



Assistance technique long terme auprès de la Commission de l'UEMOA pour la mise en œuvre du projet de facilitation des transports (PIR 10ème FED)

ETUDE DES TAUX DE FRET MARITIME ET CHARGES CONNEXES SUR LES IMPORTATIONS ET LES EXPORTATIONS DES PAYS DE L'UEMOA



RAPPORT FINAL

Date : 30/10/2020

*Nom Prénom : N'guessan N'GUESSAN (CE)

Mme Elise TRAORE

Visa : J-Claude L. TAKPA, Dr. (Ph.D), CM-AT

LIA B. Grégoire, Expert KE 3



NOTE

Le présent document a été élaboré avec une forte contribution des Cadres de l'UEMOA et des experts des Etats membres.

L'équipe de l'Assistante Technique remercie **M. Chabi Gnao CHABI YAAROU NINGUI** (Chef de Division des Transports Terrestres) et **Mme Aïssatou DIAGNE** (Cheffe Division Transport Maritime) pour leur appui technique.

Nos remerciements vont également à l'endroit de **M. Adébayo Samson BALOGOUN**, Directeur des Transports de la Commission de l'UEMOA pour la coordination générale de la mise en œuvre de l'étude et ses apports subséquents. Sans oublier le Directeur de Cabinet **M. Emmanuel YORO**.

Enfin, à **S.E.M. Paul Koffi KOFFI**, Commissaire du DATC pour son éclairage et ses orientations stratégiques.

Numéro du projet : FED/2017/388-039

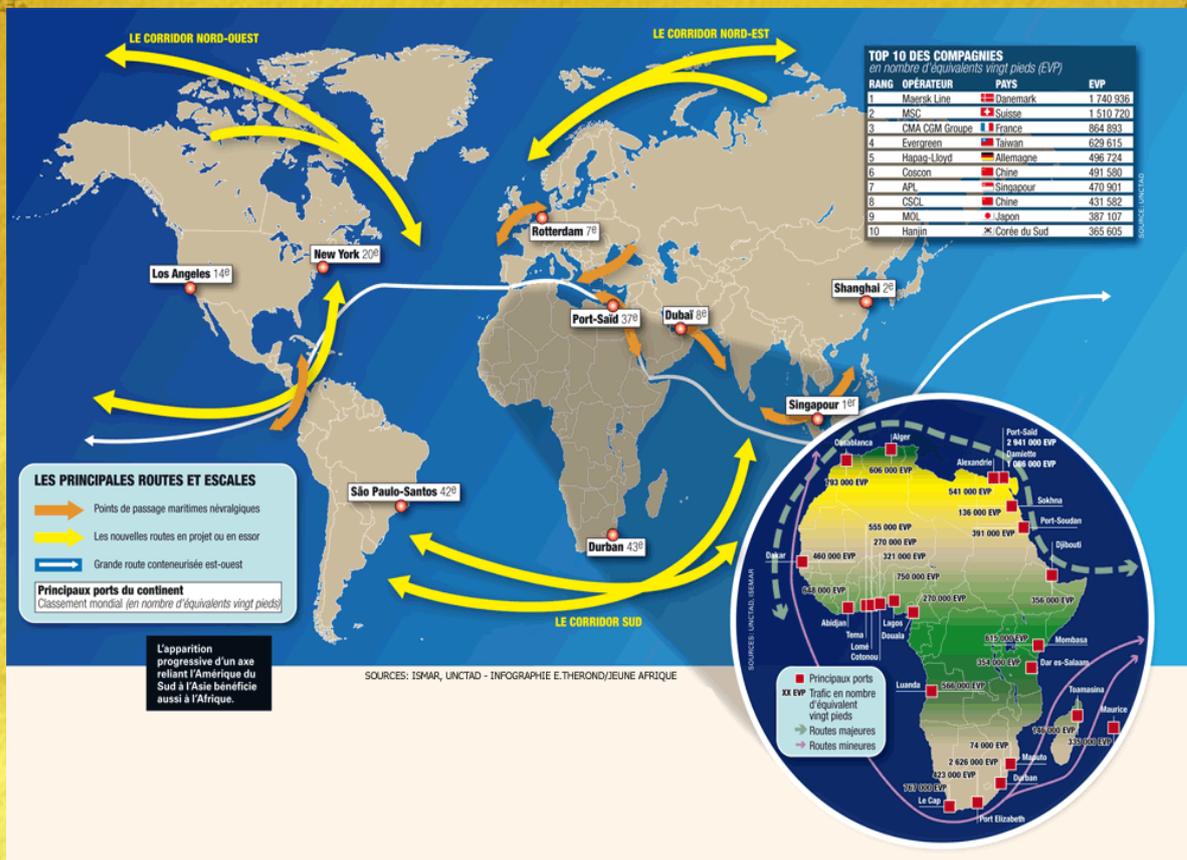
Intitulé du projet : Assistance technique long terme auprès de la Commission de l'UEMOA pour la mise en œuvre du projet de facilitation des transports (PIR 10ème FED)

*Le contenu de ce rapport relève de la seule responsabilité du **consortium SAFEGE (Suez consulting)-GOPA-EGIS** et ne peut en aucun cas être considéré comme reflétant l'avis de l'Union Européenne et de la C-UEMOA.*

Version	Date	Elaboré par	Contrôle Qualité	Commentaire
Rapport Préliminaire	01 Septembre 2020	- M. N'GUESSAN N'Guessan (Chef d'équipe) Expert économiste en Transports maritimes - Mme Gnini Elise TRAORE Juriste, Expert du transport en transit international	- Jean-Claude L .TAKPA, Dr. (Ph.D), (Chef de mission, AT) - LIA Grégoire, (Expert2), Economiste des Transports	Rapport validé sous réserve des compléments d'informations recommandées par l'assistance technique
Rapport Provisoire	30 Septembre 2020	- M. N'GUESSAN N'Guessan (Chef d'équipe) Expert économiste en Transports maritimes - Mme Gnini Elise TRAORE Juriste, Expert du transport en transit international	- Jean-Claude L .TAKPA, Dr. (Ph.D), (Chef de mission, AT) - LIA Grégoire, (Expert2), Economiste des Transports	Rapport soumis à la validation technique du DATC
Rapport final Provisoire	20 Octobre 2020	- M. N'GUESSAN N'Guessan (Chef d'équipe) Expert économiste en Transports maritimes - Mme Gnini Elise TRAORE Juriste, Expert du transport en transit international	- Jean-Claude L .TAKPA, Dr. (Ph.D), (Chef de mission, AT) - LIA Grégoire, (Expert2), Economiste des Transports	Rapport intégrant les observations et orientations de l'examen du DATC en vue de sa présentation aux experts des Etats
Rapport final définitif	30 Octobre 2020	- M. N'GUESSAN N'Guessan (Chef d'équipe) Expert économiste en Transports maritimes - Mme Gnini Elise TRAORE Juriste, Expert du transport en transit international	- Jean-Claude L .TAKPA, Dr. (Ph.D), (Chef de mission, AT) - LIA Grégoire, (Expert2), Economiste des Transports	Prise en charge des observations et commentaires des experts des états

Destinataire	Version papier		Version électronique	
Commissaire DATC			x	05-11-2020
DC/DATC			x	05-11-2020
DT/DATC			x	05-11-2020
DI/DATC			x	05-11-2020
DT/Chef Division Transports Terrestres			x	05-11-2020
DT/Juriste - Direction des Transports			x	05-11-2020
DI/Chef Division des Infrastructures. Portuaires/Aéroportuaire.			x	05-11-2020

Principales routes maritimes



Remerciements

Les consultants voudraient remercier, tout particulièrement, le Commissaire du Département de l'Aménagement du Territoire Communautaire et des Transports (DATC) et ses principaux collaborateurs notamment ceux de la Direction des Transports de la Commission de l'UEMOA, pour la confiance qui leur a été faite.

Ils adressent leurs sincères remerciements à l'équipe de l'Assistance Technique /Facilitation pour la marque de confiance à travers le choix porté sur leur modeste personne, pour son soutien et sa parfaite collaboration sans lesquels la réalisation de cette étude n'aurait pas été possible dans un contexte aussi difficile.

Les consultants tiennent à exprimer leur profonde gratitude à toutes les personnes rencontrées à Abidjan, Bissau, Dakar, Douala et Ouagadougou pour l'accueil qu'elles leur ont réservé et le temps qu'elles ont bien voulu leur consacrer. Ils expriment leur profonde gratitude à tous ceux qui, d'une manière ou d'une autre, ont contribué à la collecte des informations et données.

Une action collective et concertée de toutes les parties prenantes permettra, à n'en pas douter, la prise de mesures idoines pour la réduction des coûts des transactions maritimes et portuaires dans l'espace UEMOA/ CEDEAO au profit des populations.

Sigles

ACMA :	Association des Compagnies Maritimes Africaines
ACP :	Afrique Caraïbes Pacifique
AFE :	Accord sur la Facilitation des Echanges
AGPAOC :	Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
BSC :	Bordereau de Suivi des Cargaisons
CEDEAO :	Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CNUCED :	Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
CMEAOC :	Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
COA :	Côte Ouest Africaine
EQP :	Equivalent Quarante Pieds
EVP :	Equivalent Vingt Pieds
OHADA :	Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires
OMAOC :	Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
OMC :	Organisation Mondiale du Commerce
OMD :	Organisation Mondiale des Douanes
OMI :	Organisation Maritime Internationale
PAA :	Port Autonome d'Abidjan
PAC :	Port Autonome de Cotonou
PAD :	Port Autonome de Dakar
PAL :	Port Autonome de Lomé
SSATP :	SubSaharian African Transport Policy Program ; en français, Programme de politiques de transport en Afrique Subsaharienne
TEU :	Twenty foot Equivalent Unit
TPL :	Tonnes de Port en Lourd
UCCA :	Union des Conseils Des Chargeurs Africains
UE :	Union Européenne
UEMOA :	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

Table des matières	
Remerciements.....	3
Sigles.....	4

RESUME EXECUTIF	12
INTRODUCTION.....	27
I. Définition et concept du taux de fret maritime et charges connexes	33
1.1. Définition	33
1.2. Concept	34
1.2.1. Les liners Terms	34
1.2.2. Les incoterms	37
II. Composantes de la structure d'un taux de fret maritime : l'environnement des affaires lié à la desserte maritime.....	40
2.1. Facteurs déterminant les taux de fret maritimes	40
2.2. Taux de fret et surcharges	40
2.2.1. BAF: Bunker Adjustment Factor	41
2.2.2. CAF: Currency Adjustment Factor / Facteur	41
d'ajustement monétaire	41
2.2.3. THC : Terminal Handling Charge	41
2.2.4. Congestion : Port Congestion	42
2.3. Taux de fret et charges connexes	42
2.4. Taux de fret et services supplémentaires	42
2.5. Mode opératoire d'application du taux de fret maritime	43
2.5.1. Délimitation de la prise en charge de la facturation	43
2.5.2. Monnaie- modalités	43
2.5.2.1. Taux de change	43
2.5.2.2. Evènements imprévus	43
2.5.2.3. Variation des taux du tarif	44
2.5.2.4. Suppléments/surcharges	45
2.6. Calcul du fret	45
2.7. Exemple de Calcul du Prix à l'exportation	47
2.8. Taux de fret appliqués dans différentes régions du monde	49
III- Infrastructures, équipements et statistiques portuaires.....	52
3.1. Infrastructures et équipements portuaires	53
3.2. Statistiques des importations et exportations passant par les ports	53
3.3. Observations sur les infrastructures et les équipements portuaires	55
4.1. Les coûts portuaires supportés par les navires	56

4.2. Les coûts portuaires appliqués aux marchandises	58
4.3. Surcharges et frais connexes ayant une incidence sur les coûts du transport maritime	62
4.3.1. Les surcharges	62
4.3.2 Autres frais additionnels	63
4.4. Coûts relevant du transit pour les pays sans littoral	63
4.5. Analyse des surcharges et autres frais additionnels	65
4.5.1. Observations d'ordre général	66
4.5.2. Observations spécifiques à certaines surcharges et charges connexes ...	66
4.5.3. Observations relatives à la desserte des pays sans littoral	70
4.5.3.1. Les opérations terminales	70
4.5.3.2. Le BLD	71
4.6. Trafic export	71
V. Procédures et formalités portuaires	72
5.1. Procédures et formalités relatives aux navires.....	73
5.1.1. L'attente des navires en rade	73
5.1.2. Les formalités de contrôle	73
5.1.3. La durée du navire à quai.....	74
5.2. Procédures et formalités relatives aux marchandises	74
5.2.1. Formalités et durée	74
5.2.2. Les surestaries.....	75
5.3. Analyse des Procédures et formalités portuaires	76
VI. Impacts socio-économiques des taux de fret maritimes et charges connexes sur les pays de l'UEMOA	77
6.1. Impact de l'évolution des taux de fret	78
6.2. Des exemples chiffrés	80
VII. Règlementation relative à la facilitation du commerce, des services maritimes et portuaires	82
7.1. Conventions internationales	83
7.2. Conventions de facilitation des échanges	85
7.2.1. La Convention de Kyoto révisée	85
7.2.2. L'Accord sur la Facilitation des Echanges de l'OMC.....	86
7.3. Les textes de l'UEMOA réglementant les services maritimes et portuaires	87
7.3.1. Règlement No 02/2008/CM/UEMOA relatif aux transports maritimes au sein de l'UEMOA	87
7.3.2. Règlement no 03/2008/CM/UEMOA relatif aux conditions d'exercice des professions d'intermédiaires de transport maritime au sein de l'Union.....	88

7.3.3. Règlement No 04/2008/CM/UEMOA relatif à la sécurité et la sûreté maritimes au sein de l'UEMOA	88
7.3.4. Directive No 3 /2008 /CM/UEMOA relative aux fournisseurs de services portuaires au sein de l'UEMOA	88
7.3.5. Directive No 4/2008/CM/UEMOA portant mise en place d'un Cadre Institutionnel harmonisé du sous-secteur maritime au sein de l'UEMOA	88
7.3.6. Décision No 07/2018/CM/UEMOA portant composition, attributions et fonctionnement du Comité Consultatif sur les Transports Maritimes.....	89
7.3.7. Règlement d'exécution No 003/2019/COM/UEMOA fixant les modalités de perception de la redevance maritime	89
7.4. La réglementation communautaire sur la concurrence	90
7.5. Les réglementations nationales	90
VIII. Propositions pour rendre plus compétitifs les taux de fret et charges connexes sur les ports de l'UEMOA.....	91
8.1 Amélioration des infrastructures d'accueil et des équipements de traitement des navires et des marchandises.	91
8.2. Renforcement des mesures de sécurité et sûreté des navires et des ports	92
8.3. Equilibrage progressif des flux des conteneurs par l'organisation du fret retour	92
8.4. Suppression des dysfonctionnements des formalités et procédures portuaires	93
8.5. Mise en œuvre des dispositions de l'AFE et de la Convention douanière de Kyoto révisée pour la facilitation des échanges.	93
8.6. Réglementation de l'introduction de surcharges et autres frais connexes dans les ports	94
8.7. Formation et renforcement des capacités	95
8.8. Un comportement plus professionnel de la part des chargeurs	96
8.9. Création d'une compagnie sous régionale de transport maritime	96
8.10. Une plus forte implication des Etats de l'UEMOA à la définition de la politique des transports maritimes au plan international	97
8.11. Propositions relatives à la réglementation communautaire	97
8.12. Propositions relatives aux réglementations nationales	98
IX. Stratégie de concertation sur les taux de fret maritimes et charges connexes	99
9.1. Historique du système de négociation des taux de fret	99
9.1.1. La situation qui prévalait au niveau des taux de fret maritime avant la libéralisation des secteurs des transports maritimes et portuaires sur la Côte Ouest Africaine	99
9.1.2. Négociation des taux de fret UCCA / armateurs (conférences maritimes)	101
9.1.2.1. Objectifs de la négociation :	103
9.1.2.2. Résultats attendus des négociations :	103
9.1.2.3. Acquis des négociations Réalisations	104

9.1.2.4. Difficultés et contraintes rencontrées.....	106
9.1.2.5. Faiblesses et manquements	106
9.2. Taux de fret maritime et libéralisation du secteur des transports : Enjeux en Afrique de l’Ouest et du Centre.....	107
9.2.1. L’UE, Le Code de conduite des conférences maritimes et l’APE	107
9.2.2. La Banque mondiale dans le cadre des Programmes d’Ajustement Structurel transport (PAST)	108
9.2.3. L’OMC	109
9.2.4. Résultats de Cotonou I et II en matière de libéralisation des transports maritimes	110
9.2.4.1. Résultats attendus	110
9.2.4.2. Résultats obtenus	110
9.5. Réaction de L’UCCA.....	112
9.6. Définition d’une stratégie de négociations dans le contexte actuel	118
9.6.1. Défis du secteur des services maritimes et portuaires dans l’espace UEMOA	118
9.6.2. Objectifs du cadre de concertation et de négociations	120
9.6.3. Définition de la stratégie de concertation et de négociations.....	120
9.6.3.1. Le Comité de négociations	121
9.6.3.2. Argumentaire	121
9.6.3.3. Approche en direction des armateurs	122
9.6.3.4. Limites prévisibles du cadre de concertation.....	123
X: Recommandations et plan d’action	125
CONCLUSION.....	131
BIBLIOGRAPHIE	133
ANNEXE 1 : Liste des Structures rencontrées	134
ANNEXE 2 : PAA / GRILLE D’ANALYSE PORTUAIRE.....	136
ANNEXE 3 : PROJET DE MEMORANDUM	199

RESUME EXECUTIF

Depuis la libéralisation du secteur des transports maritimes, la situation qui prévaut sur la COA en matière de commerce maritime est caractérisée par l'absence totale de concertation sur la desserte maritime entre les intérêts des armateurs et ceux des chargeurs. Les taux de fret maritimes et charges connexes sont fixés unilatéralement et sans justificatifs au détriment des chargeurs.

Le mode de calcul des charges pris en compte dans les variations de taux de fret (en hausse ou en baisse) échappe complètement aux chargeurs et aux conseils des chargeurs, ce d'autant plus que les indicateurs de calcul ne sont connus que dans un cadre d'initiés proches des armateurs et travaillant dans un marais d'intérêts très actifs. Cependant, la libéralisation du secteur des transports maritimes et des services portuaires trouve son fondement dans le respect rigoureux des critères de concurrence, de compétitivité et de transparence. Existe-t-il des structures en charge de vérifier, contrôler, faire un suivi-évaluation de ces critères ? Rien n'est moins sûr, les armateurs sont à la fois juges et parties dans mise en œuvre des taux de fret maritime sur la Côte Ouest Africaine/COA. La conséquence en est que, depuis plus de 20 ans, l'Afrique subsaharienne connaît les taux de fret les plus élevés au monde selon le rapport 2012 de la CUCED sur les transports maritimes.

Suite aux difficultés que connaît le secteur des transports maritimes, notamment la persistance des couts élevés des transports maritimes, l'UEMOA a élaboré, en 1998, un programme d'actions communes qui vise une harmonisation et une convergence plus forte des politiques nationales en matière de transports maritimes en vue de promouvoir une croissance et un développement durables des flottes marchandes africaines et d'assurer la promotion de la coopération entre les Etats de l'union.

L'un des volets de ce programme porte sur la recherche de la compétitivité des ports de l'union et du Ghana qui desservent à la fois les pays côtiers et ceux de l'hinterland. Cette compétitivité résulte à la fois de la baisse des taux de frets maritimes et des charges connexes qui impactent sur :

- les prix rendus sur le marché intérieur de toutes les marchandises importées
- la compétitivité des produits d'exportation sur les marchés internationaux
- l'attractivité du port dans la course au positionnement à laquelle se livrent les ports notamment sur les trafics de transit et de transbordement

Les taux de fret et les charges connexes sur les importations et les exportations sont composés de :

- des coûts directs constitués des coûts de prestations des différents opérateurs de la chaîne de passage portuaire ;
- des coûts liés à des dysfonctionnements et des coûts d'inefficacité (attente navires, séjours prolongés de la marchandise, manque de productivité des opérations et divers rackets).

Comment obtenir une réduction des taux de fret et charges connexes sur la desserte des ports de l'espace UEMOA ? La présente étude a été commanditée dans le but d'apporter une réponse à cette préoccupation.

L'objectif de l'étude sur les taux de fret et charges connexes sur les importations et exportations des pays membres de l'UEMOA a un double volet qui vise à :

- fournir des éléments de taux de fret maritime et des charges connexes sur les exportations et importations de marchandises en vue d'un plaidoyer en faveur des chargeurs qui dénoncent les couts exorbitants comparativement à ceux appliqués sur les autres continents ;
- proposer une plateforme consensuelle d'échanges entre armateurs et chargeurs en vue de minimiser les couts de transport maritime au profit des chargeurs des pays de l'Union.

La méthodologie adoptée pour la réalisation de l'étude est basée essentiellement sur la Collecte et l'exploitation des données et informations auprès de :

- ✓ Institutions internationales et régionales de référence, à savoir la CNUCED, l'OMAO, l'UEMOA, l'UCCA et l'AGPAOC ;
- ✓ Acteurs publics et privés concernés dans les huit (08) pays membres de l'UEMOA : Administrations des transports et du Commerce, chargeurs, conseils des chargeurs, consignataires, manutentionnaires, transitaires, ports, etc.

Malheureusement, à peine la phase de collecte des informations a été entamée, qu'est survenue la pandémie du coronavirus qui nous a obligés à procéder à des réaménagements pour la poursuite de la réalisation de l'étude. C'est ainsi qu'en accord avec le commanditaire, il a été fait recours à des experts dans les ports de Cotonou et Lomé où les consultants n'avaient pas pu se rendre avant la survenue de la pandémie. Des questionnaires ont été envoyés aux institutions telles que la CNUCED et l'AGPAOC afin de recueillir leur contribution par écrit.

A la pratique, cette nouvelle méthodologie a révélé de sérieuses difficultés. En effet, la collecte des informations par personne interposée n'est pas chose aisée. A cela, il faut ajouter la réticence de nombreux acteurs à communiquer les informations, notamment les représentants des compagnies maritimes, consignataires et transitaires sous couvert de la confidentialité. Les efforts déployés auprès des institutions internationales de transport maritimes n'ont pas connu les attentes escomptées.

Confrontés à d'énormes difficultés de collecte des informations et en possession de données incomplètes, les consultants ont dû baser leurs analyses essentiellement sur l'exploitation des documents collectés, notamment les rapports de l'étude sur les transports maritimes de la CNUCED et l'étude sur la compétitivité du port d'Abidjan.¹

Après la définition et le concept du taux de fret maritime et charges connexes, le rapport s'articule autour des points suivants : (i) mécanisme de fixation des taux de fret, (ii) détermination des raisons pour lesquelles les taux de fret sont plus élevés en Afrique que sur les autres régions du monde, (iii) analyse des composantes des taux de fret et des charges connexes, (iv) propositions pour la réduction des taux de fret sur les ports de l'UEMOA, (v) proposition d'une stratégie de négociations entre les compagnies de transport maritime, les prestataires des services portuaires d'une part, les chargeurs, leurs structures d'encadrement et les institutions de référence d'autre part, (vi) recommandations.

Définition

Le taux de fret maritime est le loyer du transport de la marchandise d'un port à un autre.

Ce loyer s'accompagne de surcharges de soutes (BAF), de coefficient d'ajustement monétaire (CAF), de charges connexes (Terminal Handling Charges/THC, congestions, risques portuaires...), les frais additionnels (administratifs, opérationnels)

Concept

Conceptuellement le taux de fret est segmenté par les incoterms et les liners terms qui définissent les limites : du trajet pris en compte, du risque pris en charge, des frais de transport pris en charge par l'armateur et/ou le chargeur.

Les liner-terms sont les conditions de transport maritime des lignes régulières. Ils permettent de déterminer la part des frais de manutention portuaire, à l'embarquement et au débarquement, incluse dans le taux de fret.

¹ Citer le rapport

Les opérations de manutention au port de chargement et de déchargement qui ne sont pas à la charge du navire, c'est-à-dire qui ne sont pas incluses dans le taux de fret, sont organisées par l'expéditeur ou le réceptionnaire et réglées en sus du fret maritime.

Il est alors indispensable que les chargeurs aient une bonne connaissance des incoterms et des liners terms, afin de négocier efficacement avec le vendeur et le transporteur pour définir au mieux de leurs intérêts les coûts liés à leurs transactions. Cependant, à l'état actuel des choses, les chargeurs des pays membres de l'UEMOA n'ont pas, dans leur majorité, une bonne compréhension des incoterms et des liners terms, il en est de même des structures d'encadrement des chargeurs telles que les conseils des chargeurs.

Au cours de ses négociations avec ses partenaires, le chargeur doit se faire préciser très exactement les opérations couvertes par le fret maritime.

Mais de telles négociations par le chargeur importateur ne sont possibles que s'il a choisi un incoterm qui lui laisse la maîtrise de l'opération de transport. Dans le cas où l'opération de transport est à la charge du vendeur, tous ces aspects échappent à l'acheteur et les frais qui lui sont facturés peuvent faire l'objet de toutes sortes de manipulations.

Dans ces conditions, Il n'est certainement pas rare que certaines opérations de manutention dont les frais sont inclus dans le taux de fret fassent l'objet de facturation séparée adressée au chargeur, donnant ainsi lieu à un double paiement et donc à un renchérissement des coûts du transport maritime.

Les INCOTERMS (International Commercial Terms) ont pour but d'uniformiser les termes commerciaux les plus utilisés dans le commerce international. Ils ont pour but de régler la répartition des frais liés au transport de marchandises et le transfert des risques au cours du transport.

Les frais de manutention compris dans le calcul du taux de fret annoncé par l'armateur seront imputés au vendeur (expéditeur) ou à l'acheteur (destinataire) en fonction de l'incoterm choisi. Les liners terms font donc partie du contrat de transport conclu entre le vendeur ou l'acheteur et la compagnie de transport maritime.

Une bonne connaissance des liners terms est indispensable aux négociateurs dans la définition des coûts liés à l'incoterm retenu dans le contrat de vente. Les chargeurs doivent être particulièrement attentifs au choix des incoterms, et opter pour ceux qui leur laisse la latitude d'organiser les opérations de transport afin d'avoir la maîtrise des liners terms définis par le contrat de transport ; cette maîtrise leur permet de mieux comprendre les différents coûts afférents au transport de leurs marchandises.

Le taux de fret de base s'accompagne de surcharges tarifaires maritimes qui sont des frais perçus par les prestataires de transport maritime en supplément du tarif négocié d'accord-partie et qui dépendent d'un contexte spécifique.

Le taux de fret s'accompagne également de charges connexes qui représentent les coûts de prestations et autres frais perçus par différents opérateurs portuaires qui impactent le coût du transport maritime ; ce sont les surcharges locales et frais administratifs qui varient selon les ports. A ce titre on peut citer les surcharges de sécurité et de sûreté maritimes, les coûts additionnels portuaires, les frais de gestion des conteneurs, les frais de nettoyage de conteneur, les frais d'échanges de connaissance etc.

Des données tirées des rapports de la CNUCED sur les transports maritimes et celles collectées auprès des chargeurs, il ressort que : (i) les taux de fret sont plus élevés sur la Côte Ouest Africaine que les autres régions du monde, (ii) d'une manière générale les taux de fret sont très instables et les variations à la baisse sont plus fortes sur les autres routes maritimes que sur la COA.

Les baisses de taux de fret sur la COA ne sont pas répercutées sur les factures payées par les chargeurs qui disent ne pas savoir qu'il arrive que les taux de fret connaissent des baisses.

Les raisons souvent évoquées par les armateurs pour justifier les taux de fret élevés sur les ports africains tiennent aux insuffisances des installations et opérations portuaires, aux frais qui y sont perçus, à la faiblesse du niveau du trafic, ainsi qu'à la problématique du fret retour. Les surcharges maritimes et charges connexes viennent grever davantage les coûts des transports maritimes.

Infrastructures et équipements portuaires

Les insuffisances des infrastructures et des équipements portuaires ont pour conséquences des capacités d'accueil limitées, des congestions portuaires et des séjours prolongés des navires et des marchandises dans les ports.

Les ports de notre sous- région sont desservis par des navires de petite taille, 4 500 EVP en moyenne, alors qu'ils sont d'une capacité de 20 000 EVP sur les autres routes maritimes. La différence en termes d'économies d'échelle est énorme ; de plus, le fret retour n'est pas systématique, près de 40% des conteneurs débarqués dans les ports de la sous-région repartent vides.

Les espaces maritimes de ces ports sont qualifiés de zones à risques et les failles du système de sûreté laissent la voie ouverte à l'embarquement de passagers clandestins qui sont de véritables sources de tracasseries pour les équipages des navires.

L'on peut cependant noter une évolution de tous les ports vers un agrandissement du domaine portuaire, le développement de plateformes logistiques et l'acquisition d'équipements plus performants. Mais ces différentes évolutions ne semblent pas être prises en compte par les armateurs dans la fixation des taux de fret.

En outre, les statistiques des importations et exportations passant par les ports de l'Union confirment le déséquilibre des flux maritimes traités par les ports de l'espace UEMOA. Le retour à vide des conteneurs est un facteur négatif dans la fixation des taux de fret.

Coûts de passage portuaire

Les coûts portuaires comprennent les coûts inclus dans le taux de fret maritime, les surcharges maritimes et autres frais connexes localement imposés par les consignataires et autres intervenants et qui impactent le coût du transport maritime.

Les coûts de passage portuaire des navires sont composés :

- des droits de port perçus par l'autorité portuaire pour l'usage des installations mises à la disposition des usagers ;
- du coût du service de pilotage ;
- du coût du service de remorquage ;
- du prix du service de lamanage ;
- des redevances facturées aux navires concernant la sécurité et la sûreté portuaire ;
- des frais de manutention bord (ceux-ci sont inclus dans le taux de fret lorsque cela est prévu par les Liners Terms) ;
- des frais d'immobilisation du navire au port, dont la durée dépend notamment des délais d'attente d'un quai disponible et des performances des opérations de chargement et déchargement.

Le calcul du taux de fret tient compte de tous ces éléments ; Des hausses significatives y relatives donnent lieu à des réajustements du taux de fret ou à l'application d'une surcharge de congestion portuaire.

Les coûts comparatifs de passage portuaire des navires ont été analysés pour trois types de navires : un porte-conteneurs, un conventionnel et un vraquier.

Ces coûts, très variables d'un port à un autre, sont unilatéralement fixés par des prestataires uniques. Il se pose alors la question de savoir si ces différentes opérations sur les navires sont facturées à des tarifs qui sont en rapport avec le niveau de service rendu.

Les coûts portuaires appliqués aux marchandises

De nombreux acteurs interviennent dans le traitement des marchandises lors du passage portuaire. Leurs services donnent lieu à diverses facturations qui constituent des composants du coût de passage portuaire des marchandises ; ce sont essentiellement :

- les redevances portuaires : payées à l'autorité portuaire en contrepartie de l'utilisation de l'espace portuaire ;
- les frais de consignation facturés par le consignataire ; ils varient selon les ports et comportent divers rubriques telles que Container Service Charges (CSC), échange BL, nettoyage de conteneurs, frais de consignation marchandises, frais de communication, frais de dossier etc.
- la manutention terre qui intervient à la suite de la manutention bord et comprend la mise sur quai de la marchandise, le transfert du quai au parc ou magasin de stockage, la reprise et la mise sur camion ou wagon ;
- les frais facturés par les commissionnaires en douane agréés au titre des formalités douanières accomplies pour le compte du chargeur.

Il ressort de l'analyse de ces coûts que les frais de manutention et les frais facturés par les commissionnaires en douane agréés représentent les postes les plus élevés. Notons que les manutentionnaires occupent souvent des positions de monopole dans les ports et les facturations des commissionnaires en douane ne sont pas des plus transparentes.

Surcharges et charges connexes ayant une incidence sur les coûts du transport maritime

Les armateurs multiplient les surcharges et autres frais, facturés aux chargeurs, qui viennent s'ajouter au taux de fret maritime, contribuant ainsi à renchérir les coûts des transports maritimes et services portuaires dans l'espace communautaire.

Les surcharges sont nombreuses et variables d'un port à un autre. Leur analyse révèle que :

- ✓ Elles n'ont pas de base juridique, elles sont unilatéralement introduites par les armateurs qui les publient sur leurs sites en observant généralement un préavis d'un mois ;
- ✓ Elles sont introduites dans les ports par les armateurs et les consignataires sans consultation et sans autorisation préalables des autorités maritimes et portuaires ;

- ✓ Aucune justification dans la fixation des surcharges, dont l'application diffère d'un pays à un autre.

De façon spécifique, certaines surcharges et charges connexes sont injustement appliquées aux chargeurs, parfois les circonstances qui sont à la base de leur imposition sont du fait même de l'armateur, d'autres sont doublement facturées sous des appellations différentes. Autant de pratiques qui méritent des éclaircissements.

La conclusion que les consultants tirent de l'analyse de cette situation est la suivante : certaines charges ont été introduites par les consignataires sur le transport maritime et en l'absence de contestation de la part des chargeurs ou de toute institution en charge des transports maritimes, ces frais tendent à servir de rémunération des consignataires en lieu et place des commissions que doivent leur verser les armateurs qu'ils représentent. C'est une situation inacceptable car le taux de fret inclut déjà la rémunération du consignataire qui est payé par un pourcentage de celui-ci, les frais de dossiers et autre remise documentaire aux mêmes fins constituent un double paiement imposé au chargeur.

Le principe de la facturation de certains Frais par les consignataires et les commissionnaires en douane est contesté par les chargeurs.

En ce qui concerne la manutention, l'Afrique en général, les ports de l'UEMOA en particulier, affichent des tarifs de manutention plus élevés que les autres régions du monde. Tandis que ces tarifs sont de 100 USD par conteneur de 20' dans certaines régions, ils peuvent aller au-delà de 500000f CFA, soit environ 1000 USD, donc plus de 10 fois plus cher qu'ailleurs.

La manutention est assurée par des gestionnaires de terminaux qui sont généralement des filiales des compagnies de transport maritimes. Bien que ces gestionnaires occupent souvent une position de monopole, ce sont eux qui déterminent le mode de fixation et les montants des tarifs de manutention.

La question des tarifs de manutention est très importante car ils peuvent avoir une influence directe sur le taux de fret dans le cas des liners terms qui incluent la manutention terrestre dans le taux de fret.

Coûts relevant du transit pour les pays sans littoral

Les marchandises en transit, en plus des différents coûts ci-dessus énumérés, subissent des coûts spécifiques, notamment à travers du BLD.

Pour la desserte des pays sans littoral, les armateurs ont développé des stratégies résidant dans de nouveaux modes opératoires tels que le transport de bout en bout incluant les opérations portuaires et le transport terrestre dans les prestations offertes aux clients. Tous ces services sont facturés à travers un connaissance direct ou BLD, autrement dit sous forme de taux fret maritime. Dans ce cas, l'importateur prend livraison de sa marchandise dans le pays de l'hinterland, au lieu de destination finale où se fait l'échange de connaissance comme dans un port maritime. D'où la prise en compte obligatoire du transport de bout en bout ou porte à porte dans le cadre de cette étude, contrairement à certaines indications des termes de référence qui semblent circonscrire le champ de l'étude entre deux ports.

Mais le BLD engendre des coûts supplémentaires pour les marchandises des pays sans littoral. De l'avis des chargeurs si le BLD est présenté comme un service avantageux pour eux (interlocuteur unique, dispense de paiement de caution au port de transit etc.), il est facturé à des montants très élevés. A titre d'exemple, lorsqu'un **de** Conteneur de 40' est transporté à 2343 euros jusqu'au port de transit, le même conteneur rendu à la destination finale dans le pays sans littoral coûte 7000 euros.

Trafic export

Les exportateurs des pays de l'Union ne s'occupent généralement pas des opérations de transport, les exportations étant souvent en FOB ou même depuis le magasin de l'exportateur. Les informations relatives au taux de fret ne sont donc pas disponibles. Cependant l'analyse des frais portuaires perçus sur le coton, tiré de l'étude sur la compétitivité du port d'Abidjan permet de relever quelques éléments qui peuvent faire l'objet de négociations au profit des exportations. En effet, dans certains ports les redevances et la manutention du coton sont plus élevées sur le coton à l'export que sur les produits à l'importation. Toutes pratiques qui sont contraires à la politique de promotion des produits d'exportation des pays de l'UEMOA sur les marchés extérieurs.

Procédures et formalités portuaires

Les coûts d'immobilisation des navires sont pris en compte dans la fixation des taux de fret. Il est donc important que les délais d'accomplissement de ces formalités soient les plus brefs possibles, car ils sont évalués par les armateurs pour les différentes zones maritimes et leur impact sur le taux de fret est fonction de leur durée.

Dans les ports de l'UEMOA, le délai d'attente du navire en rade est souvent causé par un manque de quai disponible, donc une congestion portuaire qui est le résultat d'une faible cadence de déchargement des navires. L'attente en rade des navires peut durer moins d'une heure, elle peut aller jusqu'à 5-7 jours dans certains cas.

Les coûts d'immobilisation des navires porte-conteneurs étant très chers avec des moyennes journalières au-dessus de 10.000 Euros, il leur est accordé en général une priorité d'accostage.

La durée du navire à quai est une période cruciale pour le navire, elle peut varier d'un jour (porte conteneur) à plus de deux semaines (vraquier).

La cadence de déchargement du navire est liée non seulement à la qualité de l'équipement, mais également à la qualification du personnel car un équipement moderne ne peut être performant que s'il est utilisé par un personnel qualifié.

Les conséquences des coûts de transport élevés dans la sous-région s'analysent en termes de déséquilibre de la balance des paiements, inflation dans nos économies, manque de compétitivité de nos produits en particulier des matières premières soumises à des fortes spéculations sur les marchés internationaux, perte de recettes d'exportation, renchérissement des coûts des prix des produits importés notamment ceux de grande consommation, accroissement de la pauvreté, soulèvements sociaux dans la plupart de nos Etats.

Les coûts additionnels ou charges connexes supportés par les produits conteneurisés au port de Dakar en 2018 sont d'environ 51.902.789.956 FCFA, l'impact des taux de fret et coûts additionnels sur les importations de riz au Port de Lomé au titre de l'année 2019 est estimé à 22 388 286 550 f CFA.

Règlementation applicable

Avant de proposer des mesures de réduction des taux de fret et des charges connexes dans l'espace UEMOA, l'étude s'interroge sur la réglementation applicable en matière de facilitation du commerce, des services maritimes et portuaires au plan international, régional et national et la contribution de celle-ci à la résolution des différents problèmes identifiés.

Dans le cadre de cette étude, il a été retenu les conventions maritimes internationales qui présentent un intérêt particulier pour l'efficacité des ports. Elles sont relatives à la facilitation du transit maritime (Conventions FAL), à la sécurité et la sûreté des navires et des ports (Convention SOLAS). Les mesures de facilitation des échanges édictées par les organisations

internationales telles que l'OMC et l'OMD sont également abordées, ainsi que les textes de l'UEMOA et les textes nationaux réglementant les services maritimes et la concurrence.

Propositions pour réduire les taux de fret et charges connexes

Elles portent essentiellement sur :

- La poursuite de l'amélioration des infrastructures d'accueil et des équipements de traitement des navires et des marchandises pour pouvoir accueillir des navires de plus grande capacité ;
- Le renforcement des mesures de sécurité et sûreté des navires et des ports ; ce qui permettrait de réduire le montant des assurances souscrites par les armateurs sur les navires avec en principe un effet bénéfique sur les taux de fret maritime ;
- Un équilibrage progressif des flux des conteneurs par l'organisation du fret retour
- Garantir le remplissage d'un maximum de conteneurs au retour, contribuera à réduire les coûts. Les conseils des chargeurs peuvent initier et assurer la coordination d'une telle activité ;
- La suppression des dysfonctionnements des formalités et procédures portuaires
- Dans les ports où il n'existe pas de Comité FAL et faute d'en créer un, la contribution des communautés portuaires est largement requise, voire indispensable pour atteindre un tel objectif ;
- La mise en œuvre des dispositions de l'AFE et de la Convention douanière de Kyoto révisée pour la facilitation des échanges.
- A cet égard, un accent particulier doit être mis sur l'adoption de procédures de dédouanement avant arrivée et d'un régime d'Opérateurs Economiques Agréés (OEA) ;
- La réglementation de l'introduction de surcharges et autres frais connexes dans les ports afin d'éviter l'arbitraire et les impositions injustifiées de ces charges ;
- La Formation et le renforcement des capacités qui constituent une des conditions essentielles à la maîtrise et la réduction des taux de fret et charges connexes dans les ports de l'UEMOA
- Un comportement plus professionnel de la part des chargeurs qui doivent cesser de se contenter de payer les factures du fret sans chercher à comprendre en se disant que tous ces coûts seront répercutés sur le prix de vente de la marchandise. Un tel changement est indispensable si les chargeurs veulent payer le juste prix des prestations qui leur sont fournies.

- Création d'une compagnie sous régionale de transport maritime afin de corriger la situation de dépendance totale d'armateurs européens, asiatiques et américains que vivent les importateurs exportateurs ;
- Adaptation des textes de L'UEMOA aux objectifs de réduction des taux de fret et charges connexes visés par le Programme Commun de Développement des Transports Maritimes, Fluviaux et Lagunaires ;
- L'approfondissement de la question des pratiques des armateurs, consignataire et autres intervenants de la chaîne logistique des transports au niveau de l'UEMOA et l'adoption d'une réglementation complémentaire sur la concurrence pour mieux contrôler les agissements des dits acteurs ;
- Une meilleure application de la réglementation au niveau national par les structures en charge de la concurrence à travers un renforcement des enquêtes sectorielles.

Stratégie de concertation et de négociations avec les armateurs et autres prestataires de services maritimes et portuaires

Le caractère unilatéral et abusif des augmentations des taux de fret par les armateurs desservant les ports de l'UEMOA, la multiplicité des surcharges imposées par les armateurs ou leurs représentants et d'autres frais perçus par divers opérateurs portuaires, les impacts négatifs de tous ces facteurs sur les importations et les exportations, partant sur l'économie des pays membres de l'union, ont été établis.

Par ailleurs, les armateurs se regroupent en alliances pour renforcer leur position sur le marché du transport maritime. Quelle stratégie alors pour les chargeurs pour faire face à ces puissants armateurs ? Les chargeurs de la sous-région, laissés à eux-mêmes ne peuvent pas faire le poids dans les négociations avec les compagnies maritimes. Ils ont besoin de l'assistance et de l'encadrement des institutions et administrations de référence.

Au regard de cette situation, il est indispensable de définir et mettre en œuvre une stratégie de concertation avec les différents acteurs concernés afin de mettre fin aux pratiques néfastes et créer un cadre propice au développement de services maritimes et de chaînes logistiques qui prennent en compte les intérêts de toutes les parties prenantes.

Avant de procéder à la définition d'une stratégie de négociations dans le contexte actuel qui prévaut dans le secteur des transports maritimes, un rappel a été fait du système de négociations qui a existé de par le passé entre l'UCCA, à travers un Comité Régional de Négociation, et les conférences maritimes.

Rappel de la négociation des taux de fret avec les conférences maritimes

Le système avait établi une gestion concertée des taux de fret maritime entre l'UCCA et les conférences maritimes sous l'égide de la Convention des Nations Unies relative à un Code de Conduite des Conférences Maritimes, avec pour objectif principal de réduire les coûts des transports maritimes au profit du commerce extérieur et des chargeurs.

Les acquis de la négociation des taux de fret entre armateurs/ Conférences maritimes et Conseils de chargeurs, sont de d'ordre qualitatif et quantitatif.

Au plan qualitatif

- Instauration d'une coopération grâce au principe de transparence
- Application de taux de fret promotionnels, et conditions tarifaires et non tarifaires en faveur des projets de développement, des aides alimentaires et surtout des pays sans littoral.

Au plan quantitatif

Réduction et stabilisation régulière des tarifs de conférences ; l'évolution des augmentations moyennes des taux de fret accordées de 1975 à 1990 a été la suivante :

Marchandises générales

1975-80 21,66 %

1980-85 6,6%

1985-90 0%

Produits sensibles (impact très important sur le budget de l'économie nationale) :

1975-80 12%

1980-85 3,5%

1985-90 0%.

Le niveau d'augmentation des produits sensibles correspond à environ 1/3 des propositions d'augmentation requises par les conférences maritimes.

La libéralisation du secteur des transports maritimes a abouti à un démantèlement de tout le dispositif juridique, administratif, technique et opérationnel de régulation du trafic et de négociation du taux de fret mis en place dans le cadre du Code de conduite des conférences de la CNUCED.

Mais des dysfonctionnements sont apparus dans les objectifs de la libéralisation du transport maritime. En effet, les armateurs et autres entrepreneurs de transport multimodal ont adopté des positions arbitraires et spéculatives en matière d'organisation des trafics maritimes et de détermination des taux de fret et surcharges. L'une des conséquences de telles positions est que l'Afrique subsaharienne subit les taux de fret les plus élevés au monde, depuis plus de 20 ans, selon le rapport annuel de l'étude sur les transports maritimes de la CNUCED en 2012.

Une reprise des négociations avec les armateurs et autres prestataires des services maritimes et portuaires est la voie indiquée pour améliorer les conditions de desserte de nos ports. La question est de savoir quelle stratégie adopter dans l'environnement actuel du commerce maritime.

Quelle stratégie de négociations dans le contexte actuel ?

Il convient tout d'abord de situer les défis du secteur pour mieux définir les objectifs de la concertation et identifier la stratégie adaptée.

Défis du secteur

Les transports maritimes internationaux se caractérisent d'un côté par le contraste entre la libéralisation et la globalisation du commerce mondial et des services de transport, de l'autre par la survivance de pratiques oligopolistiques et la cartellisation du marché dominé par de puissantes multinationales. L'on a assisté à la mise en concession de l'exploitation des opérations portuaires et métiers connexes au secteur privé. Cependant, les bénéfices attendus de telles concessions, en termes de réduction de coûts et délais, ou même de stabilisation des coûts ne sont pas encore perceptibles. Dans certains cas, l'on peut même constater des augmentations injustifiées de coûts qui ne correspondent pas toujours à une amélioration du niveau des services rendus.

Objectifs du cadre de concertation et de négociations :

- Rétablir la confiance entre prestataires et utilisateurs des services maritimes ;
- Créer un cadre propice au développement des services maritimes et des chaînes logistiques où les différents acteurs évoluent dans la transparence et le respect des règles de la concurrence ;
- Contribuer, à travers une telle plateforme, au renforcement de la compétitivité des ports de l'UEMOA et au développement du commerce extérieur des Etats membres de l'Union.

Définition de la stratégie de concertation et de négociations

La définition de la stratégie porte sur : (i) la composition du groupe des négociateurs de l'Union qui doit être assez légère afin d'éviter des lourdeurs dans le fonctionnement, (ii) l'argumentaire à présenter lors des négociations dont le contenu sera les différentes analyses sur les facteurs déterminants des taux de fret et sur les charges connexes (celles-ci pourront être complétées le cas échéant, pour tenir compte d'éventuelles évolutions), (i) l'approche à adopter à l'endroit des partenaires de la chaîne de transport.

Limites prévisibles du cadre de concertation

Elles portent aussi bien sur les insuffisances des membres du comité de négociation en matière de détermination des taux de fret maritimes, que la faiblesse des volumes des trafics, de multiples intervenants avec des intérêts publics et privés. Une autre limite et non des moindres est le refus d'adhésion de certains acteurs qui s'abstiendront d'y participer.

Il faudrait alors sensibiliser les acteurs sur l'objectif de concertation et non pas de confrontation du cadre, afin de rendre celui-ci consensuel. Il faudrait également lui donner une base juridique afin le rendre plus fiable.

Les consultants ont rencontré d'énormes difficultés pour obtenir des données et informations. Toutefois, en dépit des chiffres manquants, l'étude a posé le problème de fond, à savoir : (i) les taux de fret plus élevés sur les ports de l'Union que les autres régions du monde ainsi que les raisons d'une telle situation, (ii) la multiplication de surcharges et autres charges connexes qui viennent grever les coûts des transports maritimes. Après analyse de tous ces éléments, l'étude a fait des propositions et formulé des recommandations pour la réduction des taux de fret et charges connexes.

La mise en œuvre progressive des propositions et recommandations, en commençant par la rationalisation des charges connexes qui sont plus maîtrisables que le fret de base, permettra de faire de la réduction des coûts du transport maritime une réalité dans l'espace UEMOA, même au-delà compte tenu de l'intérêt de l'UCCA et de l'AGPAOC pour cette étude.

INTRODUCTION

Le taux de fret maritime, c'est le loyer du transport de la marchandise d'un port à un autre.

Ce loyer s'accompagne de surcharges de soutes (BAF), de coefficient d'ajustement monétaire (CAF), de charges connexes (Terminal Handling Charges/THC, congestions, risques portuaires...), les frais additionnels (administratifs, opérationnels)

La détermination de ce prix de transport nécessite les phases suivantes :

1. la négociation, la concertation, la fixation entre les transporteurs maritimes (armateurs) et les importateurs et exportateurs (chargeurs),
2. l'avis préalable d'application par les armateurs aux chargeurs,
3. l'application par le chargeur et l'armateur et leurs auxiliaires (transitaire, consignataire), le port ; à travers des liners terms et le incoterms prédéfinis (Bord-sous palan, sous palan - sous palan, CIF...).

Dans le concept de taux de fret maritime, tous les acteurs impliqués fondent leur participation effective sur les réponses à priori, en temps réel et/ou à posteriori aux questionnements suivants :

- a. *Où sont les documents ?*
- b. *Où est la marchandise?*
- c. *Quand et comment la marchandise est arrivée au port ou sortie du territoire ?*
- d. *Quelle est la marchandise?*
- e. *Quelles sont les valeurs transactionnelles relatives à la marchandise ?*
- f. *Qui en est responsable ?*

Cette prise en charge des taux de fret maritime garantissait les facteurs caractéristiques de la libéralisation du commerce mondial, à savoir : la concurrence, la compétitivité, la transparence, les positions dominantes... (CNUCED, OMC, AFE...).

Mais la libéralisation du secteur des transports maritimes tel que définie par le PAST de la Banque mondiale, l'APE/UE, de l'OMC de 1995, les Accords de Cotonou 1 et 2 en 1997, ont supprimé les phases 1, 2 et 3, définies par la CNUCED, compétente institutionnellement, scientifiquement et opérationnellement de la définition et de la mise en œuvre des taux de fret.

Depuis 1997, chaque armateur desservant le range de la Côte Occidentale déterminent et fixe unilatéralement les taux de fret maritime et souventes fois les surcharges de fret et les coûts additionnels.

Le mode de calcul des charges pris en compte dans les variations de taux de fret en hausse ou en baisse) échappe complètement aux chargeurs et aux conseils des chargeurs, ce d'autant plus que les indicateurs de calcul ne sont connus que dans un cadre d'initiés proches des armateurs et travaillant dans un marais d'intérêts très actifs.

Les préavis de mise en œuvre sont ciblés, faute de référentiel à la disposition de tous les chargeurs, sans exclusive.

Si l'application des taux de fret est à géométrie variable selon les capacités commerciales des importateurs et des exportateurs, quid des rabais, ristournes de combat, ristourne de fidélité, ristourne occulte. Le consignataire et/ou le transitaire jouent –ils le jeu transparent de la restitution aux chargeurs, mais dans quel délais et dans quelle proportion ?

La libéralisation du secteur des transports maritimes et portuaires trouve son fondement dans le respect rigoureux des critères de concurrence, de compétitivité et de transparence.

Quelles structures sont en charge de vérifier, contrôler, faire un suivi-évaluation de ces critères ? Rien n'est moins sûr, les armateurs sont à la fois juges et parties dans la mise en œuvre des taux de fret maritime sur la Côte Ouest Africaine/COA.

A ce titre, ils mènent une lutte politique, institutionnelle, juridique, organisationnelle, opérationnelle et financière féroce aux conseils de chargeurs et à l'UCCA ; pour interdire leurs activités relatives aux taux de fret et charges connexes, au motif qu'ils les empêchent de s'approprier les conditions et modalités de mise en œuvre des taux de fret maritime, à leur seul profit.

Cette pratique de gestion monopoliste des taux de fret et de la desserte maritime de la COA y compris les corridors de transit des pays sans littoral maritime, par les armateurs et leurs soutiens institutionnels et opérationnels (Banque mondiale, UE/APE, OMC..., plates-formes logistiques portuaires des multinationales, entrepreneurs de transport multimodal, etc.) a été sanctionné en 2012 par la CNUCED qui s'est écrié que « L'Afrique subsaharienne, notamment le range COA, subit les taux de fret maritimes les plus élevés au monde » dans sa revue sur le Transport maritime.

La démonstration venait d'être faite (juridiquement, scientifiquement et opérationnellement) de l'échec patent de la libéralisation des transports maritimes et portuaires en Afrique et singulièrement en Afrique de l'Ouest et dans l'espace UEMOA/CEDEAO.

L'UCCA et ses conseils de chargeurs membres ont choisi de réagir juridiquement, scientifiquement, opérationnellement par la mise en place un système de vérification, de contrôle, de suivi et d'évaluation à POSTERIORI des taux de fret maritime et la desserte maritime de la COA et leur impact ; en instaurant le BORDEREAU DE SUIVI DES CARGAISONS (BSC).

En effet, l'Objectif général du BSC est le suivi et l'encadrement du trafic des marchandises à l'international.

A ce titre, le BSC couvre les besoins statistiques, d'identification et de contrôle des coûts, de sûreté, de traçabilité du commerce et du trafic des marchandises ; en provenance ou à destination de l'étranger.

Quant aux objectifs stratégiques, ils consistent à :

- ✓ Améliorer les processus de passage frontalier des marchandises,
- ✓ Augmenter la vitesse et renforcer la fiabilité de la communication entre les acteurs,
- ✓ Améliorer le contrôle des marchandises (départ, frontière, destination finale),
- ✓ Accroître la qualité de service de vérification et de contrôle agréé,
- ✓ Améliorer la gestion documentaire et en réduire les coûts.
- ✓ Suivre, évaluer, contrôler et vérifier les coûts de transactions du commerce et des transports (valeur des marchandises, fret maritime et surcharges, assurance, autres frais).

Mais aussi :

- Assurer la fiabilité des processus d'achat /vente, de transport, de passage frontalier,
- Gérer le suivi physique et électronique des marchandises, des moyens de transports, des documents, des formalités et procédures, des coûts et des délais,
- Pouvoir contrôler 100% des trafics de marchandises,
- Échanger des données et messages de manière sécurisée et confidentielle.

Ce tableau de prise en charge des taux de fret maritimes et charges connexes par les armateurs et l'UCCA devrait présenter une visibilité et une lisibilité susceptibles d'être comptabilisé dans les projets de développement de l'UEMOA et ses Etats membres. C'est l'objet de la présente étude dont les TDRs, expriment les attentes de l'UEMOA dans ces termes :

Attentes de l'UEMOA

- ✓ Nécessité impérieuse de fournir des données et résultats fiables, car cette étude va au-delà des ambitions de l'UEMOA au regard de l'intérêt qu'elle suscite auprès d'autres acteurs du secteur tels que L'UCCA;
- ✓ Rappel du système de négociation qui a existé du temps des conférences maritimes et définition d'une stratégie de négociation dans le contexte actuel en vue de la préservation des intérêts de la sous- région ;

- ✓ Explication de la méthodologie de calcul des taux de fret dans toutes ses composantes ;
- ✓ Vérification de l'affirmation selon laquelle les taux de fret sur l'Afrique subsaharienne sont plus élevés que sur les autres régions du monde ;
- ✓ détermination des raisons pour lesquelles les taux de fret sont plus élevés en Afrique ;
- ✓ -Comment réduire les taux de fret dans l'espace de l'Afrique de l'Ouest en particulier l'UEMOA ;
- ✓ -Elaboration d'un instrument de plaidoyer et de négociations sous-tendues par des informations et données fiables dans tous les ports et corridors de l'UEMOA.

Telle est la base conceptuelle de réalisation de la présente étude.

Méthodologie

L'étude a été réalisée selon la méthodologie ci-après :

- La recherche d'une compréhension commune des termes de référence ;
- La collecte des données et informations ;
- L'exploitation des données collectées pour l'élaboration du rapport

Réunion de cadrage

Pour parvenir à une compréhension commune et partagée des termes de référence de l'étude, les consultants ont eu une réunion de cadrage avec le DATC de l'UEMOA. Cette séance de briefing, qui a marqué le démarrage de l'étude, a permis aux consultants de mieux maîtriser les termes de référence, de se les approprier et d'appréhender les points de préoccupation du commanditaire.

Collecte des données et informations

La réunion de cadrage a été suivie de la phase de collecte documentaire et de préparation de la collecte de données auprès des :

- ✓ Institutions internationales et régionales de référence, à savoir la CNUCED, l'OMAO, l'UEMOA, l'UCCA et l'AGPAOC ;
- ✓ Acteurs publics et privés concernés dans les huit (08) pays membres de l'UEMOA : Administrations des transports et du Commerce, chargeurs, conseils des chargeurs, consignataires, manutentionnaires, transitaires, ports, etc.

Difficultés rencontrées

A peine la phase de collecte des informations a été entamée, qu'est survenue la pandémie du coronavirus qui nous a obligés à procéder à des réaménagements pour la poursuite de la réalisation de l'étude. C'est ainsi qu'en accord avec le commanditaire, il a été fait recours à des experts dans les ports de Cotonou et Lomé où les consultants n'avaient pas pu se rendre avant la survenue de la pandémie. Des questionnaires ont été envoyés aux institutions telles que la CNUCED et l'AGPAOC afin de recueillir leur contribution par écrit.

A la pratique, cette nouvelle méthodologie a révélé de sérieuses difficultés. En effet, la collecte des informations par personne interposée n'est pas chose aisée. A cela, il faut ajouter la réticence de nombreux acteurs à communiquer les informations, notamment les représentants des compagnies maritimes, consignataires et transitaires sous couvert de la confidentialité. Les efforts déployés auprès des institutions internationales de transport maritimes n'ont pas connu les attentes escomptées.

Contenu de l'étude

Confrontés à d'énormes difficultés de collecte des informations et en possession de données incomplètes, les consultants ont dû baser leurs analyses essentiellement sur l'exploitation des documents collectés, notamment les rapports de l'étude sur les transports maritimes de la CNUCED et l'étude sur la compétitivité du Port d'Abidjan.²

Le rapport de l'étude s'articule autour des points suivants :

- Définition et concept du taux de fret maritime et charges connexes ;
- Mécanisme de fixation des taux de fret ;
- Détermination des raisons pour lesquelles les taux de fret sont plus élevés en Afrique que sur les autres régions du monde ;
- Analyse des composantes des taux de fret y compris les charges connexes ;
- Règlementation relative à l'étude ;
- Propositions pour la réduction des taux de fret sur les ports de l'UEMOA ;
- Proposition d'une stratégie de négociations entre les compagnies de transport maritime, les prestataires des services portuaires d'une part, les chargeurs, leurs structures d'encadrement et les institutions de référence d'autre part ;

- Recommandations et plan d'action.

I. Définition et concept du taux de fret maritime et charges connexes

1.1. Définition

Le champ d'application

Le champ de l'étude se limite au corridor maritime défini comme suit :

- à l'exportation, les taux de fret maritimes et les charges connexes depuis les ports d'embarquement de l'Union jusqu'au port de destination finale de la marchandise exportée.
- à l'importation, les taux de fret maritimes et les charges connexes depuis les ports d'embarquement des zones Amérique, Asie et Europe jusqu'au port de destination finale de la marchandise importée.

Le point de départ des investigations sera à partir "**des fenêtres d'accostage**" Le taux de fret maritime est le loyer du transport d'une marchandise d'un port à un autre, payable par le chargeur, au transporteur maritime selon les Liner Terms. En d'autres termes, le taux de fret maritime constitue la redevance de prestations de service de transport rendu par l'armateur au chargeur. Voir FOCUS

- Les taux de fret s'entendent sauf stipulation contractuelle contraire, sous palan/port de chargement jusqu'à sous palan/port de déchargement, à l'exception des colis de plus de 10 tonnes dont les conditions s'entendent bord/bord.
- Le passage de la lisse/porte du navire détermine le sous palan. Ces conditions ne s'appliquent pas aux colis dont le poids ou les dimensions nécessitent un accord spécial du Transporteur Maritime.

FOCUS

- a- *Selon les dispositions pertinentes du GATT (article VIII) et l'Article 6.1 et 6.2 de l'AFE ; la redevance s'entend comme la somme versée par un usager d'un service ou d'un ouvrage public. Cette somme trouve sa contrepartie directe dans les prestations fournies par ce service public ou dans l'utilisation de l'ouvrage public. Seuls les usagers paient la redevance. Le montant est proportionnel au service rendu et correspond au coût du service. Le produit récolté sert uniquement au service.*

- b- . *Principes à observer pour la détermination de toute redevance à l'importation ou à l'exportation sont les suivants :*
- i. *Justification règlementaire, scientifique, technique et financière :*
 - ii. *Concertation et/ou négociation ;*
 - iii. *Approbation du taux, publication et application avec préavis ;*
 - iv. *Le taux ou coût de la redevance doit correspondre au prix coûtant du service réellement rendus à des normes préétablis ;*
 - v. *Contrôle, suivi et évaluation régulière par les parties concernées.*
- c. *le processus de négociation envisager par l'UEMOA avec les armateurs devrait être basé sur ces cinq principes, à codifier dans le cadre de l'élaboration du Mémoire d'entente sur les taux de fret maritimes et charges connexes.*

1.2. Concept

Conceptuellement le taux de fret est segmenté par les liners termes qui définissent les limites : (i) du trajet pris en compte, (ii) du risque pris en charge, (iii) des frais de transport pris en charge par l'armateur et/ou le chargeur.

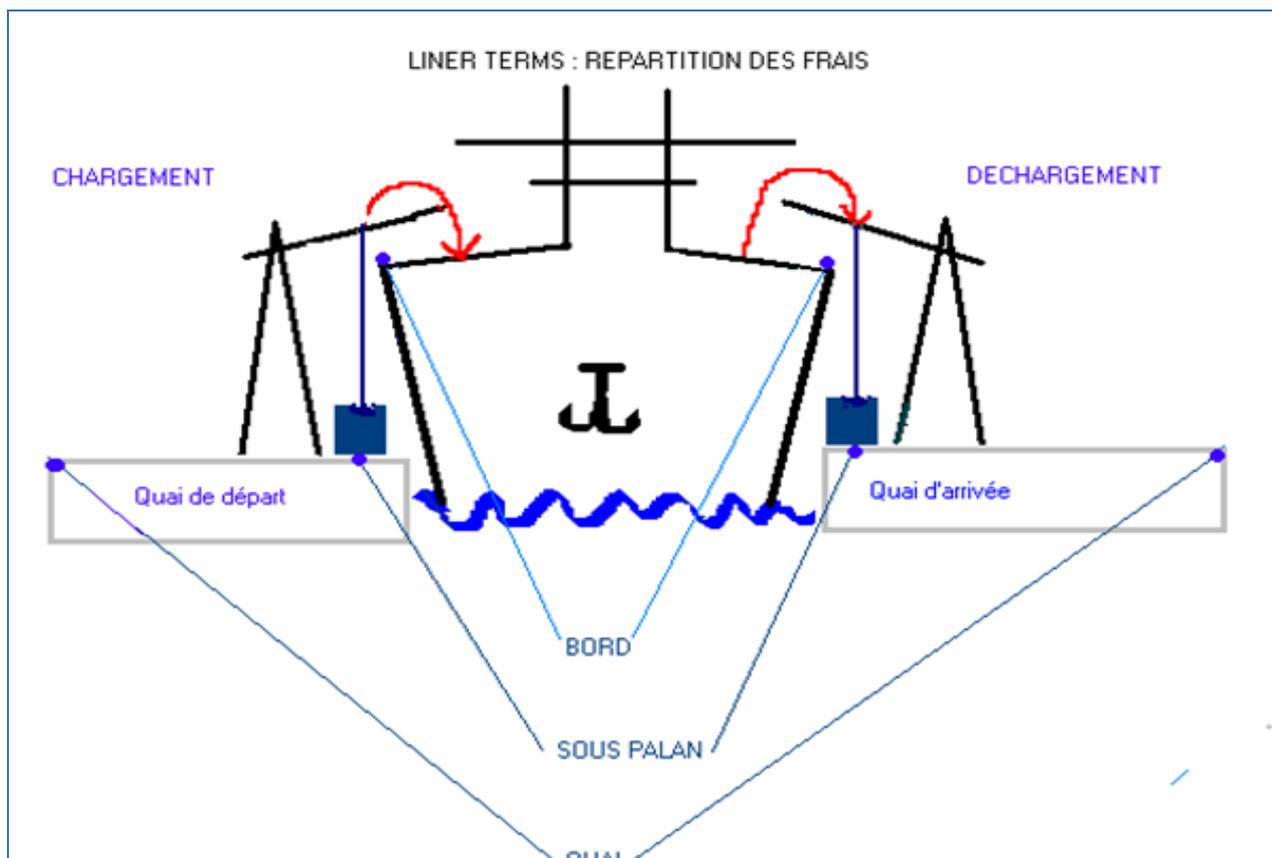
Deux indicateurs servent à matérialiser ce concept les Liners Terms et les incoterms.

1.2.1. Les liners Terms

Les liner-Terms sont les conditions de transport maritime des lignes régulières. Ils permettent de déterminer la part des frais de manutention portuaire, à l'embarquement et au débarquement, incluse dans le taux de fret.

Les opérations de manutention au port de chargement et de déchargement qui ne sont pas à la charge du navire, c'est-à-dire qui ne sont pas incluses dans le taux de fret, sont organisées par l'expéditeur ou le réceptionnaire et réglées en sus du fret maritime.

Le schéma ci-dessous donne un aperçu du dimensionnement des Liners-Terms.



Les Liners-Terms généralement utilisés pour le transport en conventionnel sont :

Quai/Quai	Quai/Sous-palan	Quai/ Bord,
Sous- palan /Quai	Sous-palan/Sous-palan	Sous-palan/Bord
Bord/Quai	Bord/Sous-palan	Bord/Bord

Quelle est la répartition des frais de manutention des Liners- Terms présentés par le croquis ci-dessus ?

Quai/Quai

Ce liner terms intègre dans le fret maritime, au port de chargement : les frais de déplacement depuis le magasin du port jusqu'au navire et les frais de chargement des marchandises ; au port de déchargement : la manutention bord, la manutention terre et les frais de transport jusqu'au magasin du port.

Sous-palan/Sous-palan

Les frais de chargement au port de départ et les frais de manutention bord au port d'arrivée sont inclus dans le fret maritime.

Bord/Bord

Ce liner terms n'inclut dans le fret maritime aucune opération de manutention ni au port de départ, ni au port d'arrivée.

En matière de transport des conteneurs, il est utilisé d'autres types de liner terms dont les deux extrêmes sont : CY / CY, soit « Container Yard to Container Yard » et « Free in / Free out avec plusieurs combinaisons possibles à l'intérieur de ces deux extrêmes.

CY / CY : les frais de manutention depuis le terminal à conteneurs jusqu'au chargement du navire au port d'embarquement et les frais de manutention jusqu'au terminal à conteneurs au port de débarquement sont inclus dans le taux de fret.

Free in / Free out : le taux de fret s'entend depuis bord navire au port de d'embarquement jusqu'à bord navire au port de débarquement.

Il est alors indispensable que les chargeurs aient une bonne connaissance des incoterms et des liners- Terms, afin de négocier efficacement avec le vendeur et le transporteur pour définir au mieux de leurs intérêts les coûts liés à leurs transactions. Cependant, à l'état actuel des choses, les chargeurs des pays membres de l'UEMOA n'ont pas, dans leur majorité, une bonne compréhension des incoterms et des liners Terms, il en est de même des structures d'encadrement des chargeurs telles que les conseils des chargeurs.

Au cours de ses négociations avec ses partenaires, le chargeur doit se faire préciser très exactement les opérations couvertes par le fret maritime.

Mais de telles négociations par le chargeur importateur ne sont possibles que s'il a choisi un incoterm qui lui laisse la maîtrise de l'opération de transport. Dans le cas où l'opération de transport est à la charge du vendeur, tous ces aspects échappent à l'acheteur et les frais qui lui sont facturés peuvent faire l'objet de toutes sortes de manipulations.

Dans ces conditions, Il n'est certainement pas rare que certaines opérations de manutention dont les frais sont inclus dans le taux de fret fassent l'objet de facturation séparée adressée au chargeur, donnant ainsi lieu à un double paiement et donc à un renchérissement des coûts du transport maritime.

1.2.2. Les incoterms

Les INCOTERMS (International Commercial Terms) ont pour but d'uniformiser les termes commerciaux les plus utilisés dans le commerce international :

- ✓ représentent un langage commun
- ✓ ont été mis au point par la CCI (Chambre de commerce internationale)
- ✓ ont pour but de régler :
 - la répartition des frais liés au transport de marchandises
 - le transfert des risques au cours du transport

Ils sont répartis en 3 catégories

- ✓ Les incoterms de vente au départ
- ✓ Les incoterms de vente à l'arrivée
- ✓ L'incoterm DAF
- ✓ La charge d'effectuer les emballages nécessaires au transport.

- **Les éléments définis par un incoterm**

Les incoterms définissent avec précision les obligations du vendeur et de L'acheteur en matière de prestations, de risques et de coûts.

1°) La répartition des prestations : qui fait quoi ?

Les éléments concernés sont :

- ✓ La manutention : définir les responsabilités et les tâches de chaque partie en Matière de chargement et de déchargement des marchandises ;
- ✓ Le transport : selon l'incoterm utilisé, la charge des parties varie en matière de pré acheminement, de transport principal et de post- acheminement ;
- ✓ Les formalités de douane à l'importation et à l'exportation ;
- ✓ La charge d'assurer la marchandise pendant le transport ;

2°) La répartition des risques : qui est responsable ?

Qui va supporter les conséquences des dommages des incendies, des vols ou des pertes pendant le transport ?

3°) La répartition des coûts : qui paie quoi ?

Les éléments concernés sont :

- Le transport ;
- L'assurance ;
- Les droits de douane à l'importation et à l'exportation ;
- Les frais annexes.

Les incoterms ne revêtent aucun caractère obligatoire, car chacune des parties est libre de les utiliser ou non, et de les modifier éventuellement si besoin.

Ils permettent le plus souvent en une simple ligne, de définir les conditions de livraison et évitent de reporter dans chaque contrat des clauses logistiques complexes. Encore, faut-il bien libeller les clauses commerciales afin d'éviter tout litige d'interprétation.

Les incoterms font l'objet de révision tous les dix (10) ans. Comme les versions précédentes restent valables, il est nécessaire de bien stipuler l'année de référence des incoterms (incoterms 2000, incoterms2010 ou incoterms 2020 etc.)

Les frais de manutention compris dans le calcul du taux de fret annoncé par l'armateur seront imputés au vendeur (expéditeur) ou à l'acheteur (destinataire) en fonction de l'incoterm choisi. Les liners-Terms font donc partie du contrat de transport conclu entre le vendeur ou l'acheteur et la compagnie de transport maritime.

Une bonne connaissance des Liners Terms est indispensable aux négociateurs dans la définition des coûts liés à l'incoterm retenu dans le contrat de vente.

- **FOCUS : Exemple d'incoterms de vente au départ**

Le vendeur utilisera un de ces incoterms si son organisation n'a pas la capacité organisationnelle pour prendre en charge le transport, ou si les conditions de prix ou de sécurité dans le pays de destination ne sont pas satisfaisantes. L'acheteur qui ne dispose pas d'expérience en matière de transport les évitera quant à lui.

Les incoterms de cette famille sont les plus couramment utilisés dans les ventes réalisées par les PME, qui disposent rarement des ressources suffisantes pour assurer un service de transport complet jusqu'à destination.

On retrouve huit termes différents dans cette catégorie EXW - FCA - FAS - FOB - CFR - CIF - CPT - CIP. Les incoterms de vente au départ font supporter par l'acheteur (dans une plus ou moins grande mesure) les charges et les risques liés au transport des marchandises. Les incoterms (international commercial terms) déterminent notamment les obligations du vendeur et de l'acheteur dans le cadre d'un contrat de vente international, principalement au regard de la responsabilité relative au transport et de l'assurance de la marchandise. Ils définissent le lieu de transfert, du vendeur à l'acheteur, des risques inhérents à l'opération de transport.

Au regard de l'interaction entre les incoterms et les liners terms, les chargeurs ont intérêt à choisir l'incoterm qui leur donne l'organisation de l'opération de transport afin de maîtriser les liners terms appliqués au contrat de transport et les frais compris dans les taux de fret.

II. Composantes de la structure d'un taux de fret maritime : l'environnement des affaires lié à la desserte maritime.

2.1. Facteurs déterminant les taux de fret maritimes

La Conférence interaméricaine de 1940 retient 27 facteurs importants :

- | | |
|--|---|
| 1. La nature du chargement | 15. Les frais de manutention |
| 2. Volume du chargement | 16. Les droits d'allège |
| 3. Disponibilité du chargement | 17. La livraison spéciale |
| 4. Risques d'avarie | 18. La concurrence d'autres transporteurs |
| 5. Valeur des marchandises | 19. Les frais directs de gestion |
| 6. Risques de vol | 20. Les frais fixes |
| 7. L'emballage | 21. Les assurances |
| 8. L'emmagasinage | 22. Les installations portuaires |
| 9. Rapport, poids/ volume | 23. Les règlements portuaires |
| 10. Difficultés de lestage | 24. Les droits de port |
| 11. Longueur particulière | 25. Le péage (pour les canaux) |
| 12. Concurrence avec les marchandises
d'une autre origine | 26. La situation géographique des ports |
| 13. Concurrence d'autres routes | 27. Possibilité de fret au retour |
| 14. La distance | |

2.2. Taux de fret et surcharges

Le taux de fret de base s'accompagne de surcharges tarifaires maritimes

Les surcharges tarifaires maritimes sont des frais perçus par les prestataires de transport maritime en supplément du tarif négocié d'accord-partie et qui dépendent d'un contexte spécifique.

On distingue:

- ✓ BAF: Bunker Adjustment Factor
- ✓ CAF: Adjustment Factor
- ✓ THC: Terminal Handling Charge
- ✓ Congestion: Port Congestion
- ✓ ORC - origin receipt charge
- ✓ War risk;
- ✓ Toll fees;
- ✓ Destination terminal handling charge;
- ✓ Transfer charge ;
- ✓ DC - document charge ;
- ✓ Inland point intermodal mini bridge ;
- ✓ Inland Fuel surcharge ;
- ✓ AMS- Advance Manifest charge;
- ✓ Autres (à caractère évènementiel et conjoncturel, à l'avantage de l'armateur)

2.2.1. BAF: Bunker Adjustment Factor

La surcharge tarifaire correspond aux fluctuations du cours du pétrole brut. Compte tenu des consommations des navires modernes, les compagnies maritimes ont commencé à l'appliquer suite au premier choc pétrolier de 1973. Elle est restée depuis à l'ordre du jour.

2.2.2. CAF: Currency Adjustment Factor / Facteur d'ajustement monétaire

La surcharge tarifaire correspond aux fluctuations du cours du dollar. La grande majorité des taux de fret maritimes étant calculés en dollars US, les compagnies se couvrent contre les risques de change grâce à cette surcharge.

Les surcharges BAF (Bunker Adjustment Factor) et CAF (Currency Adjustment Factor) sont mises à jour tous les mois en principe.

BAF et CAF sont disponibles sur le BAF/CAF Finder du site internet www.delmas.com.

2.2.3. THC : Terminal Handling Charge

Les THC représente les frais de manutention au port de chargement et de déchargement. Le montant peut en être fixe dans le cas d'un conteneur (prix par conteneur) ou variable dans le cas de fret conventionnel (c'est-à-dire "non conteneurisé"). Dans ce cas, le tarif s'entend par tonne/métrique et peut être soumis à diverses surtaxes (taille ou poids "excessif").

Les THC sont à la charge du Chargeur. A l'export, ils correspondent aux frais liés à la réception au Terminal d'un conteneur FCL, à l'entreposage et à la présentation au navire pour chargement.

Ils correspondent aux frais liés lors de l'importation d'un conteneur FCL, à la réception du conteneur après déchargement du navire, entreposage et livraison.

2.2.4. Congestion : Port Congestion

Les congestions portuaires sont liées à un déséquilibre entre les possibilités opérationnelles d'un port face à l'affluence des navires. Un navire se présentant dans l'un de ces ports devra attendre, parfois plusieurs jours avant de pouvoir décharger sa cargaison. Les compagnies appliquent donc une surcharge afin de compenser cette « perte de revenus ».

2.3. Taux de fret et charges connexes

Le taux de fret s'accompagne également de charges connexes qui représentent les coûts de prestations et autres frais perçus par différents opérateurs portuaires qui impactent le coût du transport maritime ; ce sont les surcharges locales et frais administratifs qui varient selon les ports. A ce titre on peut citer les surcharges de sécurité et de sûreté maritimes, les coûts additionnels portuaires, les frais de gestion des conteneurs, les frais de nettoyage de conteneur, les frais d'échanges de connaissance etc.

2.4. Taux de fret et services supplémentaires

Le Chargeur remboursera au Transporteur Maritime :

1. Tous les frais occasionnés par les législations imposées par les Douanes, Services de Santé ou tout autre Organisme Officiel.
2. Tout service qui, à la demande du Chargeur, nécessite le paiement d'heures supplémentaires.
3. Tout service qui, à la demande du Chargeur, nécessite un équipement spécial ou de la main d'œuvre supplémentaire.
4. Tout travail supplémentaire directement imputable à tout oubli, omission ou erreur du Chargeur.
5. Tout frais imposé par un tiers qui n'est pas couvert par les conditions de transport.

2.5. Mode opératoire d'application du taux de fret maritime

2.5.1. Délimitation de la prise en charge de la facturation

En l'absence de référence à un Liner Terms précis par les parties au contrat de transport, les taux de fret s'entendent sous palan/port de chargement jusqu'à sous palan/port de déchargement, à l'exception des colis de plus de 10 tonnes dont les conditions s'entendent bord/bord.

Le passage de la lisse/porte du navire détermine le sous palan. Ces conditions ne s'appliquent pas aux colis dont le poids ou les dimensions nécessitent un accord spécial du Transporteur Maritime, voir Taux de Fret et Suppléments.

Dans tous les cas, la responsabilité du navire cesse lorsque la marchandise a quitté le palan du navire que le connaissement soit échangé ou non. En général, tous les frais intervenant après le sous palan sont à la charge de la marchandise.

2.5.2. Monnaie- modalités

Tous les taux indiqués dans le tarif sont exprimés dans une devise convenue par l'armateur (Dollar, Euro, etc.) Sauf indication contraire, ci-après, pour les marchandises en conventionnel et LCL, ils s'entendent par tonne de 1000 kilos ou M3, à l'avantage du navire:

- M3 le fret doit être calculé sur le volume
- P le fret doit être calculé sur le poids
- Les taux indiqués pour les chargements en conteneurs FCL s'entendent par TEU.

2.5.2.1. Taux de change

Les frets sont dus à l'embarquement et payables dans la monnaie du pays du port de chargement ou port de déchargement. La monnaie doit être librement transférable et convertible. Si, avec l'accord du Transporteur Maritime, le fret est payable dans une monnaie autre que la monnaie locale, comme mentionné ci-dessus, cette monnaie doit être également librement transférable et convertible.

2.5.2.2. Evènements imprévus

Si la monnaie du tarif est dévaluée par rapport à une autre monnaie dans laquelle les paiements peuvent être effectués par/ou au Transporteur Maritime, ce dernier peut, sans préavis, augmenter les taux de fret du tarif et annexes, ou imposer une surcharge, ou augmenter le niveau d'une surcharge, que les cotations, bookings et contrats soient fermes ou provisoires.

Pour tout autre évènement énuméré ci-après, qui d'après le Transporteur Maritime entrave ou menace d'entraver le bon déroulement de ses services ou affecte, ou menace d'en affecter les coûts, il pourra sans préavis, augmenter les taux de fret et annexes, ou imposer une surcharge ou augmenter le niveau d'une surcharge.

De telles modifications des taux de fret, annexes ou surcharges, prennent effet immédiatement pour les contrats et/ou transports pas encore exécutés et ne seront pas soumises au délai d'application des taux mentionnés au paragraphe Variation des Taux du Tarif.

Lesdits évènements imprévus sont les suivants :

a) L'imminence ou l'existence d'une guerre (déclarée ou non), d'hostilités ou opérations militaires (si les pays des Transporteurs Maritimes ou quelques-uns d'entre eux sont belligérants ou non), l'imposition de sanctions ou la prise par un Gouvernement de Mesures (par accord international ou non).

b) Grèves, troubles ou encombrement dans un port de chargement ou déchargement.

c) Toute variation dans les interrelations monétaires autre que la dévaluation de la monnaie du tarif comme mentionné ci-dessus.

d) Tout autre évènement imprévu et exceptionnel échappant au contrôle du Transporteur.

2.5.2.3. Variation des taux du tarif

Les taux de Fret peuvent être modifiés à tout moment, mais ces modifications ne prendront effet qu'après un délai de mois courant plus deux.

Cependant, toutes les augmentations des taux de fret qui résultent des modifications des taux de change prendront effet immédiatement.

2.5.2.4. Suppléments/surcharges

➤ Droits de port, taxes portuaires, wharfages charges, etc.

Frais locaux qui ne sont pas couverts par les conditions de transport, voir Taux de Fret et Supplément

➤ Colis lourds et colis longs

Les colis lourds et colis longs font l'objet d'une tarification spéciale

➤ Port Liner Terms Charges (P.L.T.C.)/Port Premiums

Les PLTC/Port Premiums sont payables par le Chargeur. Ils sont nets et supposés être acquis et payés à partir de la date à laquelle les marchandises sont réceptionnées par le Transporteur Maritime, voir Taux de Fret et Suppléments.

➤ Services supplémentaires

Le Chargeur remboursera au Transporteur Maritime tous les frais supplémentaires.

2.6. Calcul du fret

1		Tarif de base
	+	Suppléments ports secondaires, à option et transbordement
2	-	Ristournes
3	-	Bonification palettes
<hr/>		
4	=	Sous total
5	+	Suppléments colis lourds/longs
<hr/>		
7	=	Sous total
8	+	Surcharge de soutes, applicable sur sous total 4
9	+/-	Facteur d'ajustement monétaire applicable sur sous total 7
10	+	a) Frais portuaires

b) Frais locaux de manutention (PLTC, Port Premium, THC

c) Tout autre frais annexe (locations conteneur

11 = **Total à régler**

FOCUS : RISTOURNES

Les armateurs ont instauré 5 types de ristournes octroyés aux importateurs et exportateurs à l'occasion du paiement du taux de fret maritime, on distingue :

- ✓ *Les ristournes confidentielles ;*
- ✓ *Les ristournes de fidélité ;*
- ✓ *Les ristournes différées ;*
- ✓ *Les ristournes de combat (concurrence) ;*
- ✓ *Les ristournes occultes.*

Le paiement de ces ristournes aux chargeurs se fait pour la plupart du temps par le consignataire ou le transitaire. Mais il n'est toujours pas sûr que les chargeurs perçoivent ces profits, faute de contrôle, de suivi et d'évaluation de l'application des taux de fret par lesdits chargeurs et de leurs représentants, les conseils des chargeurs.

2.7. Exemple de Calcul du Prix à l'exportation

Pour l'exportation, le calcul de prix réalistes est un exercice essentiel mais également très difficile à réaliser si l'on veut mener des transactions internationales fructueuses.

Votre prix est fonction des coûts de production, de livraison et de la marge bénéficiaire envisagée. Le prix devrait également être déterminé par :

- Les conditions du marché : les prix de vos concurrents et les attentes de vos clients ;
- Les commissions des divers intermédiaires dans la chaîne de distribution avant d'atteindre le client final ;
- Le niveau de responsabilité que vous êtes prêt à assumer dans le processus de livraison (conformément à l'INCOTERM convenu entre vous et votre acheteur).

D'abord, calculez votre prix EXW avec soin. Le prix EXW dépend principalement de vos frais réels de production et de préparation des marchandises pour l'exportation.

Prix EXW = Coûts de production + Bénéfice + Commissions d'intermédiaires ou frais de Commercialisation + Frais bancaires + Intérêts bancaires sur le capital utilisé pendant toute l'opération (réel ou calculé) + Emballage d'exportation + Frais de documents export + Frais d'Inspection et du certificat phytosanitaire (si demandé) + Autres frais directs afférents aux exigences spéciales de transport telles que les frais de mesure de température.

Le tableau suivant vous aidera à vous présenter l'INCOTERM le plus approprié à vos choix et à vous rendre compte du niveau de votre prix de détail. Il débute avec le prix EXW, additionne les différents coûts d'approche et les commissions des intermédiaires pour arriver au prix de détail au consommateur.

Quand vous calculez le prix de vente, quel que soit l'INCOTERM que vous choisissiez, gardez à l'esprit que vos partenaires de distribution vous demanderont certainement d'ajouter 3-4% de marchandises pour couvrir les éventuelles pertes (1%) et les produits pour échantillonnage/dégustation (2-3%).

Type de frais Valeur Incoterm (maritime/aérien)

Prix des marchandises (facturé à l'usine de transformation)
= EXW
+ Fret local (de l'usine au port ou aéroport)
+ Montant fixe pour les formalités douanières
= Franco à bord/ Agent d'expédition Franco (indiquer le lieu) Sous total FOB/FCA
+ Frais de manutention (chargement du bateau, avion, camion)
+ Coût du transport principal (bateau, avion, camion)
+ Coût de l'assurance du transport principal
= Coût de l'assurance et du fret Sous total CIF / CIP
+ Coût du déchargement et de la manutention à l'arrivée
= Rendu à quai (indiquer le port d'arrivée) Sous total DEQ
+ Coût du transport de la livraison (du port ou de l'aéroport) à l'acheteur et déchargement sur place
= Rendus Droits Dus (indiquer le lieu de livraison) Sous Total DDU
+ Frais de douane %

+ Frais d'importation %
+ Frais de formalités douanières (montant fixe)
= Rendus Droits Acquittés (indiquer le lieu de livraison) Sous Total DDP
+ Frais intermédiaires après l'arrivée des marchandises dans le pays importateur:
= Prix d'achat pour l'importateur ci-dessus DDP
+ Marge de l'importateur (pourcentage du DDP) %
= Prix pour le grossiste
+Marge du grossiste (ou commission de l'agent) en pourcentage de prix d'achat (ou prix EXW) %
= Prix pour le détaillant
+ Marge du détaillant en pourcentage du prix d'achat %
= Prix au détail hors TVA
+ % TVA %
= Prix au détail avec TVA (Prix final pour le consommateur)

Source : Guide d'exportation de produits agro-alimentaires pour les marchés américain et européen, p 34

2.8. Taux de fret appliqués dans différentes régions du monde

Tableau 1 : taux de fret appliqués aux marchandises en conteneur sur les différentes routes maritimes

Routes maritimes	2014	2015	2016	2017	2018
Transpacifique	En dollars par EQP				
Shanghai - côte Ouest des Etats Unis	1970	1506	1272	1485	1736
Variation en pourcentage		-23,6	-15,5	16,7	16,9
Shanghai - Côte Est des Etats Unis	3720	3182	2094	2457	2806
Variation en pourcentage		-14,5	-34,2	17,3	14,2
Extrême Orient - Europe	En dollars par EVP				
Shanghai - Europe du Nord	1161	629	690	876	822
Variation en pourcentage		-45,8	9,7	27,0	-6,2
Shanghai - Méditerranée	1253	739	684	817	797
Variation en pourcentage		-41,0	-7,4	19,4	-2,4
Intra-Asiatique	En dollars par EVP				
Shanghai -Asie du sud-est	233	187	70	148	146

Variation en pourcentage		-19,7	-62,6	111,4	-1,4
Shanghai – République de Corée	187	160	104	141	161
Variation en pourcentage		-14,4	-35,0	35,6	15,6
Nord – sud	En dollars par EVP				
Shanghai –Amérique de Sud	1103	455	1647	2679	1703
Variation en pourcentage		-58,7	262,0	62,7	-36,4
Shanghai – Australie	678	492	526	677	827
Variation en pourcentage		-27,4	6,9	28,7	22,2
Shanghai – Afrique de l’Ouest	3250	2749	2600	3160	3800
Variation en pourcentage		-15,4	-5,4	21,5	20,2
Le Havre – Afrique de l’Ouest	1750	1400	1600	1900	1885
Variation en pourcentage		-20	14,3	18,7	-0,8
	En dollars par EQP				
Le Havre – Afrique de l’Ouest	2800	2350	2600	2950	3050
Variation en pourcentage		-16,1	10,6	13,5	3,4

Source : CNUCED complétée par le consultant

Le tableau a été confectionné à partir d’un tableau du rapport sur les transports maritimes 2019 de la CNUCED, complété par des informations fournies par les chargeurs à travers les factures que leur adressent les armateurs.

Les taux de fret ci-dessus présentés ne comprennent pas les surcharges et autres frais additionnels qui accompagnent les taux de fret maritime.

L’examen de ce tableau suscite les commentaires suivants :

A l’exception de la route Shanghai- Côte Est des Etats Unis, les taux de fret sont plus élevés sur la Côte Ouest Africaine que les autres régions du monde ;

D’une manière générale les taux de fret sont très instables et les variations à la baisse sont plus fortes sur les autres routes maritimes que sur la COA.

Les baisses de taux de fret sur la COA ne sont pas répercutées sur les factures payées par les chargeurs qui disent ne pas savoir qu’il arrive que les taux de fret connaissent des baisses.

En conclusion de cette partie, il y a lieu de retenir que la détermination des taux de fret est complexe. Les chargeurs doivent être particulièrement attentifs au choix des incoterms, et opter pour ceux qui leur laisse la latitude d’organiser les opérations de transport afin d’avoir la

maitrise des liners terms définis par le contrat de transport ; cette maitrise leur permet de mieux comprendre les différents coûts afférents au transport de leurs marchandises.

Les informations relatives aux taux de fret pratiqués sur le marché mondial confirment les affirmations selon lesquelles les taux de fret sont plus élevés sur l’Afrique que les autres régions du monde. Quelles sont les raisons d’une telle situation ? la réponse à cette question relève de l’analyse des facteurs déterminant les taux de fret qui sont multiples et complexes. Dans le cadre de cette étude, les consultants ne peuvent pas disposer d’éléments pour analyser la plupart de ces facteurs, tels que les facteurs spécifiques à chaque cargaison (nature du chargement, volume du chargement, risques d’avaries, valeur des marchandises, emballage etc.), ou les charges d’exploitation des navires. L’analyse pourra seulement porter sur les aspects relatifs aux installations, opérations et frais portuaires, ainsi que la problématique du fret retour. Les surcharges maritimes et charges connexes, accompagnant les taux de fret maritimes, seront également analysées dans les parties qui suivent.

III- Infrastructures, équipements et statistiques portuaires

Les ports africains en général, les ports de l'UEMOA en particulier occupent une place stratégique dans le développement du commerce et des économies de la sous-région. Les échanges commerciaux internationaux de l'Union passent à 90% par la voie maritime, autant de cargaisons qui embarquent ou débarquent dans les ports dont l'efficacité impacte largement les taux de fret maritimes. En effet, les capacités d'accueil des navires, la qualité des infrastructures et des équipements, la durée et les coûts des opérations dans les ports desservis se répercutent sur les taux de fret maritimes.

Les taux de fret maritimes sont également influencés par des facteurs tels que le niveau du trafic, la sécurité et la sûreté des ports.

L'espace UEMOA compte six (06) ports : Abidjan, San Pedro (qui n'a pas été pris en compte par les Tdrs), Bissau, Cotonou, Dakar et Lomé. Ils desservent non seulement les pays où ils sont situés et dont ils sont la propriété, mais également les trois (03) pays sans littoral de l'Union, à savoir le Burkina Faso, le Mali et le Niger.

Ces ports présentent des caractéristiques communes quant à leur statut juridique et leur mode de gestion :

- A l'exception du port de Bissau, les quatre (04) autres ports sont des sociétés d'Etat placées sous la tutelle technique du Ministère Chargé des Transports et la tutelle financière du Ministre en charge de l'Economie et des Finances.
- Les ports sont administrés par un Conseil d'Administration et dirigés par un Directeur général.
- Les activités de manutention ont été concédées à des exploitants de terminaux à conteneurs privés
- Les ports ont créé chacun une Communauté Portuaire regroupant les acteurs du secteur maritime et portuaire avec pour ambition de défendre les intérêts du Port, à travers notamment des actions de promotion commerciale dynamiques en vue de l'accroissement de sa capacité commerciale, la valorisation de son image et l'amélioration constante de sa compétitivité.

Quel est l'état des lieux dans chacun de ces ports en termes d'infrastructures, d'équipements et de volume de trafic ?

3.1. Infrastructures et équipements portuaires

Tableau 2 : Présentation des Infrastructures et équipements portuaires.

PORTS	LINEAIRE TOTAL ACCOSTAGE	TIRANT D'EAU NOMINAL QUAIS DU PORT (m)	LINEAIRE QUAIS TERMINAL CONTENEURS	TIRANT D'EAU NOMINAL QUAIS CONTENEURS	PORTIQUE QUAI (STS) & GRUES MOBILES (GM)	PORTIQUE DE PARC (RIG)	PROJETS QUAIS TERMINAL CONTENEURS
ABIDJAN	6 250 m	-10,00 m à -11,50 m & -12,50 m sur 640 m	960 m	-11,50 m sur 320 m & -12,50 m sur 640 m	6 STS & 3 GM	16 RTG Opérationnels	750 m + 500 m
DAKAR	6 200 m	-8,00 m à -12,00 m & -13,00 m sur 290 m	715 m	-12,00 m sur 425 m & -13,00 m sur 290 m	4 STS & 4 GM	10 RTG Opérationnels	500 m
TEMA	2 950 m	-8,00 m à -10,00 m & -11,50 m sur 2x575 m	575 m	-11,5 m	5 STS & 2 GM	13 RTG Opérationnels	1 000 m
LOME	2 140 m	-10,00 m à -12,00 m & -14,00 m sur 250 m	500 m + 450 m	-12,00 m avec projet -15,00 m sur 450m	2 STS & 5 GM	RTG Prévus	1 050 m
COTONOU	2 600 m	-10,00 m à -11,00 m & -13,50 m sur 550 m	400 m + 550 m	-11,00 m & -13,50 m sur 550 m	2 STS & 5 GM	RTG Prévus	

Source : Etude sur la compétitivité du Port Autonome d'Abidjan

Abidjan et Dakar devancent les trois autres ports en termes d'infrastructures et équipements, ainsi que de projets de construction de quais et de terminaux à conteneurs, bien que des investissements récents aient été réalisés par ces ports en la matière.

3.2. Statistiques des importations et exportations passant par les ports de l'Union

Elles sont présentées à travers le tableau suivant :

Tableau 3 Statistiques des marchandises à l'importation et à l'exportation passant par les ports de l'Union

	2014	2015	2016	2017	2018
Abidjan					
Importations			14 951 906	15 427 876	16 434 565
Exportations			6 782 570	7 128 933	7 742 697
Bissau					
Importations	352 032,41	412 928,9	380 660,3	540 021,9	
Exportations	257 569,6	201 266,6	189 197,3	173 937,7	
Cotonou					
Importations	8 342 516	7 022 151	7 514 229	8 326 184	8 277 237
Exportations	1 599 224	1 155 628	602 407	877 639	1 089 840
Dakar					
Importations	9 561 045	10 686 118	11 949 823	13 652 093	14 804 756
Exportations	2 566 640	3 202 535	3 110 093	3 122 274	3 137 754
Lomé					
Importations		6 308 675	5 254 790	5 910 129	6 633 323
Exportations		1 002 066	920 260	1 127 041	1 255 183

Source : Consultant

Nombre d'EVP manutentionnés au PAD par an de 2014 à 2018

2014 : 484 997 EVP

2015 : 529 724 EVP

2016 : 617 747 EVP

2017 : 639 379 EVP

2018 : 697 336 EVP

Le constat : dans tous les ports de l'Union, les importations connaissent une augmentation continue, celle des exportations est plutôt timide avec même une baisse dans certains cas d'une année à l'autre.

En outre, les statistiques confirment le déséquilibre des flux maritimes traités par les ports de l'espace UEMOA. Le retour à vide des conteneurs est un facteur négatif dans la fixation des taux de fret. Très souvent les armateurs font supporter le retour de conteneur vides à l'exportation par les taux de fret à l'importation ; dans le cadre du copte d'exploitation du navire.

3.3. Observations sur les infrastructures et les équipements portuaires

Les principales raisons avancées par les armateurs pour justifier les taux de fret élevés sur les ports africains en général, ceux de l'espace UEMOA en particulier, portent essentiellement sur les insuffisances en quantité et en qualité des infrastructures et des équipements, ainsi que l'insécurité qui y règne.

3.3.1. Capacités d'accueil limitées

Les insuffisances des infrastructures et des équipements portuaires ont pour conséquences des capacités d'accueil limitées, des congestions portuaires et des séjours prolongés des navires et des marchandises dans les ports.

Les ports de notre sous- région sont desservis par des navires de petite taille, 4 500 EVP en moyenne, alors qu'ils sont d'une capacité de 20 000 EVP sur les autres routes maritimes. La différence en termes d'économies d'échelle est énorme ; de plus, le fret retour n'est pas systématiquement assuré.

La desserte par des navires de petite taille, le manque de fret retour et les congestions portuaires occasionnent des frais supplémentaires qui sont répercutés sur le taux de fret et les coûts du transport maritime.

3.3.2. Insécurité des ports et faiblesse du système de sûreté

La desserte maritime des ports de la sous-région est considérée comme une activité qui se déroule dans des conditions de sécurité et de sûreté insuffisantes. Les espaces maritimes de ces ports sont même qualifiés de zones à risques.

L'insécurité se manifeste par les attaques récurrentes dans le Golfe de Guinée. Les failles du système de sûreté laissent la voie ouverte à l'embarquement de passagers clandestins qui sont de véritables sources de tracasseries pour les équipages des navires.

Les assurances couvrant le transport maritime dans ces zones sont donc élevées et répercutées sur les taux de fret.

Les problèmes de sécurité et de sûreté sont également dus, dans une large mesure, à l'insuffisance des infrastructures et des équipements portuaires à laquelle il faut ajouter, dans bien des cas, un manque de personnel qualifié.

L'on peut cependant noter une évolution de tous les ports vers un agrandissement du domaine portuaire, le développement de plateformes logistiques et l'acquisition d'équipements plus performants. Mais ces différentes évolutions ne semblent pas être prises en compte par les armateurs dans la fixation des taux de fret. En fait, il revient aux autorités portuaires de revendiquer cette prise en compte ; ce qui n'est pas le cas dans l'état actuel des choses.

IV. Analyse comparée des taux de fret et charges connexes dans les ports de l'UEMOA et à Tema

L'analyse porte sur les coûts portuaires qui sont inclus dans le taux de fret maritime, les surcharges maritimes et autres frais connexes qui sont localement imposés par les consignataires et autres intervenants et qui impactent le coût du transport maritime.

L'ANNEXE 3: Grille d'analyse portuaire au Port d'Abidjan, donne un large aperçu pédagogique sur les composantes structurelles et séquentielles des coûts de passage portuaires y compris les taux de fret maritime, les surcharges et charges connexes ; à l'importation et à l'exportation.

4.1. Les coûts portuaires supportés par les navires

Les coûts de passage portuaire des navires sont composés :

- des droits de port perçus par l'autorité portuaire pour l'usage des installations mises à la disposition des usagers ;
- du coût du service de pilotage ;
- du coût du service de remorquage ;
- du prix du service de lamanage ;
- des redevances facturées aux navires concernant la sécurité et la sûreté portuaire ;
- des frais de manutention bord (ceux-ci sont inclus dans le taux de fret lorsque cela est prévu par les Liner Terms) ;
- des frais d'immobilisation du navire au port, dont la durée dépend notamment des délais d'attente d'un quai disponible et des performances des opérations de chargement et déchargement.

Le calcul du taux de fret tient compte de tous ces éléments ; Des hausses significatives y relatives donnent lieu à des réajustements du taux de fret ou à l'application d'une surcharge de congestion portuaire.

Les coûts de passage portuaires des navires sont présentés à travers les tableaux suivants pour trois (03) types de navires : un porte-conteneurs, un conventionnel et un vraquier.

Tableau 4: Coût de passage portuaire d'un navire porte-conteneurs ('000 FCFA HT) de 4500 TEU.

DESIGNATION DES COÛTS	ABIDJAN	%	TEMA	%	LOME	%	COTONOU	%	DAKAR	%
DROITS DE PORT NAVIRE	7 220	14%	6 610	15%	2 464	6%	1 829	5%	3 551	6%
PILOTAGE	5 264	10%	901	2%	1 162	3%	1 128	3%	3 329	5%
REMORQUAGE	6 577	12%	1 922	5%	3 456	8%	2 607	7%	6 369	10%
LAMANAGE	664	1%	301	1%	175	0%	313	1%	431	1%
ISPS & DIVERS	358	1%	0	0%	713	2%	0	0%	0	0%
COÛT D'ESCALE	20 083	38%	9 734	23%	7 969	18%	5 877	15%	13 680	22%
MANUTENTION BORD	26 652	50%	26 273	62%	26 616	60%	24 966	63%	40 860	66%
IMMOBILISATION AU PORT	6 071	11%	6 679	16%	9 714	22%	8 905	22%	7 083	11%
COÛT TOTAL	52 806	100%	42 686	100%	44 300	100%	39 748	100%	61 623	100%

Sources portuaires - Analyse inecon@free.fr

Le passage portuaire d'un porte conteneur de 4500 TEU coûte plus cher à Dakar, suivi d'Abidjan, Lomé, Tema, Cotonou étant le moins cher

Tableau 5: Coût de passage portuaire d'un navire général cargo ('000 FCFA HT) de 13000 DWT

DESIGNATION DES COÛTS	ABIDJAN	%	TEMA	%	LOME	%	COTONOU	%	DAKAR	%
DROITS DE PORT NAVIRE	2 540	5%	1 853	4%	921	2%	1 077	2%	2 904	5%
PILOTAGE	1 110	2%	337	1%	262	1%	238	0%	681	1%
REMORQUAGE	1 439	3%	841	2%	699	1%	762	1%	1 358	2%
LAMANAGE	459	1%	120	0%	61	0%	80	0%	91	0%
ISPS & DIVERS	2 216	4%	0	0%	192	0%	0	0%	0	0%
COÛT D'ESCALE	7 764	16%	3 152	6%	2 135	4%	2 157	4%	5 034	9%
MANUTENTION BORD	25 000	51%	29 932	58%	29 213	61%	30 940	61%	33 524	61%
IMMOBILISATION AU PORT	16 570	34%	18 953	36%	16 845	35%	18 006	35%	16 548	30%
COÛT TOTAL	49 334	100%	52 037	100%	48 193	100%	51 103	100%	55 106	100%

Sources portuaires - Analyse inecon@free.fr

Pour un général cargo de 13000t, Dakar demeure le plus cher, suivi de Tema, Cotonou, Abidjan ; pour ce type de navire Lomé est le moins cher.

Tableau 6: Coût de passage portuaire d'un navire vraquier ('000 FCFA HT) de 56000 DWT

DESIGNATION DES COÛTS	ABIDJAN	%	TEMA	%	LOME	%	COTONOU	%	DAKAR	%
DROITS DE PORT NAVIRE	4 335	4%	3 438	2%	2 177	3%	3 248	3%	6 570	5%
PILOTAGE	3 267	3%	1 801	1%	728	1%	696	1%	2 053	1%
REMORQUAGE	4 621	5%	6 004	4%	2 179	3%	2 297	2%	4 483	3%
LAMANAGE	495	1%	938	1%	120	0%	193	0%	266	0%
ISPS & DIVERS	2 559	3%	0	0%	514	1%	0	0%	0	0%
COÛT D'ESCALE	15 277	16%	12 182	9%	5 718	8%	6 434	6%	13 373	9%
MANUTENTION BORD	63 000	64%	93 499	67%	40 231	55%	66 500	63%	102 043	70%
IMMOBILISATION AU PORT	19 535	20%	32 852	24%	27 131	37%	32 718	31%	29 520	20%
COÛT TOTAL	97 812	100%	138 533	100%	73 080	100%	105 652	100%	144 935	100%

Sources portuaires - Analyse inecor@free.fr

Dakar est toujours le plus cher pour le passage d'un vraquier de 56000t, suivi de Tema, Cotonou, Abidjan et Lomé.

Le Port Autonome de Dakar s'avère être le port le plus cher pour les trois types de navires considérés, les autres ports varient selon le type.

La question est de savoir si ces différentes opérations sur les navires sont facturées à des tarifs qui sont en rapport avec le niveau de service rendu, les tarifs étant librement fixés par des entreprises qui occupent une position de prestataire unique. La réduction des tarifs de ces prestations devrait avoir une incidence à la baisse sur les taux de fret.

4.2. Les coûts portuaires appliqués aux marchandises

De nombreux acteurs interviennent dans le traitement des marchandises lors du passage portuaire. Leurs services donnent lieu à diverses facturations qui constituent des composants du coût de passage portuaire des marchandises ; ce sont essentiellement :

- les redevances portuaires : payées à l'autorité portuaire en contrepartie de l'utilisation de l'espace portuaire ;
- les frais de consignation facturés par le consignataire ; ils varient selon les ports et comportent divers rubriques telles que Container Service Charges (CSC), échange BL, nettoyage de conteneurs, frais de consignation marchandises, frais de communication, frais de dossier

- la manutention terre qui intervient à la suite de la manutention bord et comprend la mise sur quai de la marchandise, le transfert du quai au parc ou magasin de stockage, la reprise et la mise sur camion ou wagon.
- les frais facturés par les commissionnaires en douane agréés au titre des formalités douanières accomplies pour le compte du chargeur.

Tableau 7: coûts portuaires pour un conteneur de 20' import ('000 FCFA)

		ABIDJAN	COTONOU	DAKAR	LOME	TEMA
Redevances portuaires	Riz	4,7	37,2	17,7	65,2	22,8
	Matériaux de construction	67,5	47,7	71,7	72,5	22,8
	Produits chimiques	22,5	47,4	71,7	72,5	22,8
Manutention terre		170	122	412	118	97
Facturation consignataire		166	40	46,5	160	295
Facturation commissionnaire en douane agréé		300	288	344	282	283

Source : consultant à partir d'informations tirées de l'étude sur la compétitivité du PAA.

Les redevances portuaires, pour les trois catégories de marchandises considérées, sont plus élevées à Lomé, suivi de Dakar sauf pour les redevances sur le riz ;

Abidjan perçoit de faibles redevances sur le riz comparativement aux quatre autres ports. Lors des négociations, les ports de Lomé et Dakar devront être invités à consentir des efforts pour réduire les tarifs de redevances sur le riz, les matériaux de construction et les produits chimiques, ainsi que le port d'Abidjan en ce qui concerne les matériaux de construction ;

Les frais facturés par les agents maritimes sont très variables d'un port à un autre : de 295000f à 40000f, Tema étant plus de 7 fois plus élevé que Dakar. Un tel constat mérite des éclaircissements auprès des consignataires ;

Les frais de manutention et les frais facturés par les commissionnaires en douane agréés représentent les postes les plus élevés. Notons que les manutentionnaires occupent souvent des positions de monopole dans les ports et les facturations des commissionnaires en douane ne sont pas des plus transparentes.

Tableau 8: coûts portuaires pour un conteneur de 20' transit ('000 FCFA)

		ABIDJAN	COTONOU	DAKAR	LOME	TEMA
Redevances portuaires	Riz	10,0	9,2	11,0	20,2	11,4
	Matériaux de construction	25,0	18,9	11,0	22,5	11,4
	Produits chimiques	75,0	18,9	11,0	22,5	11,4
Manutention terre		195	243	559	118	121
Facturation consignataire		41,5	10	5,5	40	73,75
Facturation commissionnaire en douane agréé		300	288	344	282	283

Source : consultant à partir d'informations tirées de l'étude sur la compétitivité du PAA

Abidjan perçoit des redevances portuaires plus élevées sur le riz en transit, tandis que les quatre autres ports y appliquent d'importantes réductions de 75,3% à Cotonou, 37,8% à Dakar, 69% à Lomé et 50% à Tema.

Hors mis le port de Lomé où les tarifs de manutention sont les mêmes pour les conteneurs en transit qu'à l'import, ceux des autres ports connaissent des augmentations de 14,7% à Abidjan, 99,2% à Cotonou, 35,7% à Dakar et 24,7% à Tema. Pourquoi une telle différence de tarifs pour manutentionner des conteneurs qui ont les mêmes dimensions et contiennent les mêmes produits ? du reste, cette pratique est contraire aux mesures que prennent les ports de l'Union pour accorder des avantages tarifaires et non tarifaires aux marchandises des pays sans littoral afin d'alléger un tant soit peu le poids de l'enclavement.

Tableau 9: Analyse comparée des taux de fret maritimes et charges connexes pour le transport d'une tonne d'engrais (urée) en provenance de la Russie à destination de l'Afrique de l'Ouest, en franc CFA

Rubriques	Abidjan	Dakar	Lomé	Tema
Fret maritime	21 500	20 500	22 000	22 000
Manutentions portuaires	14 500	14 500	12 000	6 000
Redevances portuaires	750	350	500	1 200
Frais administratifs portuaires	1 750	950	1000	1 900
Total	38 500	36 300	35 500	31 100

Source : consultant à partir d'informations tirées d'une étude de l'IDFC en 2019

En termes de coûts globaux, Abidjan est le port le plus cher, suivi de Dakar, Lomé, Tema étant le moins cher.

➤ **Taux de fret maritime**

Le taux de fret maritime est sensiblement le même sur les 4 ports, la légère différence est due à la distance, Dakar étant le 1^{er} port d'entrée en Afrique à partir de l'Europe.

➤ **Redevances portuaires**

Les redevances portuaires de Tema sont plus de trois fois plus élevées que celles de Dakar, celles d'Abidjan sont plus du double de Dakar qui est le moins cher en la matière.

➤ **Frais de manutention**

Les frais de manutention constituent les frais portuaires les plus élevés, tandis que les redevances portuaires sont les plus faibles. Les frais de manutention à Lomé sont le double de ceux de Tema, les tarifs d'Abidjan et de Dakar sont plus du double de Tema.

➤ **Frais administratifs**

Les frais administratifs représentent les frais perçus par les consignataires et les commissionnaires en douane. Ils sont également plus élevés que les redevances portuaires.

Les différences de facturations par les entreprises dénotent des investissements dans les ports, mais sans structure de suivi-évaluation telle que les conseils des chargeurs, la spéculation ne fera qu'augmenter les coûts à la volée.

Toutes ces interrogations doivent faire l'objet d'éclaircissements auprès des opérateurs concernés.

Les frais de transit pour le Burkina Faso via Tema : le fret maritime, les redevances, les manutentions et les frais administratifs portuaires sont les mêmes que ceux de l'engrais à l'importation pour le Ghana. Les frais supplémentaires payés au titre du transit sont de 500fcfa, représentant le fonds de garantie et le suivi GPS.

En rappel, la définition du taux de fret maritime précise que celui-ci s'accompagne de surcharges et autres frais connexes. Qu'en est-il de ces facteurs dans les ports de l'UEMOA

4.3. Surcharges et frais connexes ayant une incidence sur les coûts du transport maritime

Les armateurs multiplient les surcharges et autres frais, facturés aux chargeurs, qui viennent s'ajouter au taux de fret maritime, contribuant ainsi à renchérir les coûts des transports maritimes et services portuaires dans l'espace communautaire.

4.3.1. Les surcharges

Il ressort de la collecte des informations que les surcharges suivantes sont appliquées dans les ports de l'Union :

Au port de Bissau

Surcharges appliquées par les armateurs

- les charges additionnelles portuaires appliquées en cas de retard dans les formalités portuaires
- surcharge de sécurité du navire en application du code ISP ;
- taxe sur l'environnement

Surcharges appliquées par le port

- ✓ Surcharge de congestion portuaire, appelée ici taxe de stationnement en rade, facturée par le port à l'agent maritime ;
- ✓ Surcharge de stationnement à quai en cas de dépassement du temps accordé au navire, également facturée par le port à l'agent maritime ;
- ✓ Surcharges d'opérations hors zone portuaire, extra portage, perçues par le port en tant que gestionnaire des terminaux à conteneurs.

Au port de Dakar :

- ✓ Surcharge de congestion portuaire appliquée à certaines périodes, Emergency PCS (Port Congestion Surcharge) en moyenne: 150 EUR par 20' et 300 EUR par 40' Tarifs applicables par la CMA CGM ;
- ✓ Charges portuaires additionnelles
Appelées « Port Recovery Surcharges », elles s'expliqueraient selon les armateurs par une augmentation significative des coûts opérationnels au Sénégal et seraient destinées à leur permettre de maintenir la fiabilité et l'efficacité de leurs services.

Exemple de tarifs appliqués par la CMA CGM :

PORT COST RECOVERY CHARGE DAKAR, SENEGAL	Date d'application	20'	40'	Statut
Toutes origines (sauf USA) > Dakar	1er mars 2020	23 EUR	46 EUR	Collect au port de destination
USA > Dakar	15 mars 2020	23 EUR	46 EUR	Collect au port de destination
Dakar > Toutes destinations (sauf USA)	1er mars 2020	8 EUR	16 EUR	Prepaid au port d'origine
Dakar > USA (*)	15 mars 2020	8 EUR	16 EUR	Prepaid au port d'origine

(*) Soumis à Filing FMC

THC (Terminal Handling Charges à destination) : d'un système de facturation basé sur la nature de la marchandise, la facturation se fait actuellement à la boîte.

- surcharge de sécurité du navire ;
- surcharge de transit : elle est instituée pour couvrir les frais d'escorte et de balise pour les marchandises acheminées vers le Mali ;
- Les frais de mise en œuvre du code ISPS perçus par le port : 12€ par EVP

4.3.2 Autres frais additionnels

Aux surcharges s'ajoutent d'autres frais instaurés par les consignataires et les commissionnaires en douane :

- ✓ frais de nettoyage de conteneur facturés à 15000 francs au PAD et 25000f au PAA ;
- ✓ container services surcharges (CSC) qui représente des frais de gestion des conteneurs vides : 23000f à 25000f par EVP au PAA ;
- ✓ frais d'échange des connaissements :

Ce sont des frais de remise documentaire d'environ 30 000 francs à 40 000 francs au port de Dakar, ils peuvent aller jusqu'à 70 000f à Lomé et au Burkina dans le cas des BLD

4.4. Coûts relevant du transit pour les pays sans littoral

Les marchandises en transit, en plus des différents coûts ci-dessus énumérés, subissent des coûts spécifiques présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 10 : Coûts spécifiques aux marchandises en transit dans les ports.

RUBRIQUE		Abidjan	Cotonou	Lomé	Tema
Fonds de garantie	Valeur CAF de la marchandise	0,5%		0,25%	
	Valeur en douane de la marchandise		0,25%		0,5%
Tracking	Frais payé par camion	12 500 F	99 946 F		22 500 F
Cation	Réacheminement des conteneurs qui ne sont pas transportés sous BLD	300 000 F CFA à 600 000 F		500 000 F CFA à 700 000 F	750 000 F CFA à 1 500 000 F
Autres frais	Forfait transit		2000F sur toutes les marchandises; payés au CNCB		
	Forfait dépotage			2000F payés à la douane	
	Frais autocollant TRIE				2500F par camion; payés au SIC
	Forfait commission transit	75000F aux commissionnaires en douane agréés	75000F aux commissionnaires en douane agréés	75000F aux commissionnaires en douane agréés	75000F aux commissionnaires en douane agréés

Source : Etude CBC 2013 sur le passage portuaire des marchandises

Coûts des opérations terminales

Aux coûts spécifiques de passage portuaire, il faut ajouter ceux des opérations terminales. Pour le cas du Burkina Faso, qui a été retenu comme exemple de pays sans littoral dans le cadre de la présente étude, les camions transportant des conteneurs sont soumis à l'arrivée, au terminal routier à conteneurs de Ouagarinter, à une obligation de décharger systématiquement les conteneurs aux tarifs de 147 500 CFA/conteneur de 20' et 236 000 CFA/conteneur de 40'.

Le BLD

En ce qui concerne la desserte des pays sans littoral, les armateurs ont développé des stratégies résidant dans de nouveaux modes opératoires tels que le transport de bout en bout incluant les opérations portuaires et le transport terrestre dans les prestations offertes aux clients. Tous ces services sont facturés à travers un connaissement direct ou BLD, autrement dit sous forme de taux fret maritime. Dans ce cas, l'importateur prend livraison de sa marchandise dans le pays de l'hinterland, au lieu de destination finale où se fait l'échange de connaissement comme dans un port maritime. D'où la prise en compte obligatoire du transport de bout en bout ou porte à porte dans le cadre de cette étude, contrairement à certaines indications des termes de référence qui semblent circonscrire le champ de l'étude entre deux ports.

Quelques tarifs BLD illustratifs des coûts supplémentaires supportés par les marchandises des pays sans littoral :

Conteneur de 40'

Fret maritime jusqu'au port de transit : 2343 euros

BLD : 7000 euros

Conteneur de 20'

Fret maritime jusqu'au port de transit : 1200 euros

BLD : 4500 euros

4.5. Analyse des surcharges et autres frais additionnels

A l'exception de la Guinée Bissau, les ports de l'UEMOA ont concédé la majorité des opérations portuaires à des entreprises privées. Si ces privatisations ont eu des aspects

positifs tels que l'amélioration des équipements portuaires, il n'en demeure pas moins qu'une opacité est entretenue autour des facturations contrairement au principe de transparence institué par les organisations internationales règlementant les échanges et le commerce international. Il est donc indispensable de s'interroger sur la pertinence (donc le maintien ou pas) de certaines facturations si l'on veut réduire les coûts des services maritimes et portuaires de l'Union.

De l'analyse des surcharges et frais additionnels appliquées dans les ports de l'espace UEMOA, il ressort des remarques d'ordre général et des observations spécifiques à certaines surcharges.

4.5.1. Observations d'ordre général

- ✓ Les surcharges n'ont pas de base juridique, elles sont unilatéralement introduites par les armateurs qui les publient sur leurs sites en observant généralement un préavis d'un mois ;
- ✓ Les surcharges sont introduites dans les ports par les armateurs et les consignataires sans consultation et sans autorisation préalables des autorités maritimes et portuaires ;
- ✓ Aucune justification dans la fixation des surcharges, dont l'application diffère d'un pays à un autre.

4.5.2. Observations spécifiques à certaines surcharges et charges connexes

Les surcharges d'opérations hors zone portuaire

Liées aux opérations d'extra portage, ces surcharges sont perçues par les consignataires quand bien même le réceptionnaire de la marchandise n'a pas demandé cette opération qui relève de l'initiative et de l'organisation du consignataire en cas de congestion portuaire. Du reste, cette surcharge fait double emploi avec la surcharge de congestion portuaire ;

Les charges additionnelles portuaires : appliquées en cas d'augmentation des frais portuaires fait double emploi avec les réajustements des taux de fret.

Les coûts de la mise en œuvre du code ISPS :

➤ **Facturés par les armateurs**

Lorsque les compagnies de transport maritime assurent leurs navires pour des voyages à destination des ports situés dans le Golfe de Guinée, les primes d'assurance sont élevées en raison du fait que ces ports sont situés zone maritime d'insécurité. Les montants des primes d'assurance étant répercutés sur le taux de fret, les chargeurs paient deux fois pour un même risque.

Une particularité au port d'Abidjan qu'il convient de signaler : la redevance ISPS payée par les navires est répercutée en partie par une facturation directe au chargeur d'un part, elle fait l'objet d'une intégration partielle dans le taux de fret. Ce mode de répercussion ne laisse-t-elle pas la porte ouverte à de possibles manipulations aboutissant à un double paiement par le chargeur ?

➤ **Facturés par le port**

Pour ce qui est des taxes facturées aux chargeurs par les ports, au titre du code ISPS, Il est nécessaire d'examiner l'adéquation entre ces taxes et le niveau d'amortissement des installations.

D'une manière générale, les facturations opérées par les ports et les armateurs au titre du code ISPS méritent des éclaircissements.

➤ **La surcharge de transit**

Cette surcharge serait destinée à couvrir les frais d'escorte et de Balise à Dakar, appliquée aux marchandises en transit pour le Mali. Une telle surcharge n'est pas justifiée car les frais d'escorte et de balise sont directement payés par le chargeur à la douane ou à la société de tracking et non pas par le consignataire.

➤ **La surcharge de nettoyage des conteneurs**

Elle ne devrait pas être systématique car toutes les marchandises ne sont pas salissantes pour le conteneur. Une telle surcharge ne doit être appliquée qu'après un constat contradictoire préalable qui établit que les marchandises transportées ont mis le conteneur dans un état nécessitant son nettoyage.

➤ **Container Services Charges (CSC)**

Le calcul du taux de fret prend systématiquement en compte le retour à vide des conteneurs. Le consignataire étant rémunéré par un pourcentage du taux de fret, facturer des frais de gestion des conteneurs vides équivaut à une double perception.

➤ **Les frais d'échange de connaissance et autres frais de gestion**

Il a été noté dans tous les ports des coûts exorbitants des échanges BL et frais de dossier des consignataires. Hors mis le cas du port d'Abidjan où sur décision de l'autorité portuaire, les frais d'échange de connaissance ont été fixés ou plafonnés alors que ceux-ci varient dans les autres ports. Mais au-delà des montants élevés, le principe même de telles charges est discutable. En effet, la remise documentaire est un acte qui incombe à la compagnie maritime qui assure le transport de la marchandise depuis sa prise en charge jusqu'à sa livraison au client au lieu convenu. Tous les frais découlant du contrat de transport sont pris en compte par le fret et les accessoires qui lui sont rattachés. Il est alors incompréhensible que des frais de dossier et de remise documentaire soient encore facturés au chargeur au moment celui-ci doit prendre livraison de sa marchandise ; la livraison qui fait partie du contrat de transport et qui en est l'acte final.

Le consignataire est le mandataire de l'armateur. Il agit au nom et pour le compte de son mandant, l'armateur, pour les besoins du navire, de son équipage et des marchandises transportées. En somme, Il effectue toutes les opérations que l'armateur exécuterait lui-même s'il était sur place.

Le consignataire peut être également agent maritime. Pour cette fonction, il est notamment chargé de la négociation et la conclusion des contrats, de la gestion des finances, de la recherche de fret, de la mise en place d'une politique commerciale avec la clientèle, de relations avec les autorités en charge des problèmes maritimes.

Le consignataire ou l'agent maritime est un auxiliaire du transporteur maritime qui le rémunère pour les actes et les débours effectués pour son compte. Cette rémunération représente généralement un pourcentage du taux de fret pour le transport de ligne régulière et un forfait par escale pour le tramping (service de transport maritime à la demande, par un navire loué). Le consignataire ne doit donc pas être rémunéré par des frais injustifiés qu'il instaure sur les marchandises, tels que les frais de documentation ou de remise documentaire.

➤ **Les frais administratifs et frais documentaires, on distingue :**

- **Frais facturés par les consignataires**

De l'avis des utilisateurs, les consignataires facturent des services surévalués alors que certains ne sont pas effectivement rendus. Il s'agit de :

- ✓ L'avis d'arrivée facturé à 10 000 CFA au port de Dakar alors que les destinataires ou leurs représentants ne sont jamais informés de l'arrivée de la marchandise.
- ✓ Les frais de communication de 10 000 FCFA rémunèrent quel service concrètement ?
- ✓ les frais de consignation au port d'Abidjan
- ✓ Les frais d'imprimés sont maintenus alors que nous évoluons dans un contexte de dématérialisation des actes ; les frais des imprimés devraient être supprimés ou tout au moins revus à la baisse.

L'analyse que les consultants font de cette situation est la suivante : certaines charges ont été introduites par les consignataires sur le transport maritime et en l'absence de contestation de la part des chargeurs ou de toute institution en charge des transports maritimes, ces frais tendent à servir de rémunération des consignataires en lieu et place ou en supplément des commissions que doivent leur verser les armateurs qu'ils représentent. C'est une situation inacceptable car le taux de fret inclut déjà la rémunération du consignataire qui est payé par un pourcentage de celui-ci, les frais de dossiers et autre remise documentaire aux mêmes fins constituent un double paiement imposé au chargeur.

- **Frais facturés par les commissionnaires en douane**

A l'instar des consignataires, les commissionnaires en douane facturent des frais d'ouverture de dossier et les démarches administratives alors que les HAD rémunèrent le commissionnaire en douane pour le travail effectué.

La commission de transit systématiquement appliquée à toutes les opérations effectuées par les transitaires correspond à quel service ?

Les commissions sur débours sont, semble-t-il, facturées même lorsque le chargeur paie cash la prestation du commissionnaire.

Pire il n'est pas sûr que les ristournes octroyées (ristourne de combat, ristourne différée, ristournes occultes) par les armateurs aux importateurs et aux exportateurs soient reversées à

ceux-ci par les transitaires et/ou les consignataires. L'opacité des opérations en la matière penchent en faveur du doute.

- **Les frais de manutention**

L'Afrique subsaharienne en général, les ports de l'UEMOA en particulier, affichent des tarifs de manutention parmi les plus élevés que les autres régions du monde. Tandis que ces tarifs sont de 100 USD par conteneur de 20' dans certaines régions, les **tableaux no 10 et 11** sur les coûts de passage portuaires des marchandises montrent que dans les ports de l'Union, la manutention peut aller au-delà de 500.000f CFA, soit environ 1000 USD, donc plus de 10 fois plus cher qu'ailleurs.

La manutention est assurée par des gestionnaires de terminaux qui sont généralement des filiales des compagnies de transport maritimes. Bien que ces gestionnaires occupent souvent une position de monopole, ce sont eux qui déterminent le mode de fixation et les montants des tarifs de manutention dans les barèmes portuaires arbitrés par l'Autorité portuaire.

La question des tarifs de manutention est très importante, ils peuvent avoir une influence directe sur le taux de fret dans certains cas: les liners terms qui incluent la manutention dans le taux de fret, exemple quai / quai, CY / CY.

4.5.3. Observations relatives à la desserte des pays sans littoral

Cette analyse est faite selon le point de vue des chargeurs du Burkina qui a été retenu comme exemple des pays sans littoral et porte sur le transport conteneurisé.

4.5.3.1. Les opérations terminales

Les coûts des opérations terminales, à savoir les opérations de manutention, sont jugés très élevés par les chargeurs.

En outre, il est fait obligation aux camions de décharger systématiquement les conteneurs à leur arrivée au terminal ; une formalité que les chargeurs estiment inutile et qui n'est imposée que pour justifier les frais de manutention perçus par les gestionnaires des terminaux.

Un problème supplémentaire est que TRCB facture le déchargement des conteneurs même si les marchandises concernées sont exemptées de dédouanement du fait d'une autorisation spéciale des services douaniers pour livraison immédiate (par exemple dans le cas de marchandises dangereuses).

D'une manière générale, les chargeurs se plaignent du fait qu'ils soient obligés de passer par ces terminaux dont ils ne perçoivent pas la valeur ajoutée.

4.5.3.2. Le BLD

De l'avis des chargeurs si le BLD est présenté comme un service avantageux pour eux (interlocuteur unique, dispense de paiement de caution au port de transit etc.), il est facturé à des montants très élevés. A titre d'exemple, Une étude récente montre que le transport d'un conteneur de 20' depuis l'Espagne jusqu'à Bobo-Dioulasso coûte 4754 euros alors que rendu à Abidjan, le même conteneur n'est facturé qu'à 1100 euros, soit 4 fois moins cher que le BLD. Comment se justifie la différence, soit 3 654 euros, est-elle justifiée pour réacheminer le conteneur d'Abidjan à Bobo ? Le mode de facturation du BLD manque de transparence et ne permet pas donc de répondre à cette question.

Par ailleurs, les marchandises transportées sous BLD sont souvent soumises à de longs délais d'acheminement pour lesquels "l'interlocuteur unique" n'assume aucune responsabilité relative au retard de livraison.

Notons que malgré les difficultés d'évacuation des marchandises par la voie ferroviaire à partir d'Abidjan (manque de matériels roulants, état vétuste des voies, etc.), les prestataires des services de BLD par ce port n'effectuent le réacheminement des conteneurs que par cette voie ; il est donc fréquent que des conteneurs séjournent pendant deux (02) mois ou plus à Abidjan avant de prendre la route du Burkina.

4.6. Trafic export

Les exportateurs des pays de l'Union ne s'occupent généralement pas des opérations de transport, les exportations étant souvent en FOB ou même depuis le magasin de l'exportateur. Les informations relatives au taux de fret ne sont donc pas disponibles. Cependant l'exploitation du tableau ci-dessous, relatif au frais portuaires perçus sur le coton,

tiré de l'étude sur la compétitivité du port d'Abidjan permet de relever quelques éléments qui peuvent faire l'objet de négociations au profit des exportations.

Tableau 11 : Cout de passage portuaire d'un conteneur de 40' de coton à l'export ('000 FCFA)

DESIGNATION	ABIDJAN	%	TEMA	%	LOME	%	COTONOU	%	DAKAR	%
MANUTENTION TERRE	279	61%	150	35%	91	39%	157	44%	288	70%
REDEVANCES PORTUAIRES	25	5%	41	9%	47	20%	11	3%	12	3%
AGENT MARITIME	12	3%	94	22%	9	4%	3	1%	11	3%
TRANSITAIRE (hors débours)	38	8%	88	20%	57	24%	55	15%	58	14%
FRAIS DIVERS (hors taxes de douane)	101	22%	57	13%	32	14%	132	37%	43	11%
COUT TOTAL MARCHANDISES	455	100%	430	100%	236	100%	358	100%	412	100%

Sources portuaires - Analyse inecor@free.fr

Le montant total des frais perçus sur le coton à l'export est plus élevé à Abidjan, suivi de Tema, Dakar, Cotonou et Lomé.

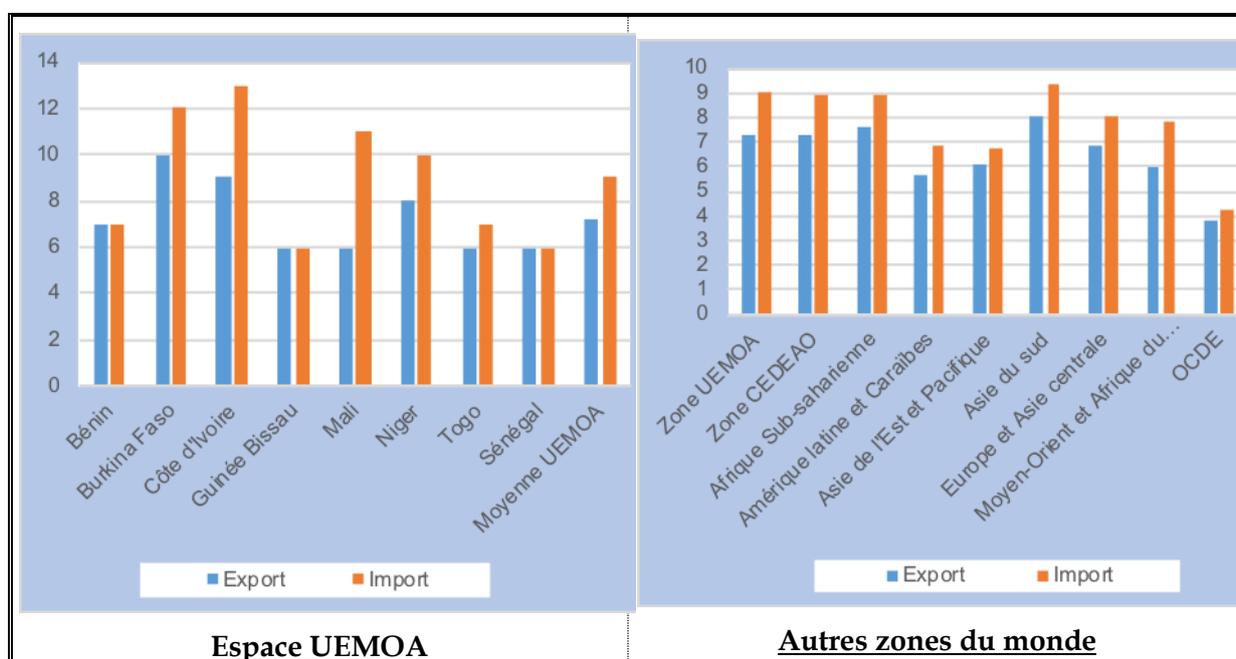
La manutention du coton est plus chère à Abidjan, Cotonou et Dakar que celle des produits à l'import. Abidjan perçoit des redevances portuaires plus élevées sur le coton à l'export que sur les produits à l'importation. Toutes pratiques qui sont contraires à la politique de promotion des produits d'exportation des pays de l'UEMOA sur les marchés extérieurs.

V. Procédures et formalités portuaires

L'efficacité et les délais des procédures et formalités d'accueil et traitement des navires dans les ports ont une incidence sur la fixation des taux de fret. Les retards dans l'accomplissement de ces opérations pendant l'escale du navire entraînent également des frais d'immobilisation des navires. De même les séjours prolongés des marchandises dans les ports donnent lieu à des pénalités de stationnement abusif. Tous ces facteurs impactent négativement les coûts des transports maritimes. Qu'en est-il de ces opérations dans les ports de l'UEMOA.

5.1. Procédures et formalités relatives aux navires

Graphique : Illustrations des nombres de documents nécessaires pour les passages portuaires



Source : OCAL

5.1.1. L'attente des navires en rade

Le délai d'attente du navire en rade est souvent causé par un manque de quai disponible, donc une congestion portuaire qui est le résultat d'une faible cadence de déchargement des navires. L'attente en rade des navires peut durer moins d'une heure ; elle peut aller jusqu'à 5-7 jours dans certains cas.

Les navires porte-conteneurs sont très chers avec des coûts journaliers au-dessus de 10.000Euros, il leur est accordé en général une priorité d'accostage.

5.1.2. Les formalités de contrôle

Elles sont effectuées conjointement par l'administration des douanes, les services de l'immigration, la gendarmerie et les services de santé.

5.1.3. La durée du navire à quai

C'est une période cruciale pour le navire, elle peut varier d'un jour (porte conteneur) à plus de deux semaines (vraquier).

La cadence de déchargement du navire est liée non seulement à la qualité de l'équipement, mais également à la qualification du personnel car un équipement moderne ne peut être performant que s'il est utilisé par un personnel qualifié.

Les coûts d'immobilisation des navires sont pris en compte dans la fixation des taux de fret. Il est donc important que les délais d'accomplissement de ces formalités soient les plus brefs possibles, car ils sont évalués par les armateurs pour les différentes zones maritimes et leur impact sur le taux de fret est fonction de leur durée.

Performance du port de Cotonou

Éléments	Poids/h ou Poids/jour
Porte TC	45 EVP/heure
Pétroliers	160 tonnes/heure
Riz en sac ou vrac	2 300 tonnes par jour

Source PAC

QUELQUES INDICATEURS en 2019	Heures
Attente rade	
Porte conteneur	32
RoRo	4
Tankers	20
Autres	20
Séjour en quai	
Porte-conteneurs	23
RoRo	18
Tankers	43
Autres	129
Séjour des marchandises en jours	13

5.2. Procédures et formalités relatives aux marchandises

5.2.1. Formalités et durée

Les marchandises débarquées au port sont soumises aux opérations de manutention et aux formalités douanières de sortie du port pour mise à la consommation ou de transit vers les pays de l'hinterland.

Les formalités sont accomplies par un commissionnaire en douane agréé pour le compte du chargeur auprès des différents intervenants : consignataire, services des douanes et autres services de contrôles.

La durée de ces formalités est estimée dans le tableau ci-dessous

Tableau 12 : Durée de séjour des marchandises dans le port

Rubrique	Abidjan	Cotonou	Lomé	Tema	Dakar
Formalités administratives portuaires	3 jours	2 à 3 jours	4 jours	3 à 6 jours	3 jours
Formalités douanière	2 jours	2 à 3 jours	2 jours	3 à 5 jours	3 à 5 jours
Attente avant enlèvement	4 jours	3 à 5 jours	4 jours	5 jours	3 jours

Source : consultant

Des délais de franchise sont accordés aux marchandises par les armateurs au-delà desquels, des surestaries et autres pénalités de stationnement abusifs sont facturées ; toutes choses qui viennent renchérir davantage le coût du transport maritime. Le chargeur subit tous ces frais quand bien même le retard n'est pas de son fait.

Les délais de franchise sont en général de 10 jours pour les conteneurs et peuvent aller de 21 jours à 25 jours les marchandises en conventionnel à destination des pays sans littoral.

5.2.2. Les surestaries

A titre d'exemple, les tarifs de surestaries et de magasinage suivants sont appliqués par la CMA CGM à l'import : 10 jours de gratuité pour les dry et 3 jours pour les reefers au-delà, environ 16500 francs par jour pour 1 x 20' et 33000 francs par jour pour 1 x 40' jusqu'à 140000 francs par jour pour les containers reefer (sous température dirigée)

Exemple tarifs appliqué par la CMA CGM à l'export : environ 15000 francs par jour pour 1 x 20' et 25000 francs pour 1 x 40' (23 jours de gratuité et au-delà jusqu'à 140000 francs par jour pour les containers reefer.

Ces chiffres donnent une idée de ce que peuvent coûter les retards dans l'accomplissement des formalités portuaires.

5.3. Analyse des Procédures et formalités portuaires

Les procédures et formalités sont réputées lentes dans les ports de l'Union du fait de certains goulots d'étranglement qui, cependant, ne sont pas toujours dus à la définition de celles-ci par les autorités compétentes, mais souvent au comportement d'intervenants ou d'usagers du port. A ce titre, il n'est pas rare que des formalités soient retardées pour manque de documents, arrivée tardive des documents, ou encore production de documents incomplets ou incorrects.

Des efforts sont fournis au niveau des différentes institutions portuaires pour remédier aux dysfonctionnements des procédures et formalités.

Au port de Bissau, les services de contrôle que sont l'Institut Maritime Portuaire, la Direction Générale du port, les services de santé, des douanes et de l'immigration effectuent les contrôles de façon conjointe dans le but de réduire la durée des contrôles. Les marchandises conventionnelles, de façon générale, sont chargées sous plan directement depuis le navire jusqu'au magasin de l'importateur, les conteneurs sont transférés sur les terminaux à conteneur avant leur livraison

Les agents maritimes et les transitaires jugent les coûts et les délais des formalités portuaires acceptables. Ils souhaitent des améliorations au niveau des infrastructures et des équipements, notamment l'installation de scanners au port.

Les services du PAD ont fourni les explications suivantes quant au déroulement de ces procédures et formalités : l'accueil des navires fait l'objet d'une programmation anticipée à travers des réunions journalières. Des fenêtres d'accostage sont dédiées aux navires afin que ce soit le quai qui attende le navire et non pas l'inverse. La douane offre la possibilité de déclaration anticipée des marchandises. Il est également envisagé une anticipation pour les formalités et procédures d'accueil et de traitement des navires.

Depuis la mise en place des restrictions liées au Covid, une équipe de l'inspection maritime du port se rend à bord du navire sur rade afin de procéder à une inspection (au moins 24 heures avant l'accostage).

Les ports dans leur ensemble s'emploient à utiliser les technologies de l'information pour réduire les délais des formalités portuaires, notamment les formalités douanières. Des guichets uniques ont été mis en place aux ports de Lomé et Cotonou, ils sont envisagés dans les autres ports.

Les navires et les marchandises sont soumis à diverses opérations, procédures, formalités et perceptions, de multiples surcharges et frais additionnels qui concourent à rendre les coûts des transports maritimes très chers dans l'espace UEMOA. Quel en est l'impact sur les importations et les exportations, sur l'économie de façon générale des Etats membres ?

VI. Impacts socio-économiques des taux de fret maritimes et charges connexes sur les pays de l'UEMOA

Facteurs essentiels pour la compétitivité commerciale des pays en développement, les coûts du transport international constituent souvent un obstacle à une plus grande participation au commerce international. Ils représentent 21% de la valeur des importations dans les pays les moins avancés (ils peuvent aller jusqu'à 35% dans les pays sans littoral) contre 11% dans les pays développés.

Les conséquences des coûts de transport élevés dans la sous-région s'analysent en termes de :

- déséquilibre de la balance des paiements ;
- inflation dans nos économies et le panier de la ménagère ;
- manque de compétitivité de nos produits en particulier des matières premières soumises à des fortes spéculations sur les marchés boursiers internationaux ;
- perte des recettes d'exportation ;
- renchérissement des coûts des prix des produits importés notamment ceux de grande consommation ;
- accroissement de la pauvreté ;
- remous sociaux dans la plupart de nos Etats.

La libéralisation du secteur des transports maritimes évaluée par la CNUCED :

« L’Afrique subsaharienne subit les taux de fret les plus élevés au monde, depuis plus de 20 ans » s’est écriée la CNUCED en 2012 dans son rapport annuel sur le transport maritime, pour preuves :

- Pour la période 2000 à 2012, l’incidence des taux de fret sur la valeur Caf des importations est d’environ:
 - 3% pour les Pays développés ;
 - 7% pour les PVD en Asie ;
 - 12% Pour l’Afrique subsaharienne, dont les pays de l’UEMOA.

- Au cours de la période de 2006 à 2016, les coûts de transport moyens représentent environ :
 - 15% pour la moyenne mondiale ;
 - 21% de la valeur des importations des pays les moins avancés, dont les pays enclavés de l’UEMOA ;
 - 19% pour les pays en développement dont les pays de l’UEMOA.

- Au cours de la période de 2006 à 2016, les coûts de transport moyens représentent environ :
 - 15% pour la moyenne mondiale ;
 - 21% de la valeur des importations des pays les moins avancés, dont les pays enclavés de l’UEMOA ;
 - 19% pour les pays en développement dont les pays de l’UEMOA.

6.1. Impact de l’évolution des taux de fret

Les informations obtenues sur l’évolution des taux de fret ont été fournies par le Conseil Sénégalais des Chargeurs qui a élaboré un tableau relatif à l’évolution des taux de fret à destination du Sénégal par provenance et type de conditionnement de 2015 à 2017.

Tableau 13 : Evolution du fret à destination du Sénégal par provenance et type de conditionnement 2015-2017

		Année			Variation	
		2015	2016	2017	2015/2016	2016/2017
France	20' Dry	637000	893000	1325000	40%	48%
	40' Dry	1172000	1711887	1611000	46%	-6%
	Groupage	545000	344000	465000	-37%	35%

	Véhicule moins 5T	569000	290000	486000	-49%	68%
	Véhicule plus 5T	1563000	1076000	2616000	-31%	143%
Chine	20' Dry	1129000	1231000	1347000	9%	9%
	40' Dry	1979000	1858000	2291000	-6%	23%
	Groupage	640000	317250	470000	-50%	48%
	Véhicule moins 5T	0	0		0%	0%
	Véhicule plus 5T	2622000	2911000	3104000	11%	7%
Afrique Sud	20' Dry	1086000	1519250	1613000	40%	6%
	40' Dry	2663000	1838000	1782000	-31%	-3%
	Groupage	264000	553000	821000	109%	48%
	Véhicule moins 5T	363000	409000	309000	13%	-24%
	Véhicule plus 5T	0	0		0%	0%
Cote d'Ivoire	20' Dry	575000	519000	1469000	-10%	183%
	40' Dry	856000	0	0	-100%	0%
	Groupage	0	278000	201726	0%	-27%
	Véhicule moins 5T	0	0	0	0%	0%
	Véhicule plus 5T	0	0	0	0%	0%

Source : COSEC 2018

Les données du tableau relatif à Evolution du fret à destination du Sénégal par provenance et type de conditionnement ci-dessous montre comment en l'absence de toute négociation ou concertation de l'UCCA avec les armateurs, les taux de fret varient jusqu'atteindre des pics de 183% d'une année sur l'autre (2015/2016) pour un conteneur dry de 20'.

Cette augmentation brutale, n'est -elle pas porteuse :

- ✓ d'inflation intérieure à l'importation ?
- ✓ de pénalisation de la compétitivité à l'exportation ?

Pire, quand on sait que **les Droits de douanes sont calculés à partir du coût de revient CAF/CIF de la marchandise**, les 183% d'augmentation des taux de fret sur le conteneur de 20' sans contrôle préalable, ne vont -ils pas renchérir les Droits de douanes au point d'exacerber l'inflation intérieure ?

FOCUS : TAUX DE FRET MARITIME, FACTEUR D'INFLATION INERIEURE DANS LE CALCUL DES DROITS DE DOUANE

- ✓ *La base de calcul des Droits de douane à l'importation est la valeur CAF (Coût Assurance Fret de la marchandise).*
- ✓ *Si le taux de fret maritime est fixé unilatéralement et augmenté abusivement par l'armateur périodiquement, sans contrôle du chargeur ou de son représentant le Conseil de chargeurs. La douane utilise cette valeur transactionnelle surévaluée pour calculer les Droits de douane.*
- ✓ *La valeur surévaluée induit les droits de Douanes surévaluée qui engendre l'instauration d'une inflation intérieure par chaque marchandise importée.*
- ✓ *Conséquences, (i) les coûts des facteurs de productions des entreprises productrices sont impactés, (ii) le panier de la ménagère est impactée et renchéri, (iii) in fine, le PIB est négativement affecté.*

*Toutes choses qui démontrent que la Douane favorise l'inflation intérieure par l'application **non contrôlé** des taux de fret, composante de la valeur transactionnelle.*

En la matière L'UEMOA doit mettre tout en œuvre pour pallier ces dysfonctionnements financiers liés au manque de contrôle systématique des taux de fret entre les Conseils des chargeurs et les différentes douanes de ses pays membres.

Mieux il est temps d'harmoniser à son niveau les coûts transactionnels dans l'espace UEMOA.

6.2. Des exemples chiffrés

L'objectif de la présente étude est de mettre en exergue les coûts injustifiés supportés par les importations et les exportations des pays membres de l'UEMOA. A l'état actuel des choses, il n'est pas possible de déterminer la part injustifiée du fret de base appliquée par les armateurs sur la desserte de nos ports. Elle ne le sera que dans le cadre des concertations avec les compagnies maritimes.

En ce qui concerne les frais connexes perçus par les consignataires et les commissionnaires en douane agréés, les frais injustifiés apparaissent plus clairement. Il est donc possible de procéder à un impact chiffré de ces frais. Mais le temps imparti pour la réalisation de cette étude et les difficultés rencontrées dans la collecte et la mise à disposition des données ne

permettent pas de calculer cet impact sur l'ensemble des importations/exportations et des économies de toute l'Union.

Nous pouvons prendre à titre d'exemple, en fonction des données en notre possession les cas suivant : les coûts additionnels supportés par les conteneurisés au port de Dakar en 2018 et l'impact des taux de fret et coûts additionnels sur les importations de riz au Port de Lomé au titre de l'année 2019.

Coûts additionnels supportés par les conteneurs au port de Dakar au titre de l'année 2018

Coûts relatifs à un conteneur de 20' (les tarifs retenus pour ce calcul sont ceux applicables au riz qui représentent le minimum de perception)

- redevances portuaires : 17 700 FCFA ;
- manutention : 93 600 FCFA ;
- consignation : 9 500 FCFA ;
- honoraire commissionnaire en douane agréé : 57 000 FCFA ;
- échange BL : 30 000 FCFA ;
- charges portuaires additionnelles : 15 065 FCFA ;
- code ISPS : 7 860 FCFA ;
- frais de nettoyage : 15 000 FCFA ;
- total : 245 725 FCFA.

Certains frais additionnels font l'objet d'incompréhension de la part des chargeurs ; il s'agit des frais d'avis d'arrivée et de communication perçus par le consignataire, des échanges BL, des charges portuaires additionnelles, des frais de nettoyage et des frais de transit perçus par les commissionnaires en douane agréés (à priori les frais de transit font double emploi avec les HAD). Ces frais sont d'un montant total de 74 440 FCFA soit 30,29% du total.

Selon les statistiques fournies, le trafic conteneurisé du port de Dakar est de 697 336 EVP en 2018. Le Sénégal aurait donc payé en termes de coûts portuaires, uniquement au titre du trafic conteneurisé une somme estimée à 171.352.888.600 FCFA.

Les frais contestés par les chargeurs représentent 30,29% de ce montant, soit 51.902.789.956 FCFA.

Impact des taux de fret et coûts additionnels sur les importations de riz au Port de Lomé en 2019

Selon les statistiques portuaires, 700 729 tonnes de riz ont été débarquées au port de Lomé en 2019.

Le taux de fret moyen appliqué entre les ports asiatiques et le port de Lomé est de 54,9 USD / tonne, les frais additionnels sont de 9 USD /tonne.

Total fret maritime :

54,9 USD par 700 729= 38 470 022,1 USD

Total frais additionnels :

9 USD par 700 729= 6 306 551 USD

Total général : 38 470 022,1 USD + 6 306 551 USD= 44 776 573,1 USD

Avec un taux de conversion de 1 USD= 500fcfa, 44 776 573,1 USD= 22 388 286 550f CFA

Il a été payé par les chargeurs une somme de **22 388 286 550 f CFA** aux armateurs, consignataires et autres intervenants en 2019 uniquement sur le transport du riz.

Ces deux exemples donnent une idée des sommes colossales supportées annuellement par nos économies et dont une partie est payée pour des services qui ne sont pas effectivement rendus.

Il est recommandé de faire réaliser, par le comité national de suivi des taux de fret à mettre en place dans chaque Etat, un impact chiffré des taux de fret et charges connexes sur toutes les importations et exportations pour chaque port afin d'avoir des chiffres complets et de renforcer l'argumentaire à présenter aux partenaires lors des rencontres du cadre de concertation et de négociations.

Après tous ces développements qui mettent en exergue la complexité de la détermination et de la fixation des taux de fret et l'opacité qui entoure l'application d'une multitude de charges connexes, il se pose alors la question cruciale de savoir comment réduire les prix du transport maritime sur les ports de l'Union au bénéfice des économies des Etats membres et des populations. Mais avant, il serait indiqué de s'interroger sur la réglementation applicable en la matière et sa contribution à la résolution des différents problèmes identifiés.

VII. Réglementation relative à la facilitation du commerce, des services maritimes et portuaires

Avant de proposer des mesures de réduction des taux de fret et des charges connexes dans l'espace UEMOA, il convient de rappeler la principale réglementation en matière de

facilitation du commerce, des services maritimes et portuaires au plan international, régional et national. Le respect ou le non-respect de cette réglementation aidera à la formulation de proposition d'amélioration de la situation.

Dans le cadre de cette étude, nous retiendrons les conventions maritimes internationales qui présentent un intérêt particulier pour l'efficacité des ports. Elles sont relatives à la facilitation du transit maritime, à la sécurité et la sûreté des navires et des ports. Les mesures de facilitation des échanges édictées par les organisations internationales telles que l'OMC et l'OMD seront également abordées, ainsi que les textes de l'UEMOA réglementant les services maritimes et les textes nationaux applicables en la matière.

7.1. Conventions internationales

Conventions maritimes

Convention visant à faciliter le trafic maritime international, Convention FAL

Adoptée à Londres le 9 avril 1965, la convention FAL a pour objectif de faciliter le trafic maritime en simplifiant et en réduisant au maximum les procédures, les formalités et les documents requis pour l'entrée, le séjour au port et la sortie des navires effectuant des voyages internationaux.

En vue de réaliser ces objectifs, elle engage les Etats contractants à coopérer sur tous les aspects liés à l'assouplissement des formalités administratives, ainsi que sur les aspects liés à la réduction et à la simplification des documents dans les ports à l'arrivée comme au départ des marchandises.

Au-delà de cette obligation générale de coopération, la convention contient des normes et des pratiques recommandées concernant les formalités, procédures et documents relatifs à l'arrivée, au séjour au port et au départ du navire ainsi que de l'équipage et des passagers, des bagages et de la cargaison.

Les Etats sont autorisés à appliquer des mesures plus favorables que celles contenues dans la convention. Ils peuvent également appliquer des mesures temporaires si cela est nécessaire pour préserver la sécurité, la moralité, la santé et l'ordre public.

Six (06) Résolutions sont annexées à la convention. La Résolution no 3 invite les Etats contractants à créer des comités nationaux et régionaux pour l'élaboration, l'adoption et

l'application des mesures de facilitation et assurer la mise en œuvre de la Convention d'une manière générale.

En avril 2019, l'OMI a pris une directive imposant aux Etats parties à la Convention FAL d'instaurer l'échange électronique des renseignements entre les navires et les ports.

L'OMI encourage les pays en développement à mettre en place des guichets uniques permettant aux acteurs, publics comme privés, intervenant dans le transport maritime et les opérations portuaires d'échanger des données à partir d'une plateforme unique.

Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Convention SOLAS

La Convention SOLAS a été adoptée le 1^{er} novembre 1974 vise à promouvoir la sécurité et la sûreté dans le commerce maritime. Le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS contient le Code international sur la sûreté et la sécurité des navires et des installations portuaires, le Code ISPS dont les dispositions visent à lutter contre les actes de terrorisme affectant les navires, les équipages et les ports. Elles visent également à lutter contre le phénomène des passagers clandestins.

Quelques-uns des principaux objectifs du Code ISPS :

- Déterminer les risques d'insécurité sur les navires et dans les ports et mettre en œuvre les mesures pour y faire face,
- Etablir les rôles et les responsabilités des Etats et des différents acteurs des services maritimes dans la résolution des problèmes d'insécurité ;
- Instituer un système d'échange d'informations entre les navires et les ports,
- Elaborer et mettre en œuvre un plan de formation des équipages des navires et du personnel des ports pour leur permettre de prévenir les risques de menaces et répondre efficacement aux actes illicites.

Les institutions nationales et internationales de mise en œuvre du Code ISPS doivent coordonner leurs actions dans la collecte et l'évaluation des informations relatives aux menaces à la sécurité maritime.

Notons qu'une modification récente de la Convention SOLAS impose que la masse brute des conteneurs empotés soit vérifiée avant embarquement. Cette mesure, entrée en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2016 dans les ports de la sous-région en ce qui concerne le trafic à l'export, crée des frais supplémentaires à la charge des produits exportés.

La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, Convention MARPOL

La Convention MARPOL a été adoptée en 1973 avec pour objectif d'édicter des règles visant à prévenir et à réduire au minimum la pollution due aux activités des navires. C'est la principale convention internationale traitant de la prévention et de la réduction de la pollution du milieu marin, que la pollution provienne des opérations d'exploitation de routine ou qu'elle soit liée à des accidents.

La convention a connu plusieurs protocoles additionnels dont celui de 1997 qui porte sur le contenu en soufre du combustible utilisé par les navires. La Convention MARPOL a permis de réduire progressivement la pollution causée par les navires. La limite imposée sur le contenu en soufre du carburant utilisé par les navires est passée de 4,5% à 3,5% en 2012. Le dernier amendement au protocole ramenant cette limite à 0,5% est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020. Cette mesure va augmenter les coûts d'exploitation des compagnies maritimes avec une répercussion prévisible sur les taux de fret.

7.2. Conventions de facilitation des échanges

7.2.1. La Convention de Kyoto révisée

Le rôle de la douane est primordial dans le développement des échanges internationaux. Il se trouve que la croissance enregistrée dans le domaine des transports internationaux, l'évolution des technologies de l'information et l'exacerbation de la concurrence dans le commerce international ont conduit à des inadaptations avec les procédures et les régimes douaniers traditionnels. L'OMD a alors procédé à une révision de la Convention de Kyoto afin de la rendre conforme aux exigences actuelles des échanges internationaux. C'est ainsi qu'en juin 1999, le Conseil de l'OMD a adopté la Convention de Kyoto Révisée comme étant le fondement des régimes douaniers efficaces et modernes du 21^{ème} siècle.

La Convention de Kyoto révisée énonce les principes ci-après que toute administration des douanes doit observer et mettre en œuvre :

- Transparence et prévisibilité des procédures douanières ;
- Régimes simplifiés et harmonisés ;
- Application et amélioration constante des technologies de l'information ;

- Partenariat avec les entreprises.

Les principes ci-dessus énoncés doivent se traduire par l'application des mesures telles que :

- L'utilisation maximale des systèmes informatisés ;
- L'utilisation des renseignements disponibles pour l'accomplissement des formalités de dédouanement avant l'arrivée des navires ;
- Une intervention coordonnée avec les autres services de contrôles en vue d'effectuer un contrôle conjoint pour réduire les délais d'accomplissement des formalités ;
- L'application des techniques de gestion et d'évaluation des risques pour la sélectivité des contrôles ;
- Elaboration et mise en œuvre d'un régime d'Opérateurs Economiques Agréés (OEA).

7.2.2. L'Accord sur la Facilitation des Echanges de l'OMC

La neuvième Conférence Ministérielle de l'OMC qui s'est tenue à Bali en décembre 2013 a adopté l'Accord sur la Facilitation des Echanges (AFE) qui, comme son nom l'indique, vise à faciliter le commerce international à travers essentiellement la simplification et la rationalisation des documents requis dans le cadre des échanges, la modernisation et l'harmonisation des procédures douanières.

L'AFE contient des dispositions visant à accélérer le mouvement, la mainlevée et le transit des marchandises. Il prévoit également des mesures permettant d'assurer une coopération effective entre les administrations douanières. Il comporte par ailleurs des dispositions relatives à l'assistance technique et au renforcement des capacités.

L'AFE invite les Etats membres à établir et / ou maintenir un comité national de la facilitation des échanges pour la mise en œuvre des dispositions de l'AFE.

L'AFE traite des redevances perçues par les institutions publiques et privées concessionnaires à l'occasion des importations et des exportations en disposant qu'elles doivent correspondre à un service rendu et avoir une base légale. Les redevances et autres impositions doivent être publiées ; un délai doit être observé entre la publication et l'application afin de permettre aux usagers d'en être informés.

7.3. Les textes de l'UEMOA réglementant les services maritimes et portuaires

La politique maritime de l'UEMOA est déclinée en un programme, dénommé « Programme Commun de Développement des Transports Maritimes, Fluviaux et Lagunaires ».

Le Programme a été conçu suite au constat que depuis la disparition des compagnies maritimes nationales des Etats membres de l'UEMOA dans les années 90, la desserte de ces Etats est assurée par des entreprises multinationales à des tarifs peu compétitifs qui font l'objet d'augmentations abusives et unilatérales. Devant une telle situation, il est apparu nécessaire que des actions communes soient prises au sein de l'Union pour assurer la participation de compagnies maritimes communautaires au trafic maritime de la sous-région, rendre la détermination des coûts du transport maritime plus transparente et créer un environnement technique et sécuritaire favorable à l'amélioration des conditions de desserte des ports de l'Union.

Le programme préconise des actions communautaires en vue de rendre les transports maritimes, fluviaux et lagunaires plus compétitifs par une réduction des coûts de marchandises importées par les Etats membres et la promotion de leurs produits d'exportation sur les marchés extérieurs.

Le programme implique l'adoption et l'application effective de textes communautaires favorisant la création et le développement de compagnies nationales de transport maritime au sein de l'Union, mettant en place des réformes de modernisation et de facilitation des opérations portuaires destinées à réduire les coûts et les délais du passage portuaire des navires et des marchandises.

Les textes adoptés dans le cadre de ce programme et susceptibles d'intéresser la présente étude sont les suivants :

7.3.1. Règlement No 02/2008/CM/UEMOA relatif aux transports maritimes au sein de l'UEMOA

Ce Règlement détermine les conditions d'accès aux transports maritimes intérieurs et intracommunautaires d'une part, les conditions d'accès au transport international d'autre part. Il édicte le principe du libre accès au trafic, reconnaît à chaque Etat membre un droit de trafic maritime sur les cargaisons générées par son commerce extérieur et institue une

redevance sur le droit de trafic dont le produit est destiné au développement du sous-secteur maritime de l'Union.

7.3.2. Règlement no 03/2008/CM/UEMOA relatif aux conditions d'exercice des professions d'intermédiaires de transport maritime au sein de l'Union

Ce Règlement détermine les conditions de délivrance d'agrément aux auxiliaires du transport maritime que sont les agents maritimes, les consignataires, les commissionnaires de transport et commissionnaires en douane agréés.

7.3.3. Règlement No 04/2008/CM/UEMOA relatif à la sécurité et la sûreté maritimes au sein de l'UEMOA

Le Règlement fixe les conditions préventives en vue d'assurer la sécurité et la sûreté des navires, des ports et des plates-formes offshore au sein de l'Union pour répondre aux exigences des conventions internationales en la matière, notamment le code ISPS.

Le contrôle du navire s'effectue, par l'autorité maritime compétente, conformément aux conditions et procédures prescrites par le Mémoire d'Entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'AOC, signé à Abuja le 22 octobre 1999.

7.3.4. Directive No 3 /2008 /CM/UEMOA relative aux fournisseurs de services portuaires au sein de l'UEMOA

La Directive donne une définition des différents fournisseurs de services que sont les pilotes, remorqueurs, avitailleurs de navires, manutentionnaires. Elle fixe les qualifications requises d'un pilote et énonce de façon très générale que les Etats membres concèdent les activités de remorquage à des entreprises publiques ou privées spécialisées. Quant aux avitailleurs et manutentionnaires, ils doivent être des personnes morales de droit privé agréées par les Etats.

7.3.5. Directive No 4/2008/CM/UEMOA portant mise en place d'un Cadre Institutionnel harmonisé du sous-secteur maritime au sein de l'UEMOA

La Directive a pour objet d'assurer la mise en place au sein de l'Union d'un cadre institutionnel harmonisé, susceptible d'accompagner et de faciliter la mise en œuvre du

Programme Commun de développement du sous-secteur maritime. Elle s'applique au cadre institutionnel régissant les activités relatives aux transports maritimes et celles relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes.

La Directive met en place, au sein de l'Union, un Comité Consultatif sur les Transports Maritimes qui regroupe les acteurs du sous-secteur maritime et qui est chargé d'assister la Commission dans la mise en œuvre de la politique communautaire du sous-secteur maritime.

7.3.6. Décision No 07/2018/CM/UEMOA portant composition, attributions et fonctionnement du Comité Consultatif sur les Transports Maritimes

Le Comité Consultatif est composé d'acteurs du secteur du transport maritime désignés par les Etats membres et de représentants de la Commission de l'UEMOA.

Le Comité Consultatif est chargé d'assister la Commission de l'UEMOA dans la mise en œuvre de la politique communautaire du sous-secteur maritime. A ce titre, le Comité donne son avis consultatif sur toutes les questions liées aux activités maritimes de l'Union, notamment : le transit portuaire, les concessions portuaires, les infrastructures portuaires, l'exploitation portuaire, le fret maritime, le trafic maritime, les négociations maritimes internationales, la sécurité et la sûreté maritimes, les ports secs, la protection de l'environnement marin, les gens de mer, la recherche et le sauvetage.

7.3.7. Règlement d'exécution No 003/2019/COM/UEMOA fixant les modalités de perception de la redevance maritime

Le Règlement d'exécution détermine les taux, les modalités de perception et de répartition de la redevance due par les armateurs communautaires et étrangers exploitant un service de transport international.

La redevance maritime alimente les fonds nationaux et le fonds communautaire.

Le fonds national sert exclusivement au développement du sous-secteur maritime, fluvial et lagunaire. Il est destiné aux dépenses d'investissement, d'équipement et de fonctionnement de l'autorité maritime ainsi qu'aux cotisations de l'Etat concerné aux organisations maritimes sous régionales et internationales.

Le fonds régional de développement du sous-secteur maritime de l'Union, géré par la Commission de l'UEMOA, doit servir au financement du programme communautaire du sous-secteur maritime.

7.4. La réglementation communautaire sur la concurrence

En vigueur depuis le 1^{er} Janvier 2003, le régime communautaire de la concurrence interdit tout accord et pratique concerté entre entreprise ayant pour objet ou pour effet de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence à l'intérieur de l'Union. L'abus d'une position dominante détenue par une ou plusieurs entreprises est également prohibé. Les concentrations, fusion entre entreprises antérieurement indépendantes, qui créent ou renforcent une position dominante y sont assimilables. Ces dispositions s'appliquent également aux entreprises publiques et à celles auxquels les Etats membres de l'UEMOA concèdent des droits spéciaux et exclusifs.

7.5. Les réglementations nationales

Les réglementations nationales sur les transports maritimes ont en général pour entre autres objectifs, la réduction des coûts des services maritimes et portuaires qui jusque-là, demeure comme un vœu pieux. Toutes les mesures et actions engagées en vue d'atteindre cet objectif ne sont pas suivis d'effet, l'on assiste plutôt à des augmentations constantes des coûts de transport, notamment du transport maritime.

En ce qui concerne la réglementation sur la concurrence, la compétence des autorités nationales est limitée aux domaines non règlementés au niveau communautaire, tels que les pratiques unilatérales des entreprises et la protection du consommateur.

Les Etats doivent adapter leurs législations aux règles de l'UEMOA.

Les structures nationales de concurrence assurent une mission générale d'enquête, sur initiative nationale, ou sur mandat expresse de la Commission de l'UEMOA. Mais d'une manière générale, les Etats n'ont pas de mécanismes autonomes pour appliquer les règles de la concurrence.

Les abus de position dominante sont dénoncés par des plaintes ou détectés par des enquêtes sectorielles.

Les lois nationales instituent le principe de la liberté des prix sur les biens et les services. Cependant, les ententes sur les prix et une répartition du marché peuvent constituer des

pratiques anti-concurrentielles dans certaines conditions appréciées par les structures de la concurrence. Il existe des exceptions au principe de la liberté des prix, telles que la situation de monopole occupée par une entreprise sur une activité donnée ; dans ce cas l'Etat doit automatiquement fixer les prix.

Les consommateurs ou usagers de services se plaignent souvent des prix des vendeurs et prestataires de services, mais saisissent rarement les structures de la concurrence.

En matière de transparence, la loi fait obligation de communiquer les barèmes, les conditions, les rabais, remises et ristournes. Il ne peut y avoir de rabais ou de ristournes que s'il y a des informations sur le tarif de base et sa composition

VIII. Propositions pour rendre plus compétitifs les taux de fret et charges connexes sur les ports de l'UEMOA

8.1 Amélioration des infrastructures d'accueil et des équipements de traitement des navires et des marchandises.

La plupart des ports de la sous-région ont réalisé des efforts en vue de renforcer leurs infrastructures d'accueil des navires et de traitement des marchandises par des travaux de dragage, de construction ou d'extension de quais, de constructions de terminaux à conteneurs.

Ils ont modernisé et renforcé leurs équipements de manutention par l'acquisition de portiques, de grues à quai, etc.

Ces efforts doivent être poursuivis et renforcés afin de :

- Augmenter leurs capacités d'accueil des navires ainsi que les capacités de stockage ; Cela permettra d'éviter les congestions portuaires et de réduire les délais de séjour des navires et des marchandises dans les ports. Il faudra alors développer une logistique de manutention et de transport permettant de traiter les navires et d'enlever les marchandises dans des délais et à des coûts raisonnables
- Assurer le renforcement des capacités du personnel car la question de formation aux métiers portuaires est capitale, les meilleurs équipements ne pouvant fonctionner efficacement qu'avec du personnel qualifié pour leur utilisation. La formation et le

renforcement des capacités devront donc être inscrits en bonne place dans les programmes de modernisation des ports.

8.2. Renforcement des mesures de sécurité et sûreté des navires et des ports

Les ports de l'UEMOA ont dans l'ensemble mis en place des équipements et des dispositifs pour se conformer aux exigences du Code ISPS. Mais ces mesures doivent être améliorées afin de renforcer la sécurité et la sûreté dans les ports ; ce qui permettrait de réduire le montant des assurances souscrites par les armateurs sur les navires avec en principe un effet bénéfique sur les taux de fret maritime.

Il est proposé, dans la partie relative à la mise en place d'un cadre de concertation, la création de comités nationaux de suivi des taux de fret et charges connexes. Ces comités devront examiner les montants perçus par les ports et les armateurs au titre de la mise en œuvre du code ISPS et proposer des réductions le cas échéant.

Il faudra que toutes les organisations sous régionales à vocation maritime travaillent en synergie pour avoir un espace sécurisé plus élargi : les ressources qui ont fait du Golfe de Guinée une zone d'insécurité sont découvertes ailleurs (Sénégal, Guinée Bissau etc.).

La détermination du niveau de sécurité des ports, leur efficacité en termes d'installations, d'équipements et procédures relève, jusque- là, de la seule appréciation des armateurs. Il faudra une évaluation individuelle et globale des efforts de modernisation des ports aux niveaux national et sous régional de telle sorte à avoir un document de concertation et de négociation avec les armateurs et autres prestataires de services.

Si les ports de l'UEMOA ont réalisé des investissements qui permettent de recevoir des navires de tailles nettement supérieures que par le passé, ils doivent pouvoir récolter tous les dividendes d'une massification et d'une densification des flux.

8.3. Equilibrage progressif des flux des conteneurs par l'organisation du fret retour

La problématique du fret retour doit être examinée avec tous les acteurs concernés, notamment les exportateurs, les transitaires, les commissionnaires de transport et les transporteurs maritimes, dans le cadre global de l'amélioration des capacités d'exportation des pays de l'UEMOA. Au regard des produits d'exportation potentiellement conteneurisés, les acteurs doivent œuvrer à un équilibre progressif des flux de conteneurs.

Garantir le remplissage d'un maximum de conteneurs au retour, contribuera à réduire les coûts. Les conseils des chargeurs peuvent initier et assurer la coordination d'une telle activité.

8.4. Suppression des dysfonctionnements des formalités et procédures portuaires

Les taux de fret et charges connexes sur les importations et les exportations sont composés des coûts directs constitués des prestations des différents opérateurs de la chaîne de transport d'une part, des coûts liés à des dysfonctionnements et inefficacités des opérations portuaires d'autre part. La réduction des taux de fret maritime et charges connexes passe donc par la suppression des goulots d'étranglement des différents maillons qui grèvent les coûts de transport maritime dans l'espace UEMOA. Dans les ports où il n'existe pas de Comité FAL et faute d'en créer un, la contribution des communautés portuaires est largement requise, voire indispensable pour atteindre un tel objectif. A cet effet, elles devront adopter la démarche suivante :

- Répertorier les procédures, les formalités et les documents requis pour l'entrée, le séjour au port et la sortie des navires, et proposer aux structures concernées des modalités de leur simplification conformément aux normes et pratiques recommandées par la convention FAL ;
- Veiller au respect de la directive de l'OMI imposant aux Etats parties à la Convention FAL d'instaurer l'échange électronique des renseignements entre les navires et les ports ;
- Œuvrer pour la mise en place de guichets uniques dans les ports où il n'en existe pas et veiller au bon fonctionnement de ceux existants.

8.5. Mise en œuvre des dispositions de l'AFE et de la Convention douanière de Kyoto révisée pour la facilitation des échanges.

Les Etats de l'Union, d'une manière générale, ont mis en place des comités nationaux de facilitation des échanges pour la mise en œuvre de l'AFE, les administrations des douanes s'emploient à prendre des mesures de modernisation de leurs services et procédures. Il convient de poursuivre ces efforts avec l'assistance technique de la CNUCED et de l'OMD et l'appui financier des partenaires au développement. A cet égard, un accent particulier doit être mis sur l'adoption de procédures de dédouanement avant arrivée et d'un régime d'Opérateurs Economiques Agréés (OEA).

8.6. Règlementation de l'introduction de surcharges et autres frais connexes dans les ports

Il a été indiqué que les surcharges sont imposées dans les ports de l'UEMOA par les armateurs et leurs représentants de façon unilatérale, souvent sans justificatifs et à des montants fixés à leur guise. La libéralisation et la privatisation des opérations portuaires ne doivent pas être une porte ouverte à des pratiques qui pénalisent les consommateurs et les économies de l'espace communautaire. De telles pratiques interpellent les autorités compétentes et dénotent de la nécessité d'une réglementation appropriée pour encadrer les opérateurs du secteur. Les autorités portuaires devront prendre des mesures réglementaires soumettant l'introduction des surcharges et l'imposition de charges sur les importations et les exportations aux conditions suivantes :

- Une demande adressée à l'autorité portuaire avec les motifs justifiant la demande -
Une autorisation préalable de l'autorité portuaire après examen des justificatifs et du montant que le demandeur envisage d'appliquer.
- Cette proposition, si elle était retenue, peut être mise en œuvre à très court terme en attendant la prise de mesures au niveau communautaire, ainsi que la mise en place d'un cadre de concertation entre les prestataires et les utilisateurs des services de transports maritimes et portuaires. Cependant, elle comporte le risque, si les mesures ne sont pas mises en place de façon concomitante par les ports, qu'il y ait une fuite de trafic de certains ports vers d'autres.

Par ailleurs, comme cela se fait déjà dans certains ports, les tarifs de manutention devront faire l'objet d'homologation dans tous les ports et dans les terminaux à conteneurs aux destinations finales dans les pays de l'hinterland.

8.7. Formation et renforcement des capacités

La formation et le renforcement des capacités constituent une des conditions essentielles à la maîtrise et la réduction des taux de fret et charges connexes dans les ports de l'UEMOA. Outre la nécessité d'assurer une formation adéquate dans les métiers portuaires comme cela a été souligné plus haut, il est indispensable que La Commission de l'UEMOA, les conseils des chargeurs, les chargeurs, les administrations maritimes et les ports assurent la formation de leurs cadres à la parfaite maîtrise des mécanismes de détermination des taux de fret maritimes et charges connexes, des incoterms et liner Terms.

La méconnaissance du mécanisme de fixation des taux de fret est un sérieux handicap pour mener des débats fructueux au sein du cadre de concertation préconisée.

L'importance des incoterms et de liners Terms dans les opérations de vente internationale et de transport maritime a été expliquée dans des développements précédents.

Les chargeurs devront faire le choix des incoterms qui leur permettent d'avoir la maîtrise de l'opération de transport, par exemple en choisissant l'incoterm CAF pour les importations. En effet, il est important que les chargeurs se mettent dans une position où ils peuvent directement négocier les conditions du transport avec le transporteur maritime. Ainsi, ils auront une bonne connaissance des clauses du contrat de transport, donc des liners terms et ils peuvent éviter le risque de double paiement de certains frais de manutention des marchandises.

En tant que structures d'encadrement des chargeurs, la maîtrise des incoterms et liners terms est un impératif pour les conseils des chargeurs en vue de remplir efficacement leur mission d'assistance à leurs membres.

De l'analyse du BSC et de son inexploitation par les conseils des chargeurs, il ressort qu'un véritable renforcement des capacités, tant pour le Conseil des chargeurs que les importateurs et exportateurs, s'impose à l'UCCA et à chacun de ses membres, dans les domaines suivants

- a. Consultation, détermination, publication, application, contrôle, suivi-évaluation et de plaidoyer de taux de fret maritime et surcharges, au profit des chargeurs.
- b. Détermination des agrégats macroéconomiques tels que (i) la balance de fret, (ii) le PIB, (iii) le poids des taux de fret et surcharges sur la valeur globale des

importations, (iv) l'impact des taux de fret sur les coûts des facteurs de production des entreprises, l'inflation intérieure et le panier de la ménagère ;

- c. L'impact de l'évolution et la variation des taux de fret sur : (i) l'accès au marché boursier et spéculatif, (ii) puis la compétitivité des exportations ;
- d. L'impact de l'évolution et la variation des taux de fret et surcharges sur le calcul de l'incidence des coûts du commerce frontalier du Doing Business de la Banque mondiale et de l'OHADA;
- e. L'impact des taux de fret et surcharges sur le calcul des Droits de douanes...

8.8. Un comportement plus professionnel de la part des chargeurs

Les chargeurs doivent cesser de se contenter de payer les factures du fret sans chercher à comprendre en se disant que tous ces coûts seront répercutés sur le prix de vente de la marchandise. Les chargeurs doivent bien examiner toutes les rubriques des devis que leur présentent les transporteurs et poser des questions sur ceux qu'ils ne comprennent pas ; cela évitera les doubles facturations et autres frais injustifiés qui sont facturés aux chargeurs parce que les partenaires profitent d'un certain laxisme à ce niveau. Ce changement est indispensable si les chargeurs veulent payer le juste prix des prestations qui leur sont fournies.

En outre, il faut une synergie entre les chargeurs, à l'initiative et sous la coordination des conseils des chargeurs pour un groupage du fret, afin de constituer une force de négociation vis-à-vis des armateurs et bénéficier de réduction en fonction de l'importance des volumes à transporter.

8.9. Création d'une compagnie sous régionale de transport maritime

La création de compagnies nationales de transport maritime et/ou d'une compagnie régionale, permettrait de mieux contrôler la fixation des taux de fret et charges connexes en raison du pavillon des navires.

Les initiatives privées entreprises dans la sous-région pour la création de sociétés de transport maritime se sont soldées par des échecs (SATOMAR, ECOMARINE). Il serait souhaitable de tenter l'expérience d'une compagnie sous régionale en collaboration avec

toutes les parties prenantes concernées sous l'égide de l'UEMOA et de la CEDEAO ; en réaction aux recommandations pertinentes de l'étude en cours. Cette compagnie peut être envisagée sous l'angle du partenariat public privé.

8.10. Une plus forte implication des Etats de l'UEMOA à la définition de la politique des transports maritimes au plan international

Les taux de fret sont liés à un environnement international dans lequel nous devons travailler à nous insérer. A cet effet, il est préconisé une participation assidue des pays africains et particulièrement ceux de l'UEMOA, ainsi que des organisations chargées des questions maritimes aux réunions internationales sur les transports maritimes, notamment celles de l'OMI pour manifester nos centres d'intérêt et défendre nos positions.

8.11. Propositions relatives à la réglementation communautaire

Le Programme Commun de Développement des Transports Maritimes, Fluviaux et Lagunaires de l'UEMOA a pour objectif de rendre les transports maritimes, fluviaux et lagunaires plus compétitifs par une réduction des coûts des marchandises importées par les Etats membres et la promotion de leurs produits d'exportation sur les marchés extérieurs. Les textes adoptés dans le cadre de ce programme visent donc, entre autres, à mettre en place des réformes de modernisation et de facilitation des opérations portuaires, destinées à réduire les coûts et les délais du passage portuaire des navires et des marchandises.

Les textes adoptés permettent-ils véritablement d'atteindre de tels objectifs ?

Le texte relatif aux conditions d'exercice des professions d'intermédiaires de transport maritime au sein de l'Union s'est focalisé sur les conditions de délivrance et de retrait d'agrément aux auxiliaires du transport maritime, celui relatif aux fournisseurs de services portuaires donne essentiellement une définition des différents opérateurs et énonce de façon générale que leurs activités sont exercées par le biais d'une concession ou d'un agrément.

Les aspects portant sur les coûts des prestations et l'imposition des charges ne sont pas pris en compte dans ces textes. L'UEMOA devra alors prendre des textes complémentaires pour réguler les coûts des prestations et l'introduction de surcharges et autres frais sur les importations et les exportations dans les ports.

La mise en place, au sein de l'Union, d'un Comité Consultatif sur les Transports Maritimes qui regroupe les acteurs du sous-secteur maritime est un point positif. Ce Comité, chargé

d'assister la Commission dans la mise en œuvre de la politique communautaire du sous-secteur maritime, bien qu'ayant un rôle consultatif, s'il fonctionne efficacement pourra apporter une contribution appréciable à l'amélioration des activités maritimes au sein de l'Union.

8.12. Propositions relatives aux réglementations nationales

La question des pratiques des armateurs et autres intervenants de la chaîne logistique des transports, doit être approfondie au niveau de l'UEMOA. L'adoption d'une réglementation complémentaire sur la concurrence est nécessaire pour mieux contrôler les agissements des dits acteurs.

Au niveau national, il y a lieu de procéder à une meilleure application de la réglementation par les structures de concurrence à travers un renforcement des enquêtes sectorielles

En outre, au plan international, régional, sous régional et national, la concentration dans le secteur des transports et de la chaîne logistique est indéniable.

La consolidation du secteur des transports maritimes réguliers se poursuit au rythme des fusions, des acquisitions et de la restructuration des alliances mondiales. Le nombre d'exploitants desservant plusieurs Etats en développement a diminué.

Les effets de cette concentration sur la concurrence, le risque d'abus de position dominante par les grandes compagnies maritimes et les conséquences possibles pour les entreprises plus petites, restent préoccupants.

La 17^{ème} session du groupe intergouvernemental d'experts du droit et de la politique de la concurrence, tenue à Genève en juillet 2018, comprenait une table ronde sur les difficultés auxquelles se heurtent les pays en développement dans les domaines de la concurrence et de la réglementation dans le secteur du transport maritime. Les participants ont invité la CNUCED à poursuivre ces travaux dans le domaine du transport maritime international et à les étendre au suivi et à l'analyse des effets des accords de coopération et des fusions, non seulement sur le prix du fret, mais aussi sur la fréquence, l'efficacité, la fiabilité et la qualité des services.

Il faudrait donc renforcer le rôle de supervision des autorités de la concurrence et des organismes réglementaires, ainsi que leur capacité à suivre l'évolution des alliances actuelles

et à examiner les fusions et acquisitions afin de garantir une concurrence loyale et de prévenir les pratiques anti-concurrentielles.

IX. Stratégie de concertation sur les taux de fret maritimes et charges connexes

Les développements qui précèdent ont relevé le caractère unilatéral et abusif des augmentations des taux de fret par les armateurs desservant les ports de l'UEMOA. Il a été fait une analyse des surcharges imposées par les armateurs ou leurs représentants et d'autres frais perçus par divers opérateurs portuaires. Les impacts négatifs de tous ces facteurs sur les importations et les exportations, partant sur l'économie des pays membres de l'union, ont été établis.

Par ailleurs, il convient de noter que les armateurs se regroupent en alliances pour renforcer leur position sur le marché du transport maritime. Quelle stratégie alors pour les chargeurs pour faire face à ces puissants armateurs ? Les chargeurs de la sous-région, laissés à eux-mêmes ne peuvent pas faire le poids dans les négociations avec les compagnies maritimes. Ils ont besoin de l'assistance des institutions et administrations de référence.

Au regard de cette situation, il est indispensable de définir et mettre en œuvre une stratégie de concertation avec les différents acteurs concernés afin de mettre fin aux pratiques néfastes et créer un cadre propice au développement de services maritimes et de chaînes logistiques qui prennent en compte les intérêts de toutes les parties prenantes.

Il a existé de par le passé un système de négociations entre l'UCCA, à travers un Comité Régional de Négociation, et les conférences maritimes qu'il convient de rappeler, avant de procéder à la définition d'une stratégie de négociations dans le contexte actuel qui prévaut dans le secteur des transports maritimes.

9.1. Historique du système de négociation des taux de fret

9.1.1. La situation qui prévalait au niveau des taux de fret maritime avant la libéralisation des secteurs des transports maritimes et portuaires sur la Côte Ouest Africaine

La détermination des taux de fret maritime et charges connexes confié par la CNUCED, l'OMAO en Avril 1977 à l'UCCA et ses conseils de chargeurs et organismes similaires

membres et les Conférences maritimes (COWAC, MEWAC, UKWAL, AWAFAC, FEWAC ET CEWAL) et les armements desservant la Côte Ouest Africaine de 1977 à 1987 ; s'est opérée sur les fondements suivant :

- a. Une institution internationale de référence de supervision : la CNUCED ;
- b. Une convention internationale de référence : le Code de conduite des conférences maritimes ;
- c. Des accords de coopération entre les conférences maritimes et l'UCCA pour mettre en exergue les conditions et modalités de desserte maritime et de détermination des taux de fret et charges connexes ;
- d. Un Comité Régional de Négociation des taux de fret maritime, doté d'une cellule technique de négociation en rapport avec les comptables indépendants de chaque conférence maritime et de l'UCCA ;
- e. Une formule de négociation des taux de fret avec les armateurs et les conférences maritimes ;
- f. Un principe de fixation de la surcharge et charges connexes (CAF, BAF...) basé sur le critère de « ni gain, ni perte » ;
- g. Un regroupement professionnel des chargeurs exportateurs/ importateurs par pays ;
- h. Une publication systématique des tarifs et les conditions et modalités d'application pour chaque conférence maritime ;
- i. Une annonce de préavis aux chargeurs pour toute application de nouveaux tarifs et/ou de modification des conditions et modalités de desserte maritime.
- j. Une Conférence Ministérielle de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC : 25 Pays) avec des organes spécialisés: UCCA, ACNMA (AAA), AGPAOC et deux académies pour la formation et le renforcement des capacités ; véritable cadre d'orientation et de coordination politique, institutionnelle et opérationnel de soutien au système de consultation, de négociation des taux de fret maritime et charges connexes.

En d'autres termes, les taux de fret maritime étaient gérés de façon contractuelle entre l'UCCA et les armateurs et les conférences maritimes prises individuellement.

FOCUS

1. Actions Spécifiques de la CNUCED

Face aux augmentations unilatérales et arbitraires des taux de fret par les conférences maritimes:

- 1968: exhorte les PVD à créer les conseils des chargeurs
- fait adopter le Code de conduite des conférences maritimes (COWAC, MEWAC, UKWAL, AWAFC, FEWAC, CEWAL)
- institue la négociation des taux de fret et surcharges périodiquement
- fait adopter le principe de la participation des Pays en voie de développement (PVD) au transport généré par leur commerce extérieur: origine de la création des flottes nationales
- 1969: Création du 1^{er} conseil des chargeurs AOC : le Conseil Ivoirien des Chargeurs.

2. Actions spécifiques de l'OMAOOC et ses organes spécialisés

Face aux résultats probants du CIC :

- 1975: création de la CMEAOC (devenue OMAOC en 1999) et ses organes spécialisés,
- 1977: création de l'UCCA avec pour missions:
 - Défense des intérêts des chargeurs,
 - négociation des taux de Fret et surcharges (30 à 0%),
 - Régulation de la desserte maritime en AOC,
 - Avec l'ACMA : Promotion de la flotte nationale Répartition des cargaisons 40/40/20 (taux de maîtrise des trafics bilatéraux : 25 – 35%) grâce au Système harmonisé de répartition des cargaisons (SHARC)
 - Avec l'AGPAOC : Facilitation du transport à maillon portuaire (Comité FAL/OMI) instauration des connaissements directs pour les pays enclavés.

9.1.2. Négociation des taux de fret UCCA / armateurs (conférences maritimes)

Les consultations et négociations entre l'UCCA et les armateurs se sont déroulées sous l'égide de la Convention des Nations Unies relative à **un Code de Conduite** des Conférences Maritimes.

FOCUS : Principes du Code de conduite

1- Probité :

- ✓ *Agir en toute circonstance dans le seul intérêt de l'UCCA et des conférences maritimes*
- ✓ *Dire ce que l'on fait et faire ce que l'on dit.*

2- Performance :

- ✓ *Préciser pour toute action les résultats attendus en qualité, quantité, coût, délais et conformité attendus.*
- ✓ *Savoir faire preuve d'initiative, d'innovation, d'anticipation et de proactivité.*

3- Professionnalisme :

- ✓ *Exercer notre métier avec compétence, rigueur et passion pour atteindre les meilleurs résultats ;*
- ✓ *Se mobiliser pour répondre en permanence et efficacement aux attentes du partenaire en lui offrant des solutions adaptées.*

4- Respect :

- ✓ *S'accepter mutuellement sans discriminations ;*
- ✓ *Traiter avec égard nos clients, nos collègues, notre environnement ;*
- ✓ *Respecter rigoureusement les délais et la ponctualité.*

5- Esprit d'équipe :

- ✓ *Etre solidaire des décisions prises ;*
- ✓ *Répondre de ses actes, de ceux de l'équipe et de du partenaire ;*
- ✓ *Travailler de manière solidaire en étant disponible, animé d'un esprit d'ouverture et d'une écoute*

active pour atteindre l'objectif commun.

9.1.2.1. Objectifs de la négociation :

- Réduire les coûts des transports maritimes au profit du commerce extérieur et des chargeurs ;
- Stabiliser les taux de fret ;
- Consultation régulière entre les conférences maritimes et les Conseils de Chargeurs sur toutes les questions liées au coût de la desserte maritime nationale et Sous Régionale.

9.1.2.2. Résultats attendus des négociations :

- Actions concertées en vue de la détermination des taux de fret ;
- Recherche de taux de fret optimal pour le chargeur ;
- Amélioration de la balance de fret pour chaque pays et la Sous-Région ;
- Coopération avec toutes les conférences maritimes desservant la COA :

* COWAC (Nord et Sud)

* CEWAL (Benelux)

* MEWAC (Méditerranée)

* AW AFC (USA)

* UKWAL (Royaume-Uni)

* FEWAC (Extrême-Orient)

9.1.2.3. Acquis des négociations Réalisations

Les acquis de la négociation des taux de fret entre armateurs/ Conférences maritimes et Conseils de chargeurs sont d'ordre qualitatif et quantitatif :

✓ **Au plan qualitatif :**

- Coopération effective entre chargeur et armateur à travers les activités des Conseil de Chargeurs ;
- Coopération entre l'UCCA et les Conférences maritimes en matière de détermination de taux de fret et surfret, grâce à la transparence des principes de base des négociations ;
- Instauration de taux de fret promotionnels, et conditions tarifaires et non tarifaires en faveur des projets de développement, des aides alimentaires et surtout des pays sans littoral ;
- Réduction sensible des inefficacités d'exploitation des armements de conférence grâce à l'aide technique de comptables indépendants aux négociations.

✓ **Au plan quantitatif :**

- Réduction et stabilisation régulière des tarifs de conférences :
L'évolution des augmentations moyennes des taux de fret accordées de 1975 à 1990 a été la suivante ;

Marchandises générales

1975-80 21,66 %

1980-85 6,6%

1985-90 0%

Produits sensibles (impact très important sur le budget de l'économie nationale :

1975-80 12%

1980-85 3,5%

1985-90 0%.

Le niveau d'augmentation des produits sensibles correspond à environ 1/3 des propositions d'augmentation requises par les conférences maritimes.

Tableau 14: RESULTATS DES NEGOCIATIONS DES TAUX DE FRET PAR LE COMITE REGIONAL DE NEGOCIATION /UCCA DE 1978 A 1986

Récapitulatif des réajustements des tarifs de transport maritime de base de la COWAC Nord (Nord Manche Atlantique - Côte Ouest Africaine) et de l'UCCA et validés par les Cabinets d'experts comptables assermentés et reconnus par la CNUCED.

DATES	Niveau d'augmentation des taux de fret proposé par la COWAC NORD, En en %	Niveau d'augmentation de taux de fret consenti par le CRN/UCCA pour les marchandises générales en %	Niveau d'augmentation des taux de fret consenti par le CRN/UCCA pour les produits sensibles en %
1978	8	5	5
1979	15	6	4
1980	9	8	5
1981	12,5	8	5
1982	6,5	3	0
1983	7	3	0
1984	10	5	3
1985	11	3	3
1986	13	0	0

* Produits sensibles = Café, Cacao, bois, ananas (conserves) coton, etc...

Source : Office Ivoirien des Chargeurs (OIC)/ 2006

On peut remarquer que les niveaux d'augmentation des taux de fret qui étaient appliqués avec le système de négociations sont sans commune mesure avec les augmentations actuelles qui peuvent aller jusqu'à 183% d'une année à une autre.

9.1.2.4. Difficultés et contraintes rencontrées

- ❖ Financement précaire et onéreux du système de négociation ;
- ❖ Non-participation des Conseils de Chargeurs à l'autre bout du trafic ;
- ❖ Disparition des conférences maritimes européennes ;
- ❖ Libéralisation des services de transports maritimes.

9.1.2.5. Faiblesses et manquements

- ❖ Relative politisation des négociations due à l'émanation étatique des Conseils de Chargeurs ;
- ❖ Instabilité des membres du Comité technique de négociation ;
- ❖ Blocage des négociations depuis 1986 ;
- ❖ Absence de suivi systématique des taux de fret négociés par une assistance directe au chargeur.

FOCUS

NEGOCIATION DES TAUX DE FRET : UCCA - CONFERENCES MARITIMES PRINCIPES DE COOPERATION (en vigueur de 1979 - 1986)

Principe 1

Consultations préalables avant la prise de toute décision touchant aux intérêts des deux parties.

Principe 2

Les documents relatifs aux conditions générales de tarif, aux conditions particulières accordées à certains chargeurs doivent être facilement disponibles.

Principe 3

Les cas particuliers (d'évaluation ou réévaluation des monnaies, réajustement monétaire, encombrement de port) doivent faire l'objet d'accords spécifiques entre les deux parties.

Principe 4

Accorder des conditions préférentielles aux produits et marchandises sensibles qui ont un impact très important sur le budget des Etats.

Principe 5

Prévoir une période suffisante de stabilisation des taux de fret entre deux augmentations consécutives.

Principe 6

Afin de permettre au Comité de Négociations d'apprécier toute hausse des taux de fret, les conférences maritimes concernées doivent lui faire parvenir à l'avance les documents (en français et en anglais) relatifs aux coûts d'exploitation, aux bénéfices et aux ristournes officielles ou occultes.

Principe 7

Les compagnies maritimes nationales africaines doivent être admises comme membres à part entière (jouissant des mêmes droits que les autres) au sein des conférences desservant les ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Principe 8

- a) Services appropriés et efficaces*
- b) Rationalisation des services*
- c) Répartition équitable dans la distribution de cargaisons aux armements nationaux des états membres.*

9.2. Taux de fret maritime et libéralisation du secteur des transports : Enjeux en Afrique de l'Ouest et du Centre

9.2.1. L'UE, Le Code de conduite des conférences maritimes et l'APE

Dans le cadre de l'UE, on a assisté à :

- ✓ Une remise en cause des accords conclus dans le cadre du Code de conduite entre d'une part chaque pays et les pays membres de l'UE et d'autre part entre l'OMAO et l'UE et les Etats membres ;

- ✓ Une suspension du système de répartition des cargaisons 40 40 20 impliquant les conférences maritimes et favorisant la promotion et de développement de l'armement national ;
- ✓ Un renvoi de la coopération UE-pays membres de l'OMAO, dans le cadre de la Zone de Libre Echange (dans le cadre des APE) qui implique la suppression des avantages asymétriques en faveur des pays de la zone Afrique Caraïbe Pacifique ;
- ✓ Une demande de l'UE et la Norvège aux pays africains de l'AOC de libéraliser davantage les services maritimes en plus de la libéralisation autonome, mais en référence au document TN/S/6 de l'OMC : modalités de traitement de la libéralisation autonome adopté en mars 2003 à Genève, qui règle ces questions au niveau de l'OMC.

9.2.2. La Banque mondiale dans le cadre des Programmes d'Ajustement Structurel transport (PAST)

- ✓ Le SSATP/Banque mondiale est né d'un partenariat international et a pour mission de reformer et de développer les capacités dans le secteur des transports en Afrique subsaharienne, en vue de « **promouvoir un système de transport sûr, fiable et sain, ayant un impact positif sur la réduction de la pauvreté et l'intégration des pays dans la compétition internationale** ».
- ✓ C'est dans le cadre du Programme d'Ajustement Structurel Transport (PAST) que la Banque mondiale a suggéré à des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, une libéralisation autonome du secteur des transports en particulier celle du transport maritime, par une réforme institutionnelle et juridique du Code de la marine marchande et une réforme du secteur portuaire.
- ✓ Concernant la libéralisation autonome des transports maritimes, il s'agit d'un démantèlement de tout le dispositif juridique, administratif, technique et opérationnel de régulation du trafic et de négociation du taux de fret mis en place dans le cadre du Code de conduite des conférences de la CNUCED.

Les PAST ont contribué à supprimer tous les mécanismes et usages mis en place par l'OMAO, l'UCCA, les Conseils des chargeurs pour faire un suivi en temps réel de la desserte maritime et a priori des taux de fret maritime et surcharges ainsi que la défense des intérêts des chargeurs.

Suite aux Tables rondes de Cotonou I (1992) et Cotonou II (1997) consacrant la libéralisation des transports maritimes en AOC, **les armateurs ont reçu « carte blanche » pour organiser unilatéralement les trafics maritimes et déterminer les taux de fret maritimes et surcharges.**

9.2.3. L'OMC

Concernant l'OMC, la gestion de la politique maritime est la suivante :

- La libéralisation des transports maritimes ne fait pas l'objet de négociation depuis 1996, donc cette activité qui constitue le vecteur premier de la libéralisation du Commerce Mondial, navigue si on peut le dire, « sans boussole ni bollard » en quelque sorte...
- La libéralisation du commerce mondial est sous tendue par l'exaltation de la concurrence, la compétitivité et la transparence ;
- l'OMC ne prend pas en compte les libéralisations autonomes (telles que initiées par la Banque Mondiale dans le PAST et l'UE dans l'APE) qui doivent faire l'objet de négociations particulières entre les parties concernées (confère document TN/S/6 de l'OMC : modalités de traitement de la libéralisation autonome adopté en mars 2003 à Genève) voir ANNEXE A ;
- Cette position de l'OMC, si elle n'est pas revue et corrigée, dérègle de facto, la participation des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre aux cargaisons générées par leur commerce extérieur, comme l'a suggéré et défendu la CNUCED, dans le cadre de la mise en œuvre de la Convention des Nations Unies relative à un Code de Conduite des conférences maritimes.

De l'avis d'experts, environ 97% des transports maritimes de la Côte Ouest Africaine sont gérés par les armements étrangers, principalement les armements européens.

La conjugaison des actions de la Banque mondiale, de l'UE et de l'OMC ont abouti aux tables rondes de Cotonou I (1992) et Cotonou II (1997).

9.2.4. Résultats de Cotonou I et II en matière de libéralisation des transports maritimes

9.2.4.1. Résultats attendus

La finalité des Tables rondes de Cotonou I et II, organisées par la Banque mondiale et soutenue par l'UE, est de :

- a. Promouvoir un système de transport sûr, fiable et sain, ayant un impact positif sur la réduction de la pauvreté et l'intégration des pays dans la compétition internationale ;
- b. Favoriser la concurrence loyale sur une base commerciale, la compétitivité, la performance et la transparence sur les trafics maritimes, ou la suppression des conférences maritimes ;
- c. Réduire les taux de fret et surcharges par le libre jeu de la concurrence et de la compétitivité ;
- d. Mettre fin aux positions dominantes, au monopole des armateurs et les conférences maritimes desservant l'AOC, ce ; conformément aux dispositions pertinentes des Accords de l'OMC en la matière et de l'article 85 du Traité de Rome de l'UE.

C'est le lieu de rappeler que ces quatre objectifs majeurs poursuivis par la Banque mondiale, l'UE et l'OMC dans le but d'une mise en œuvre idoine et proactive de la libéralisation des transports maritimes, ont contribué à limiter de manière substantielle les activités de suivi des importations et exportations par voie maritime, opérées par les Conseils de chargeurs et leur faitière l'UCCA.

9.2.4.2. Résultats obtenus

Plusieurs remises en cause ont défié le rêve emblématique de la libéralisation des transports maritimes tel que conçu et développé par les organisations internationales en charge de sa gouvernance.

Les mesures d'accompagnement prévues pour permettre un ancrage institutionnel de l'économie maritime de l'AOC à la mondialisation n'ont pas été suivies d'effets. Pour preuve les dysfonctionnements sont apparus dans les objectifs de la libéralisation maritime voulus et entretenus par l'OMC, l'UE et la Banque mondiale. On peut citer entre autres :

9.3. Création de la conférence EWATA

Les règlements de l'UE relatifs à la suppression des conférences maritimes sont violés par les armateurs européens. La conférence maritime EWATA est mise en place en 2000 par les principaux armateurs desservant les routes maritimes de la COA.

En l'absence des Conseils des chargeurs membres de l'UCCA, les armateurs et autres entrepreneurs de transport multimodal ont adopté des positions parcellaires, unilatérales, disparates, arbitraires, défensives, lucratives, spéculatives et onéreuses, en matière d'organisation des trafics maritimes et de détermination des taux de fret et surcharges.

Cette situation a eu un impact négatif sur les importations et les exportations à cause de :

- ✓ Une surcapacité de l'offre de transport par rapport aux cargaisons disponibles, entraînant logiquement une surenchère des taux de fret et surcharges, pour couvrir les coûts d'exploitation supplémentaires des navires ;
- ✓ Des augmentations à géométrie variable des taux de fret et surcharges, entraînant la réduction de la compétitivité des exportations et le renchérissement de l'inflation et les coûts de production et de commercialisation à l'importation. Pire le panier de la ménagère.

Le règne d'EWATA a confirmé l'assertion du 1^{er} Ministre français Raymond BARRE selon laquelle « **une liberté qui n'est pas surveillée, n'est pas une liberté** ».

9.4. La libéralisation du secteur des transports maritimes évaluée par la CNUCED

« L'Afrique subsaharienne subit les taux de fret les plus élevés au monde, depuis plus de 20 ans » s'est écriée la CNUCED en 2012

En effet, dans sa « Revue Rapport annuel sur les transports maritimes de 2012 » Chapitre 3, page 81, la CNUCED démontre avec force détails, une contradiction formelle entre les objectifs de Cotonou I et II, puis ceux de la libéralisation du secteur des transports maritimes, sous-tendu par suppression des activités directes de négociation et de suivi consécutif de la desserte maritime par l'UCCA et ses Conseils de chargeurs membres...

RIEN n'a changé en matière d'incidence et d'impact des taux de fret et surcharges depuis plus de 20 ans, malgré le démantèlement de l'industrie des transports maritimes, notamment des activités des conseils de chargeurs de l'UCCA.

- ✓ C'est ce qui justifie d'ailleurs, entre autres que les coûts du fret en pourcentage de la valeur des importations sont en moyenne de 3% dans les pays développés, tandis que ceux de l'Afrique en développement, notamment pour les pays membres de l'OMAO/UCCA, oscillent autour de 11% depuis plus de 20 ans, comme l'attestent les données du tableau 2 ci-dessous, collectées et compilées de la revue de la CNUCED.
- ✓ 3% contre 12%, les 9% d'écart doivent certainement contribuer à creuser le fossé de la pauvreté, que les partenaires au développement cherchent vainement à combler à coup de milliards de dollars d'aide et assistance technique multiforme, tandis que les pays bénéficiaires croulent sous le poids de la dette extérieure, pour la même cause.

9.5. Réaction de L'UCCA

Bien avant le constat d'échec de la libéralisation des transports énoncé par la CNUCED « L'Afrique subsaharienne subit les taux de fret les plus élevés au monde, depuis plus de 20 ans » en 2012, l'UCCA en avait pris la dimension pour instaurer un système de contrôle et suivi évaluation à posteriori des taux de fret et charges connexes.

Ainsi, dès 2006, étape par étape et par mimétisme, les conseils de chargeurs membres de l'UCCA ont retrouvé peu à peu des missions de :

- a. Consultation, détermination, publication, application, contrôle, suivi-évaluation et de plaidoyer de taux de fret maritime et surcharges, au profit des chargeurs.
- b. Détermination des agrégats macroéconomiques tels que (i) la balance de fret, (ii) le PIB, (iii) le poids des taux de fret et surcharges sur la valeur globale des importations, (iv) l'impact des taux de fret sur les coûts des facteurs de production des entreprises, l'inflation intérieure et le panier de la ménagère ;
- c. L'impact de l'évolution et la variation des taux de fret sur : (i) l'accès au marché boursier et spéculatif, (ii) puis la compétitivité des exportations ;
- d. L'impact de l'évolution et la variation des taux de fret et surcharges sur le calcul de l'incidence des coûts du commerce frontalier du Doing Business de la Banque mondiale et de l'OHADA;

e. L'impact des taux de fret et surcharges sur le calcul des Droits de douanes...

Le succès de cette entreprise repose sur l'instauration d'un document « **Bordereau de suivi des cargaisons** » dit **BSC, dématérialisé et en ligne** ; qui accompagne la marchandise de bout en bout, à l'instar du connaissance direct de l'armateur et dont le rôle est de permettre de « **suivre la marchandise voulue, à l'endroit voulu, dans les délais voulus, en quantité et qualité totales, à moindre coût, dans un contexte de concurrence, de compétitivité et de transparence.** »

A titre d'exemples, on peut citer les impacts avantageux suivants au profit de :

a. **Conseil des chargeurs et l'UCCA,**

Le BSC centralise des informations indispensables à environ dix (10) conventions Internationales de référence traitant du Commerce international et des transports maritimes ; ainsi que des accords régionaux bilatéraux et multilatéraux (CEDEAO, UEMOA, CEMAC, CEEAC, OMAOC, AGPAOC...). L'UCCA et ses Conseils de chargeurs à travers le BSC, appliquent les principes, normes, règles, mécanismes et usages contenus dans ces réglementations.

b. **L'Importateur / Exportateur:**

- ✓ Disposer en temps réel des informations logistiques et diverses sur la cargaison, le navire et la prise en charge portuaire ;
- ✓ Suivre en temps réel la traçabilité de la marchandise circulante de bout en bout ;
- ✓ Préparer le dossier de dédouanement des marchandises (transitaire/chargeur);
- ✓ Préparer les formalités et procédures administratives anticipées ;
- ✓ Anticiper les démarches pour le réacheminement des marchandises (transit).
- ✓ Connaitre les évolutions et variation des taux de fret maritimes et surcharges (CAF, BAF, THC...); facteurs de renchérissement des coûts CAF et autres incoterms servant à déterminer les coûts de transactions des marchandises ;
- ✓ Suivre les indicateurs de compétitivité à l'exportation et les indicateurs de renchérissement des coûts de facteurs de production et l'inflation intérieure à

l'importation ;

- ✓ Préparation anticipée à l'accès à des marchés très concurrentiels, compétitifs, boursiers, spéculatifs et lucratifs des exportations.

c. Les Douanes, connaître :

- La valeur, origine et/ou le port d'embarquement, nature, volume et poids de la marchandise ;
- L'Incoterm et le fret maritime et surcharges ;
- Connaître les évolutions et variation des taux de fret maritimes et surcharges (CAF, BAF, THC... ; facteurs de renchérissement des coûts CAF et autres incoterms, servant à la détermination des droits de douanes...
- Contribution par le suivi des taux de fret et surcharges, au réajustement des droits de douanes.

d. Le commerce :

- Connaître en avance l'importateur, l'origine et /ou le port d'embarquement et la valeur de la marchandise.
- Disposer en temps réel des indicateurs d'évaluation, de contrôle et de suivi de la Facilitation des échanges ;
- Disposer d'informations pour calculer les indicateurs du commerce frontalier (Doing Business/ Banque mondiale)

e. Les Impôts :

- Pré connaissance des informations diverses sur les importateurs et exportateurs (chargeurs), en vue de réduction et redressements des fraudes fiscales.

f. L'Économie nationale :

- ❖ Disponibilité d'Informations statistiques pour déterminer des agrégats macro-économiques (Balance de fret, PIB, assurance, inflation intérieure, concurrence, compétitivité et transparence de l'économie...)

g. Les transports :

- Connaître les indicateurs de sécurité et de sûreté aux niveaux du navire, de la marchandise et du port ;

- Disposer de statistiques de transport et du passage portuaire et de transit ;
- Evaluer et suivre les indicateurs de la desserte maritime, portuaire et de transit ;
- Mesurer à l'instar de la CNUCED, l'incidence des taux de fret et surcharge sur les importations et exportations (selon la CNUCED, l'AOC subit chaque année, ce depuis plus de 20 ans, les taux de fret les plus élevés au monde (Rapport sur les transports maritimes)).

h. Port :

- ✓ Suivi et traçabilité de la desserte maritime à travers les données du BSC;
- ✓ Evolution des trafics maritimes et portuaires ;
- ✓ Prévisibilité des dates d'arrivée des navires et exploitation ordonnée des moyens logistiques ;
- ✓ Mise à disposition de données comparatives des trafics de marchandises portuaires (conteneur, vrac..) ;
- ✓ Mise à disposition de support, d'indicateurs de renforcement des capacités des acteurs de la Communauté portuaire concernant l'application des principes, normes, règles, mécanismes et usages des transports maritimes et portuaires et surtout de la facilitation des transports.

i. Assistance de proximité sur la base d'analyses des données :

- révision et/ou suppression des surestaries ;
- aménagement tarifaire douanier ;
- interventions diverses en faveur des chargeurs.

j. Conseils et Formation :

- Disposition de données permettant la Mise en place de CENTRE de formation et de sensibilisation
- Disposition de données relatives au renforcement des capacités et à l'assistance aux chargeurs auxiliaires de transports

k. Réalisation des infrastructures d'appui aux activités des chargeurs.

- Centres intégrés des marchandises à l'intérieur ;

- Entrepôt au Port et autres plateformes logistiques ;
- Bourse de fret des marchandises.

1. GUCE

- Mise à disposition du BSC dématérialisé et en ligne ;
- BSC support de consolidation des informations sur la marchandise circulante à l'importation et à l'exportation.

FOCUS : RECAPITULATIF DES COMPOSANTS ET DES DONNEES FIGURANT SUR LES BSC

1	Pays du trafic maritime concerné (A B)
2	Chargeurs/ Shippers (Nom, Téléphone , Fax , Email)
3	Importateur/ Importer (Nom, Téléphone, Fax , Email)
4	Exportateur / Exporter (Nom, Téléphone, Fax , Email)
5	Origine de la marchandise/ Origin of the goods
6	Nature de la Marchandise / Nature of Goods
7	Facture:Valeur de la Marchandise / Goods' Value
8	Transitaire à l' Embarquement / Forwarder (Nom , Téléphone , Fax , Email)
9	Transitaire au Débarquement / Forwarder (Nom , Téléphone , Fax , Email)
10	Consignataire au Départ / shipping Agent at Departure (Nom , Téléphone , Fax , Email)
11	Consignataire à destination / Shipping Agent at Destination (Nom , Téléphone , Fax , Email)
12	Mode de Transport / Type of Carriage
13	Compagnie de transport / Transport company (Nom , Téléphone , Fax , Email)
14	Navire / Vessel
15	Numéro de Voyage du Navire / Vessel's Trip Number

16	Départ / Departure
17	Arrivée / Arrival
18	Transbordement -numéro de voyage/ Transhipment - Trip'sNumber
19	Numéro de Connaissance/ Bill Of Lading
20	Numéro Manifeste Cargo / Cargo ManifestNumber
21	Lieu de Chargement / Loading zone
22	Lieu de déchargement / Discharging Zone
23	Port d'Embarquement /Loading Port
24	Port de Débarquement / Discharging Port
25	Type de Conditionnement / Type of Conditioning
26	Groupage/ grouping
27	Type de Conteneur / Container type
28	INCOTERM (Contrat Ex-Work, CAF/CIF, FOB)
29	Tonnage/ Poids/ volume: Tonnage / Weight / volume
30	Fret/ Freight
31	CAF : Ajustement Monétaire / Currency Adjustment Factor
32	BAF : Surcharge de Soute / Bunker Surcharge
33	THC: Terminal Handling Charges
34	Frais Supplémentaires / Extra Charges
35	Assurance Maritime / SeaInsurance
36	Signature et cachet du Conseil des chargeurs/représentant

37	Date de Validation du BSC / Validation date of BSC
38	Prix BSC / BSC's Price

Source : UCCA- Etude BSC 22-08-18

9.6. Définition d'une stratégie de négociations dans le contexte actuel

La négociation avec les conférences maritimes avait eu pour conséquences une relative stabilisation des taux de fret et la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre avait réalisé des économies substantielles sur les coûts des transports maritimes. La suppression des conférences maritimes et la fin du système de négociation a entraîné une hausse anarchique des taux de fret et une multiplication des charges connexes sur la COA. Une situation qui dénote de la nécessité d'un cadre de concertation et de négociations entre les armateurs et les utilisateurs de leurs services. Comment mettre en place un tel cadre dans le contexte actuel de libéralisation du secteur des transports ?

Il convient à cet égard de situer tout d'abord les défis du secteur pour mieux définir les objectifs de la concertation et identifier la stratégie adaptée.

9.6.1. Défis du secteur des services maritimes et portuaires dans l'espace UEMOA

Les transports maritimes internationaux se caractérisent d'un côté par le contraste entre la libéralisation et la globalisation du commerce mondial et des services de transport, de l'autre par la survivance de pratiques oligopolistiques et la cartellisation du marché dominé par de puissantes multinationales.

En ce qui concerne l'Afrique et particulièrement l'espace UEMOA, les principaux défis du secteur se présentent comme suit :

- L'absence de compagnies maritimes africaines sur le marché du transport maritime international. Les Etats dépendent donc entièrement des compagnies maritimes européennes, américaines et asiatiques ;
- L'absence de cadre de concertation, de négociation des taux de fret et autres surcharges avec les compagnies maritimes, suite à la suppression du système des conférences maritimes en Europe ; ce qui a eu pour conséquence des augmentations

unilatérales et arbitraires des taux de fret, avec l'imposition de surcharges et autres frais par les armateurs et leurs représentants dans les ports ;

- La mise en œuvre des dispositions pertinentes des instruments juridiques sous régionaux et sous régionaux, notamment la nouvelle charte africaine des transports maritimes, adoptée en juillet 2010 et connue sous le nom de Charte Africaine des Transports Maritimes Révisée. Celle-ci recommande une réforme des services portuaires garantissant l'efficacité et la compétitivité des ports africains, avec un accent particulier sur le renforcement des capacités des opérateurs privés locaux dans le domaine des prestations portuaires. La Charte préconise également la mise en place de cadres de concertation entre les différents acteurs portuaires ;
- L'appropriation des outils internationaux de facilitation des échanges et des transports, afin de tirer le meilleur profit des évolutions intervenues dans l'environnement juridique avec notamment l'adoption à l'OMC de l'Accord sur la Facilitation des Echanges (AFE) qui institue entre autres le principe de la transparence ;
- La poursuite des efforts d'amélioration des infrastructures et services portuaires

Il y a lieu d'apprécier positivement les efforts consentis par les ports ces dernières années pour renforcer les infrastructures d'accueil des navires et de traitement du fret par des travaux de dragage, de construction ou d'extension des quais et de construction de terminaux à conteneurs. Les équipements de traitement des marchandises ont également été modernisés par l'acquisition de portiques, de grues, l'installation de scanners etc. Cependant, des améliorations restent nécessaires.

Par ailleurs, l'on a assisté à la mise en concession de l'exploitation des opérations portuaires et métiers connexes au secteur privé. Cependant, les bénéfices attendus de telles concessions, en termes de réduction de coûts et délais, ou même de stabilisation des coûts ne sont pas encore perceptibles. Dans certains cas, l'on peut même constater des augmentations injustifiées de coûts qui ne correspondent pas toujours à une amélioration du niveau des services rendus.

Les chargeurs souhaitent alors que les autorités portuaires aient un regard sur les tarifs des services qu'elles ont concédés avec des propositions de mesures de régulation aux autorités compétentes.

Les positions oligopolistiques voire monopolistiques qu'occupent certains opérateurs privés dans les ports ont un impact négatif sur la compétitivité de nos entreprises et contribuent à réduire la part de l'Afrique dans les échanges internationaux.

L'environnement ci-dessus décrit devra être pris en compte dans la mise en place d'un cadre de concertation entre les prestataires des services maritimes et portuaires d'une part, les utilisateurs de ces services d'autre part.

9.6.2. Objectifs du cadre de concertation et de négociations

Les pratiques nées de l'absence d'un cadre de concertation depuis la disparition des conférences maritimes, à savoir les augmentations unilatérales et injustifiées des taux de fret et la multiplication des charges connexes, ont fini par instaurer un climat de méfiance entre les acteurs du secteur.

Les armateurs justifient leurs pratiques par les insuffisances des infrastructures et équipements portuaires, ainsi que les mauvaises performances des procédures portuaires. Cependant, d'importantes améliorations ont été apportées par les ports à ces niveaux, mais celles-ci ne sont pas prises en compte par les armateurs.

Au regard de cette situation, l'établissement d'un cadre de concertation s'avère indispensable avec pour objectifs de :

- Rétablir la confiance entre prestataires et utilisateurs des services maritimes ;
- Créer un cadre propice au développement des services maritimes et des chaînes logistiques où les différents acteurs évoluent dans la transparence et le respect des règles de la concurrence ;
- Contribuer, à travers une telle plateforme, au renforcement de la compétitivité des ports de l'UEMOA et au développement du commerce extérieur des Etats membres de l'UEMOA

9.6.3. Définition de la stratégie de concertation et de négociations

La définition de la stratégie porte sur la détermination du groupe des négociateurs de l'Union, l'argumentaire à présenter lors des négociations et l'approche à adopter à l'endroit des partenaires de la chaîne de transport.

9.6.3.1. Le Comité de négociations

Le Comité Consultatif sur les transports maritimes de l'UEMOA de par sa composition et attributions est en charge des questions de coordination sur la concertation, la négociation et la mise en œuvre des taux de fret maritime et charges connexes. A cet égard il peut superviser les activités des Conseils des Chargeurs et les Communautés portuaires y compris les Directions de marine marchande relativement aux coûts de transactions maritimes, portuaires et de transit. Il s'agira donc pour l'UEMOA (en collaboration avec la CEDEAO) d'opérer des réglages institutionnels, juridiques et opérationnels avec d'une part l'UCCA, l'OMAO et l'AGPAOC et d'autre part les Conseils des chargeurs et les Communautés portuaires de chaque pays membres.

La prise en charge des négociations par le Comité Consultatif ne nécessite pas, de l'avis des consultants, la modification de la Décision No 7/2018/UEMOA portant composition, attributions et fonctionnement du Comité Consultatif sur les transports maritimes.

L'existence de ce Comité permet donc de gagner du temps dans la mise en œuvre de la stratégie de négociation. Il suffit que la Commission de l'UEMOA convoque une réunion avec un ordre du jour portant sur les taux de fret maritimes et charges connexes pour lancer le processus.

Le mode opératoire de fonctionnement du système de négociation à mettre en place se fera de façon holistique et inclusive au niveau de toutes les parties prenantes directement concernées.

Les documents des travaux préparatoires des négociations seront élaborés par les comités nationaux de suivi des taux de fret maritimes et charges connexes qui seront mis en place par chaque Etat. Le comité national comprendra des représentants du port, des Chargeurs et des Conseils des chargeurs.

9.6.3.2. Argumentaire

Les arguments qui seront développés par le Comité porteront sur les préoccupations suivantes :

- les augmentations unilatérales et arbitraires, dans un manque de transparence (ou dans l'opacité), des taux de fret maritime ;

- La multiplication des surcharges et autres frais connexes qui ne sont pas toujours justifiés ;
- L'impact socio-économique des taux de fret et charges connexes sur les importations et les exportations, partant des économies des Etats membres de l'UEMOA ;
- La nécessité d'évaluer les efforts de modernisation des ports relativement à leur sécurité et leur efficacité en termes d'installations, d'équipements et procédures.

Les rapports fournis par les comités nationaux de suivi du fret maritime et charges connexes serviront de base pour les négociations. Il s'agira de compléter et actualiser s'il y a lieu, compte tenu de possibles évolutions, les données et analyses de la présente étude.

9.6.3.3. Approche en direction des armateurs

L'environnement juridique en Europe est caractérisé par le démantèlement du système confédéral ainsi que par l'interdiction de toute collusion en matière de fixation de tarifs et taux de fret. Aussi l'approche suivante est- préconisée :

- Les discussions devront se mener entre le comité de négociation et les armements pris individuellement en commençant par les plus importants que sont MSC, CMA-CGM et MAERSK Line ;
- Les négociations devront être étendues dans un second temps aux autres compagnies desservant nos ports, en particulier avec AWATA (Asia West Africa Trade Agreement), compte tenu de l'importance croissante des relations commerciales entre nos Etats et le continent asiatique ;

Dans le cadre d'un tel partenariat, le comité de négociations pourra demander la mise à sa disposition des index des taux de fret comme cela se fait sur certaines routes maritimes. Mais l'exploitation de ces données, par le comité, nécessitera dans un premier temps l'assistance d'une entreprise spécialisée dans la détermination et l'analyse des taux de fret, en attendant l'acquisition de compétences en la matière par les chargeurs et/ou leurs structures d'encadrement. En rappel, Le Comité Régional de négociation de l'UCCA était assisté de comptables indépendants lors des discussions avec les conférences maritimes.

Ce partenariat permettra de fixer d'un commun accord le mécanisme et les conditions de fluctuation des taux de fret et charges connexes dans la desserte des ports de l'Union.

En sa qualité de membre du Global Shippers' Forum, l'UCCA pourra solliciter un appui, notamment une assistance technique de cette organisation pour ces négociations et la résolution de tout autre problème qui affecte le transport des marchandises dans la sous-région.

Les concertations devront évoluer vers un l'établissement d'un véritable partenariat formalisé avec les différentes compagnies de transports maritimes desservant les ports de l'UEMOA.

9.6.3.4. Limites prévisibles du cadre de concertation

- Les insuffisances des membres du comité de négociation en matière de détermination des taux de fret maritimes, d'où la nécessité d'une formation et d'un renforcement des capacités ;
- De faibles volumes avec de multiples intervenants (chargeurs, prestataires de services logistiques, transporteurs administrations, communautés portuaires) et des intérêts publics et privés ;
- Absence de signature de contrats entre les chargeurs et les compagnies maritimes, donnant lieu à des réductions sur les taux de fret, les ristournes sur les taux de fret ne sont donc pas restituées aux chargeurs par les intermédiaires ;
- Le refus d'adhésion de certains acteurs qui s'abstiendront d'y participer.

Il faudrait alors sensibiliser les acteurs notamment les armateurs sur l'objectif de concertation et non pas de confrontation du cadre, afin de rendre celui-ci consensuel.

L'information et la sensibilisation préalables des armateurs et autres Entrepreneurs de transport multimodal y compris les gestionnaires des plateformes logistiques portuaires se feront de façon suivante :

- ✓ L'organisation par l'UEMOA en collaboration avec la CEDEAO, d'un symposium ou d'un séminaire sur le Thème « **Taux de fret maritime et charges connexes en Afrique de l'Ouest : Enjeux, Défis et Perspectives** ».

Cette rencontre regroupera la CNUCED, l'OMC, l'UE, la BM, l'AFE, l'OMAO, l'AGPAOC, l'UCCA, les Communautés portuaires, les Conseils des chargeurs, les grands regroupements des Importateurs/Exportateurs, des Armateurs desservant les

ports de l'UEMOA et de la CEDEAO et leurs auxiliaires, les Administrations concernées ; etc.

- ✓ Des rencontres ciblées entre le Comité de négociation de l'UEMOA et les principales structures concernées par les taux de fret maritime et charges connexes sur la base des conclusions et recommandations du symposium ou du séminaire.
- ✓ L'élaboration et l'adoption d'un Mémoire d'entente entre les Armateurs et leurs auxiliaires et l'UEMOA et toutes les parties prenantes dans les Etats membres en particulier les Conseils des chargeurs sur la détermination, la fixation, la mise en œuvre avec préavis, l'application, le suivi, l'évaluation et le plaidoyer des taux de fret maritime et charges connexes.
- ✓ L'organisation d'Ateliers par port de renforcement des capacités des acteurs

Il faudrait également évoluer vers une formalisation du cadre de concertation en lui donnant une base juridique, afin de le rendre fiable. A cet effet, il est proposé en annexe 3, un projet de mémorandum d'entente entre l'UEMOA et chacun des principaux armateurs desservant les ports de l'Union. L'UCCA et l'AGPAOC pourront être invitées à être parties au mémorandum d'entente; ce qui étendrait son champ d'application à l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

X: Recommandations et plan d'action

Recommandations		Structure chargée de la mise en œuvre	Coûts de mise en œuvre (en CFA)	Période
Endogènes	Exogènes			
Responsabiliser le conseil des chargeurs de chaque Etat membre pour renseigner les tableaux joint au rapport en annexe 4		Conseil des chargeurs sous l'impulsion de la Commission de l'UEMOA	Prise en compte dans le programme d'activités des conseils des chargeurs	immédiatement
	Equilibrage progressif des flux des conteneurs par l'organisation du fret retour	Conseils des chargeurs des pays membres sous l'impulsion de la Commission de l'UEMOA	Prise en compte dans le programme d'activités de chaque conseil des chargeurs	Immédiatement
Symposium ou séminaire d'information et de sensibilisation sur la situation des taux de fret qui prévaut sur les routes maritimes et portuaires de l'UEMOA THEME : Enjeux, défis et perspectives		UEMOA, CEDEAO OMAOC, AGPAOC, UCCA, Communauté portuaire, Administrations, partenaires techniques et financiers, chargeurs, opérateurs privés (3jours)	Prise en charge par l'UEMOA et partenaires 90.000.000	A court terme
Atelier de renforcement des capacités des Acteurs maritimes et portuaires sur la Maîtrise de la détermination, l'application, le suivi-évaluation des taux de fret maritimes, les charges connexes et les coûts de passage portuaire, dans les ports de l'UEMOA		UEMOA, UCCA, AGPAOC, Communauté portuaire, chargeurs (2jours par port)	50.000.000	Court terme
Une rencontre de sensibilisation en direction de MSC, CMA CGM et Maersk Line à leur siège (Suisse, France, Danemark)		Commission de l'UEMOA	12 000 000 2 personnes pour une durée de 10 jours	Court terme
Tenue d'une réunion du Comité Consultatif sur les transports maritimes relativement aux taux de fret maritimes et charges connexes		Commission de l'UEMOA	24 000 000 Pour une durée de 3 jours	immédiatement
	Homologation, par les autorités compétentes, des tarifs de manutention dans les ports et autres plateformes logistiques	Etats membres/	Sans incidence financière	immédiatement
Règlementation communautaire sur l'introduction, dans les ports de l'Union, des surcharges et autres frais connexes		Commission de l'UEMOA	6 000 000 Service d'un consultant, associé avec la réglementation complémentaire sur la réduction des coûts de transport	Moyen terme

	Une exploitation effective du BSC par les conseils des chargeurs par des notes de conjoncture sur les taux de fret et un suivi de l'évolution de ces taux	UCCA et conseils des chargeurs membres	Rentre dans le cadre des activités courantes des conseils des chargeurs	immédiatement
	Evaluation individuelle des efforts de modernisation des ports	Autorité portuaire de chaque pays membre sous l'impulsion de la Commission de l'UEMOA	Service d'un consultant à prendre en charge par chaque port	Immédiatement
Evaluation globale des efforts de modernisation des ports		Comité Consultatif sur les transports maritimes		Court terme
	Formation et renforcement des capacités dans les métiers portuaires	Autorités portuaires	Prise en charge par les ports	Immédiatement
Formation des membres du Comité Consultatif (Comité de négociation) à la maîtrise des mécanismes de détermination des taux de fret et charges connexes, des incoterms et des liners terms		Commission de l'UEMOA	50 000 000 un séminaire de formation pour une durée de 5 jours	Immédiatement
	Formation de cadres à la maîtrise des mécanismes de détermination des taux de fret et charges connexes, des incoterms et liners terms	administrations maritimes, ports, conseils des chargeurs, chargeurs	Budget des structures concernées	immédiatement
Règlementation complémentaire des textes déjà adoptés en matière de services maritimes et portuaires, pour prendre en compte les aspects portant sur la réduction des coûts et délais du passage portuaire des navires et des marchandises		UEMOA	Cumulativement avec la réglementation sur l'introduction des surcharges	Court terme
Organisation d'une rencontre avec l'OMAO, les administrations maritimes, l'UCCA l'AGPAOC, les conseils des chargeurs et les ports afin de convenir des modalités de collaboration pour la mise en place du cadre de concertation avec les armateurs et prestataires de services logistiques		UEMOA	40 000 000 Pour une durée de 3 jours	Immédiatement
	Création de comités nationaux de suivi des taux de fret et charges connexes	Ministères, des pays membres de l'UEMOA, en charge des transports maritimes	Sans incidence financière	Court terme
Organisation de rencontres individuelles avec les armateurs desservant les ports de		Commission de l'UEMOA	24 000 000	Moyen terme

l'Union			4 personnes pour une durée de 10 jours	
		TOTAL	286.000 000	

Le coût de la mise en œuvre des recommandations est estimé à 286.000.000fcfa à la charge de la Commission de l'UEMOA, pour une réduction des coûts du transport maritime portant sur plusieurs dizaines de milliards par an pour les pays de l'Union (cf partie relative à l'impact).

Les recommandations énoncées dans le tableau ci-dessus ont été renforcées par des observations pertinentes des acteurs des Etats au cours de l'atelier de restitution de l'étude sous l'égide du Département en charge des transports de l'UEMOA.

Le tableau ci-dessous en FOCUS en donne un aperçu, dont l'examen et la prise en compte sont requis pour une mise en œuvre idoine desdites recommandations.

FOCUS : Relevé de prise en charge des observations et recommandation des états

N	Relevé des observations et commentaires	Eléments de réponse des consultants
1	L'étude a fait ressortir l'impact des taux de fret et charges connexes sur les importations de riz par le port de Lomé, faire la même chose pour les autres ports	<p>Les statistiques relatives aux importations de riz dans les autres ports n'étaient pas disponibles.</p> <p>Les consultants proposent que l'UEMOA responsabilise les conseils des chargeurs de chaque pays membre pour, d'une part renseigner les tableaux joints au rapport en annexe 4 et, d'autre part demander les tonnages de riz importé par port afin de procéder au calcul de cet impact.</p> <p>Une recommandation est formulée à cet effet dans le tableau des recommandations et plan d'action</p>
2	L'année de référence des tableaux de l'analyse comparée des coûts portuaires est de 2014, il faut actualiser les données	<p>Les difficultés de collecte des données compte tenu du contexte de la réalisation de l'étude n'ont pas permis d'obtenir des données plus récentes.</p> <p>La recommandation relative à la responsabilisation des conseils des chargeurs pour renseigner les tableaux résoudra également le problème de l'actualisation des données.</p>
3	Mise en place d'un comité de suivi des taux de fret maritime et charges connexes	Il est déjà proposé dans l'étude la création d'un tel comité par Etat, étant entendu que le Comité Consultatif sur les taux de fret maritime jouera ce rôle au plan communautaire.
4	Il faut formuler une recommandation sur les coûts de manutention qui représentent le poste de coûts le plus élevé des opérations portuaires	Proposition pertinente, les consultants ont inséré dans le tableau de recommandations et plan d'action, une recommandation relative à l'homologation, par les autorités compétentes, des tarifs de manutention dans les ports et autres plateformes logistiques.

5	Les surestaries et le magasinage qui devraient constituer des exceptions sont devenues la règle et coûtent plus chers que les opérations normales. Il est nécessaire de prendre des mesures pour sinon la suppression, du moins la réduction des dysfonctionnements des formalités et procédures portuaires afin de réduire les surestaries et les frais de magasinage.	Les propositions relatives à la mise en œuvre des dispositions pertinentes des conventions internationales de facilitation des transports et des échanges permettront de corriger les dysfonctionnements des opérations portuaires.
6	Il est impérieux d'évaluer les privatisations et concessions portuaires qui, de toute évidence, ne produisent pas les effets escomptés.	Proposition pertinente. Les consultants ont inséré dans le tableau de recommandations et plan d'actions une recommandation à l'endroit de l'UEMOA pour commanditer une étude d'évaluation des privatisations et concessions portuaires en accord avec les Etats membres.
7	Mise en place d'un comité de suivi de la mise en œuvre des recommandations	Le Comité Consultatif sur les transports maritimes de l'UEMOA jouera le rôle de comité de suivi de la mise en œuvre des recommandations.
8	Soutien systématique de l'UEMOA à l'UCCA et les Conseils de de chargeurs membres en vue d'une exploitation harmonisée du Bordereau de Suivi des Cargaisons (BSC) dans l'espace et le temps	Codifier cette recommandation dans le Mémoire d'entente
9	Assurer un rapprochement entre la Douane et le Conseil de chargeurs en matière d'appréciation des taux de fret dans la valeur transactionnelle	L'UEMOA devrait créer un cadre de concertation au niveau des Départements en charge du Commerce, de la Douane et des transports et des conseils des chargeurs et les Douanes des pays membres pour rechercher une solution adéquate à cette préoccupation majeure, facteur d'inflation intérieure.
10	Création d'une base de données informatisée et en ligne sur les taux de fret maritime et charges connexes ainsi que les coûts de passages portuaire et de transit	Le Comité Consultatif sur les transports maritimes de l'UEMOA devra exécuter cette tâche en priorité avec l'UCCA et ses conseils de chargeurs membres.

CONCLUSION

Depuis 1987 à Kinshasa, les armateurs, les conférences maritimes et l'UCCA ont cessé de négocier les taux de fret maritime, à l'initiative de l'Article 85 de Traitée de Rome de la CEE.

Le Code de conduite des Conférence maritime de la CNUCED, définissant un cadre Ajuste et équitable de défense des intérêts des chargeurs mais aussi des armateurs ; a cessé d'encadrer la desserte maritime de la COA.

Les années 90 ont vu tour à tour, la Banque mondiale avec les PAST, l'OMC, l'APE, supprimer les activités des conseils des chargeurs de l'UCCA en matière de négociation des taux de fret maritime. La libéralisation des transports maritimes et autres activités portuaires et de transit venait d'être consacrée ; en vue de baisser régulièrement les coûts de transactions maritimes.

Les armateurs ont par conséquent eu la main totalement libre de gérer unilatéralement les questions de taux de fret maritimes et charges connexes.

20 ans après, la CNUCED, dénonce l'échec de la libéralisation des transports maritimes en Afrique Subsaharienne t dans l'espace UEMOA/CEDEAO en ces termes en 2012 :
« L'Afrique subsaharienne subit les taux de fret les plus élevés au monde ». Le taux de fret incontrôlé appauvrit -il les pays de l'UEMOA, au profit des armateurs ?

L'UCCA en mettant en service le Bordereau de Suivi des Cargaisons (BSC) en 2006, voulait relever le défi de l'asphyxie de l'économie nationale et sous régionale par les armateurs.

Les armateurs ont activé l'OMC, pour les aider à limiter le poids du BSC sur hégémonie sur les taux de fret qu'ils gèrent de main de fer. Le Pire c'est que l'UEMOA a été saisi officiellement par l'OMC en vue d'accéder à la demande des armateurs. Mais l'UEMOA hésite à apporter une réponse ferme et définitive à cette arnaque....

Rappelons pour mémoire qu'au-delà de **la réduction des taux de fret**, les conseils des chargeurs de l'UCCA, à travers les données récoltées sur le BSC, apporteront sans aucun doute leurs contributions dans les domaines suivants :

- a. Consultation, détermination, publication, application, contrôle, suivi-évaluation et de plaidoyer de taux de fret maritime et surcharges, au profit des chargeurs.
- b. Détermination des agrégats macroéconomiques tels que (i) la balance de fret, (ii) le PIB, (iii) le poids des taux de fret et surcharges sur la valeur globale des importations, (iv) l'impact des taux de fret sur les coûts des facteurs de production des entreprises, l'inflation intérieure et le panier de la ménagère ;
- c. L'impact de l'évolution et la variation des taux de fret sur : (i) l'accès au marché boursier et spéculatif, (ii) puis la compétitivité des exportations ;
- d. L'impact de l'évolution et la variation des taux de fret et surcharges sur le calcul de l'incidence des coûts du commerce frontalier du Doing Business de la Banque mondiale et de l'OHADA;
- e. L'impact des taux de fret et surcharges sur le calcul des Droits de douanes...

Cette étude aura fait œuvre utile si elle déclenche une prise de conscience sur les coûts des transactions maritimes, portuaires et de transit dans l'espace UEMOA/CEDEAO.

La mise en œuvre des recommandations requiert une volonté politique forte et un accompagnement de la Commission de l'UEMOA par les Etats membres.

BIBLIOGRAPHIE

- Rapports Etude les transports maritimes CNUCED
- Etude sur la compétitivité du Port Autonome d'Abidjan INECOR octobre 2014
- Communications présentées à la 37^{ème} session de l'AGPOC 2015
- Etude sur les coûts de passage CBC 2013
- Etude relative à la recherche d'une solution alternative à la caution sur les conteneurs Chambre de Commerce et d'Industrie du Burkina Faso Cabinet ELITE 2018
-

ANNEXE 1 : Liste des Structures rencontrées

❖ BISSAU :

- Institut Maritime Portuaire ;
- Direction Générale du Port de Bissau ;
- Conseil National des chargeurs de Guinée Bissau ;
- Association des consignataires ;
- Association des Commissionnaires en Douane agréée.

❖ DAKAR :

- Agence Nationale des Affaires Maritimes ;
- Conseil Sénégalais des chargeurs ;
- Direction Générale du Port Autonome de Dakar ;
- Association des transitaires ;
- Direction des Transports Terrestres ;
- Direction Générale du Commerce.

❖ OUAGADOUGOU :

- DATC / COMMISSION UEMOA ;
- Direction du Commerce de l'UEMOA ;
- Direction des Douanes de l'UEMOA ;
- Direction Générale des Transports terrestre et maritime ;

- Direction Générale du Conseil Burkinabé des chargeurs ;
- Commission Nationale de la Concurrence ;
- Association des Commissionnaires en Douane agréée ;
- Association des armateurs et consignataires du Burkina ;
- Association des Importateurs et Exportateurs du Burkina.

ANNEXE 2 : PAA / GRILLE D'ANALYSE PORTUAIRE

Tableau / Opérations, formalités, procédures, documents, services et coûts et délais à l'importation et à l'exportation

A. L'IMPORTATION

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
Banque de l'Importateur	Communication (échanges pour commande)	3 à 4 jours	Fonction de la teneur des échanges					
	Montage du Crédit documentaire	5 à 7 jours	Fonction du tarif du spécialiste en finance			Prestataire du montage financier		
	Mise en place du CREDOC	2 jours	Selon tarif de la Banque de l'importateur			Banque		
	Frais sur CREDOC		Selon tarif de la Banque de l'importateur			Banque		

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	Documentation (licence d'importation BL originaux, autres)	1 jour	Selon tarif des administrations impliquées et de l'armateur			Administrations et Agent consignataire de l'armateur		
	Frais d'expédition de documents (courrier express)	2 jours	Tarifs DHL, UPS, FEDEX...			Prestataire de courrier express		
Assurance	Police d'assurance	1 jour	En fonction des risques assurés	En fonction de la surprime qui tient compte de la nature de la marchandise et du Transport	Risques pays	Assureur	Loi nationale, Code CIMA	
	Identification des risques	1 jour						

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
Transitaire au départ	Contrôle/Inspection	8h				Société de contrôle et d'inspection (BIVAC ; COTECNA...)	Lois nationales	
	Préparation commande / Mise à FOB / Frais de formalités transit	2 jours				Transitaire pour le compte des administrations et des prestataires)		
	Formalités de Douanes	8h				Administration des Douanes	Directives de la Douane	
Consignataire	Redevance d'Entrée et Sortie	Facture Payable à 1 mois	Redevance minimum de perception			Consignataire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	Remorquage Entrée et Sortie	1h	Taxes	Demande supplémentaire de remorqueurs	Déplacement inutile de remorqueurs	Consignataire P/C Société de remorquage	Tarifs de d'Opération (Société de remorquage)	
	Pilotage Entrée et Sortie	2h	Redevance minimum de perception	Demande de pilote pour déhalage au compte du navire	Déplacement inutile de pilote	Consignataire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	
	Amarrage et Désamarrage	1h	Redevance minimum de perception	Opération lors de déplacement au mouillage ou pour déhalage	Déplacement inutile de lamanours	Consignataire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	
	Foyer Marin	Fact. payable à 1 mois	Cotisation			Consignataire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	
	Redevance de	Fact. payable à	Redevance			Consignataire	Barème des	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	Séjour	1 mois	minimum de perception par jour			P/C PORT	redevances portuaires	
	Frais de mouillage	Fact. payable à 1 mois	Redevance minimum de perception par jour			Consignataire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	
	Approvisionnement en Eau fraîche	1h minimum	Redevance minimum de perception (opération chaland) /Tonne Redevance (opération bouche à quai) /Tonne	Cas de livraison de navires avec orifices étroits / Heure Livraison par bouche à quai Dimanche et jours fériés X % et X % de nuit	Pénalité de déplacement inutile / jour / nuit (opération chaland)	Consignataire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	
	ISPS sur frais	Facture	RED (X% des			Consignataire	Barème des	X% reversés à la

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	portuaires	payable à 1 mois	frais portuaires)			P/C PORT P/C Direction de la marine marchande	redevances portuaires	Direction de la marine marchande par le PORT
	ISPS sur opération sur marchandise	Fact. payable à 1 mois	RED (X% de la redevance des opérations sur marchandise)			Consignataire P/C PORT P/C Direction de la marine marchande	Barème des redevances portuaires PORT	X% reversé à la Direction de la marine marchande par le PORT
	Redevance sur marchandise	Fact. payable à 1 mois	RED (dépend de la nature de la marchandise)		Amende pour fausse déclaration de tonnage et de nature de la marchandise	Consignataire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	X% de la redevance sur marchandise
	Redevance municipale	Facture. payable à 1 mois	RED (dépend de la nature de la marchandise)		Amende pour fausse déclaration de tonnage et de nature de la	Consignataire P/C PORT P/C Commune	Barème des redevances portuaires	Reversé à la municipalité par le PORT

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
					marchandise			
	Droit de Trafic maritime	Facture. payable à 1 mois	Redevance / Tonne			Consignataire P/C Direction de la marine marchande	Note circulaire Direction de la marine marchande	
	Contrôle de l'état du port	Prescription immédiate, Facture Payable à 1 mois	Redevance		Amende pour documentati on non conforme du navire	Consignataire P/C Direction de la marine marchande	Note circulaire Direction de la marine marchande	Pour tout navire entrant pour la première fois dans le port
	Intervention Sapeurs- Pompier PORT	Intervention immédiate				Consignataire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	
	Travail supplémentaire Douane	Payable à 2 semaines	Impôt			Consignataire P/C Douanes	Note circulaire Douanes	
	Police immigration Entrée et Sortie	Intervention immédiate, payable 1 semaine	Impôt			Consignataire P/C Police	Directive Police Nationale	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	Laissez Passer (Police)	Immédiat	Taxe / Marin	Production supplémentaire de laissez- passer lors des renouvellements pour long séjour du navire dans le port		Consignataire P/C Police	Note circulaire Police Nationale	
	Taxe environnementale	Payable à 1 mois	Redevance			Consignataire P/C Ministère de l'environnement	Note circulaire Ministère de l'environnement	
	Frais de contrôle sanitaire	Intervention immédiate, payable à 1mois	Redevance	Intervention lors des épidémies		Consignataire P/C Service de santé	Note circulaire Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique	
	Enlèvement d'ordures	Intervention immédiate	De gré à gré	Demande spéciale pour		Consignataire P/C Prestataire	Non homologué	Dépend du cubage à enlever

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	(GARBAGE)	payable à 1 mois		nettoyage de la cabine à ordures		agréé		du navire. Redevance minimum de perception
	Sécurité (Gardiennage)	Intervention immédiate, payable à 1 mois	De gré à gré	Demande supplémentair es de gardiens		Consignataire P/C Prestataire agréé	Non homologué	Dépend du nombre de gardien sollicité par le navire et du temps de séjour = Redevance minimum de perception
	Expertise à la demande de l'armateur	Intervention Immédiate, Payable à 1 mois	Tarif/Tonne			Consignataire P/C Prestataire agréé	Non homologué	
	Service commun aux navires (Liaison navire à quai ou en lagune, transport	Intervention immédiate, payable sur compte d'escale	Tarif /Jours			Consignataire	Tarifs : association des opérateurs portuaires	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	par car de l'agence, relève d'équipage / liaison aéroport- hôtel) + TVA						privés (FEDERMA...)	
	Cas spéciaux (avance au commandant, forfait risque, assistance P&I club pour clandestins, pièces détachées pour le navire, contentieux avec les autorités administratives, hospitalisation...) + TVA	Intervention immédiate, payable sur compte d'escale	Tarif			Consignataire	Tarifs : association des opérateurs portuaires privés	
	Taxe SYDAM + TVA	Payable à 2 semaines	Tarif			Consignataire	Tarifs : association des	Navire en opération commerciale

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
							opérateurs portuaires privés (FEDERMAR ...)	
	Déclaration d'Entrée et Sortie en Douane du navire + TVA	2 jours avant arrivée du navire	Tarif / BL (TA)			Consignataire	Tarifs : association des opérateurs privés	Navire en opération commerciale
	Contrôle de déclaration Douane + TVA	2 jours avant arrivée du navire	Tarif / BL (TA)			Consignataire	Tarifs : association des opérateurs privés	
	Communication (VHF, Fax, Téléphone, Téléx, DHL) + TVA	payable sur compte d'escale	forfait / Jour (TA)			Consignataire	Tarifs : association des opérateurs privés	
	Commission d'agence + TVA	payable sur compte	Tarif/ les deux premiers	jour		Consignataire	Tarifs : association	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
		d'escale	jours (TA)				des opérateurs privés	
	Echange BL +TVA	Avant livraison de la marchandise	Tarif / BL ou TEU (TA)			Consignataire	Tarifs armateurs	Les tarifs sont fixés par chaque armateur
	Frais de Dossier Import + TVA	Avant livraison de la marchandise	Tarif / BL (TA)			Consignataire	Tarifs : association des opérateurs privés	Import
	Lettre de garantie simple + TVA	24h	Tarif / BL (TA)			Consignataire	Tarifs : association des opérateurs privés	
	Commission sur fret + TVA	payable sur compte d'escale	X% du fret collect (TA)			Consignataire	Tarifs : association des opérateurs privés	X% à l'export
	Transport de la	Payable à	Ocean freight	War risk+		Consignataire	Tarifs	Minimum de

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	merchandise (Fret maritime) + TVA	avant échange de BL	selon Tarif armateur + CAF + BAF (TA)	Congestion portuaire + Surcharge + Surcharge Fuel + conteneur surcharge + taxe de sureté		P/C Transporteur maritime	armateur maritime	perception en fret destination Afrique / TEU
	Surestaries sur conteneur + TVA	Payable avant délivrance / échange BL	Pénalité / TEU / Jour	/ TEU	Conteneur en dépôt Douane	Consignataire P/C Transporteur maritime	Tarifs armateurs	Les tarifs de surestaries varient en fonction des transporteurs maritime (armateurs).
	Caution TC hors zone portuaire / Hinterland	Payable avant chargement du TC	tarif /20' et tarif / 40' (TA)	Domage au conteneur	Perte totale du conteneur	Consignataire P/C Transporteur maritime	Tarifs armateurs	Pour les conteneurs frigos : tarif /20' et tarif/S 40'
	Rectificatif de BL + TVA	Avant l'échange du BL	Tarif / BL (TA)	Edition d'un nouveau BL lors de perte		Consignataire	Tarifs armateurs	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
				du BL original : tarif / BL				
	Commission sur débours + TVA	Payable sur compte d'escale	1,5 % (TA)			Consignataire	Tarifs : association des opérateurs privés	
	Traitement de cas d'avaries communes (négociation de gré à gré)	Payable à 1 mois	Gré à gré			Consignataire P/C Expert	Non homologué	
	Pénalités Douanes fraudes et déclaration erronées	Payable immédiatemen t	Pénalité			Consignataire P/C Douanes	Réglementatio ns douanières	Facturation à l'identique
	Pénalités de dépôt tardif de manifeste et fiche conteneurs Port (facturation à	Payable immédiatemen t	Pénalité en fonction des jours de retard			Consignataire P/C PORT	Note circulaire Douane	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	l'identique)		Au-delà pénalité / jour / manifeste ou fiche de conteneurs					
	Pénalités pour fraude et déclaration erronées sur déclaration au Port	Payable immédiatemen t	amende (PEN)			Consignataire P/C Port	Barème des redevances portuaires	
Manutentionnaire	Manutention Bord à Terre + TVA	TEU / Heure	tarif / TEU (TA)			Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	
	Main d'œuvre Dockers Equipe Bord la main à l'heure (shift de	24H avant l'arrivée du navire	tarif / Main / heure (TA) Shift de jour		Grève de Dockers	Manutentionnai re P/C Syndicats de Dockers	Tarifs association des opérateurs	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	jour) + TVA						privés	
	Main d'œuvre Dockers Equipe Terre la main à l'heure (shift jour) + TVA	24H Avant l'arrivée du navire	tarif / Main / heure shift de nuit (TA)		Grève de Dockers	Manutentionnai re P/C Syndicats de Dockers	Tarifs association des opérateurs privés	
	Main d'œuvre Dockers Equipe Bord la main à l'heure (shift nuit) + TVA	24H avant l'arrivée du navire	tarif / Main / heure (TA) Shift de jour		Grève de Dockers	Manutentionnai re P/C Syndicats de Dockers	Tarifs association des opérateurs privés	
	Main d'œuvre Dockers Equipe Terre la main à l'heure (shift nuit) + TVA	24 H avant l'arrivée du navire	tarif / Main / heure shift de nuit		Grève de Dockers	Manutentionnai re P/C Syndicats de Dockers	Tarifs association des opérateurs privés	
	Ouverture de panneaux + TVA	1h	tarif / opération et panneaux			Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	
	Transport camion		tarif / Tonne	Distance trop		Manutentionnai	Tarifs	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	lors des extra portages + TVA			longue entre le navire et le point de déchargement ; l'acconier applique le tarif de livraison par zone en sus		re	association des opérateurs privés	
	Dépotage à quai + TVA	1TC / 1h	tarif / Tonne			Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	
	Heures supplémentaires Douane + TVA					Manutentionnai re P/C Douane	Tarifs association des opérateurs privés	
	Conditionnement (palettisation, mise sur bolster,	Avant arrivée ou départ du navire	tarif / Tonne			Manutentionnai re	Tarifs association des	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	pré-elinguage, ensachage, choulage) + TVA						opérateurs privés	
	Branchement de conteneurs frigorifiques (20' / 40') + TVA	2 jours	jours de Franchise	tarif / TEU / jour		Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	2 de franchise. Decompte charge à partir du 3 ^{ème} jour
	Shifting sans passage à terre + TVA	25TEU / Heure	tarif / mouvement / TEU			Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	
	Shifting avec passage à terre + TVA	25TEU / Heure	tarif / mouvement / TEU			Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	
	Transbordement + TVA	25TEU / Heure	tarif / mouvement / TEU			Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
							privés	
	Manutention Terre à l'export + TVA		tarif / TEU	tarif x X% si poids du conteneur supérieur à 15 Tonnes		Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	
	Manutention Terre à l'import + TVA		tarif / TEU	tarif x X% si poids du conteneur supérieur 15 Tonnes tarif x X% si produit dangereux tarif x X% si produit		Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
				dangereux supérieur à 15 Tonnes				
	Ré ensachage + TVA		tarif / Tonne	Fourniture des sacs pour le ré ensachage à la charge du client		Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	
	Bâchage sur Terre-plein + TVA		tarif / Jour / Tonne			Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	
	Redevance Marchandise ou Taxe de port	Payable sur facture d'acconage	Tarif fonction de la nature de la marchandise (RED)			Manutentionnai re P/C PORT	Barème des redevances portuaires	X% de réduction pour les marchandises en transit (sans TVA)
	Redevance municipale ou Taxe municipale ou Ristourne	Payable sur facture d'acconage	Tarif fonction de la nature de la marchandise (RED)			Manutentionnai re P/C PORT	Barème des redevances portuaires	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	communale							
	Redevance communauté portuaire	Payable sur facture d'acconage	tarif / Tonne (RED)					
	Redevance Port applicable aux conteneurs	Payable sur facture d'acconage	tarif / TEU (RED)			Manutentionnaire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	
	ISPS sur redevance conteneur	Payable sur facture d'acconage	X% sur la redevance applicable aux conteneurs (RED)			Manutentionnaire P/C PORT	Barème des redevances portuaires PORT	X% reversé la Direction de la marine marchande par le PORT
	Magasinage dans l'enceinte portuaire au-delà de la franchise	Payable sur facture d'acconage / magasinage	jours de franchise conteneurs import / jours de franchise conteneurs en transit (PEN)	tarif / Jour / TEU		Manutentionnaire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	Les frais de magasinage payés par le client sont repartis comme suit : <ul style="list-style-type: none"> • X% au PORT • X% à l'Acconier

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
								<ul style="list-style-type: none"> • X% au conseil des chargeurs <p>Il est tout aussi possible au client de solliciter auprès des autorités portuaires, du conseil des chargeurs et de l'acconier un abattement</p>
	Location de palettes + TVA		tarif / Tonne			Manutentionnaire	Tarifs association des opérateurs privés	
	Extra portage au parc de sécurité pour marchandises		tarif / Tonne			Manutentionnaire	Tarifs association des opérations	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	dangereuse + TVA						privés	
	Livraison import par acconier (Zone 1,2 et 3) + TVA	3jours après arrivée du navire	tarif / TEU			Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	En fonction des zones de livraison
	Positionnement conteneur à l'export + TVA	24 Heures après réception du Bulletin d'embarqueme nt	tarif / TEU			Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs des privés	En fonction de zones de livraison
	Mise sur wagon ou sur camion aconnier (Relevage) + TVA	3 jours après arrivée du navire	tarif / TEU (TA)			Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	
	Mise sur camion tiers (client) + TVA	3 jours après arrivée du conteneur	tarif / TEU (TA)			Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	Transport par matériel spécialisé + TVA	3 jours après arrivée du navire	tarif / Auto chargeuse			Manutentionnaire	Tarifs association des opérateurs privés	
	Location de conteneur		Gré à gré			Consignataire P/C Armateur	Non homologué	Cette location fait l'objet d'un contrat entre le client l'agent de l'armateur ou de son manutentionnaire
	Prestation /Terminal conteneur (chargement / déchargement de conteneurs) + TVA	TEU / Heure	tarif / TEU			Terminal conteneur	Tarifs association des opérateurs privés	
	Immobilisation de remorque,	Payable dès retour du	jours de franchise pour	tarif / TEU /Jour pour les	tarif / TEU / Jour pour	Manutentionnaire	Tarifs association	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	conteneurs ou autres matériel + TVA	matériel	conteneurs Dry et jours pour conteneurs frigo (PEN)	Dry ; tarif / TEU /Jour pour les frigos)	les Dry ; tarif/ Jour pour les frigos)		des opérateurs privés	
	Dépôt Douanes au-delà de la franchise	jours après débarquement de la marchandise	Pénalité			Manutentionnai re P/C Douane	Réglementatio ns douanières	
	Gardiennage en magasin et terre- pleins		Confère convention	Gardien de jour de nuit et de jour, Maîtres chien		Prestataire	Convention	
Transitaire à l'arrivée	Droits et Taxes en Douanes	jours après arrivée du navire	impôt selon la nature de la marchandise		Amende pour fausse déclaration	Transitaire P/C Douanes	Réglementatio ns douanières	
	Travail supplémentaire					Transitaire P/C Douanes	Réglementatio ns douanières	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	Douanes							
	Agios Trésor	Payable sur facture transitaire	X% des droits et taxes de la marchandise selon le pays			Transitaire P/C Ministère de l'Economie et des Finances	Tarifs association des opérateurs privés	
	Débours ASDI	Payable sur facture transitaire	(Valeur en Douane + Droits et taxes) x taux ASDI (TA)					
	Commission sur avance de fonds + TVA	Payable sur facture transitaire	X% de débours Douane, ASDI et divers selon le pays			Transitaire	Tarifs association des opérateurs privés	
	Taxe de sureté Scanneur conteneur / BIVAC	Payable avant scannage	tarif / 20 pieds tarif / 40 pieds			Transitaire P/C société de contrôle	Tarifs société de contrôle	
	Taxe sureté Scanneur	Payable avant scannage	X% de la valeur FOB,			Transitaire P/C société de	Tarifs société de contrôle	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	marchandise conventionnelle / société de contrôle		minimum de perception 100.000 F CFA (TA)			contrôle		
	Redevance BSC / conseil des chargeurs	Payable avant livraison	Riz, vin et huile tarif/ BL, et autres vracs Tarif/ BL, X BSC tarif par tranche de X conteneurs Véhicule, redevance par unité	Frais supplémentair es pour contrôle non effectué au départ du port de chargement		Transitaire P/C conseil des chargeurs	Tarifs conseil des chargeurs	
	<i>Acconage (cf facture manutentionnaire)</i>					Transitaire P/C Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
							privés	
	<i>Redevance portuaire ou Taxe de port (cf facture manutentionnaire)</i>					Transitaire P/C Manutentionnai re	Barème des redevances portuaires	
	<i>Redevance communale (cf facture manutentionnaire)</i>					Transitaire P/C Manutentionnai re	Barème des redevances portuaires	
	<i>Redevance sécurité portuaire (ISPS)(cf facture manutentionnaire)</i>					Transitaire P/C Manutentionnai re	Barème des redevances portuaires	
	<i>Redevance communauté portuaire (cf facture manutentionnaire)</i>					Transitaire P/C Manutentionnai re	Barème des redevances portuaires	
	<i>Droit de Trafic maritime (cf facture du consignataire)</i>					Transitaire P/C Consignataire	Note circulaire Direction de la marine marchande	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	Timbre d'état	Payable à l'établissement du document	impôt / Document établi			Transitaire P/C Ministère de l'Economie et des Finances	Disposition du Ministère de l'Economie et des Finances	
	Taxe SYDAM + TVA	Payable sur facture du transitaire	impôt / BL			Transitaire	Règlementatio ns douanières	
	Redevance SYDAM + TVA	Payable sur facture du transitaire	Redevance par déclaration			Transitaire	Règlementatio ns douanières	
	<i>Prestation Terminal à conteneur (chargement / déchargement de conteneurs) (cfacture du manutentionnaire</i>					Transitaire P/C terminal conteneur	Tarifs terminal conteneur	
	<i>Livraison conteneur ou marchandise conventionnelle (cf</i>					Transitaire P/C Manutentionnai re	Tarifs association des	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	<i>facture manutentionnaire)</i>						opérateurs privés	
	<i>Relevage ou mise sur camion (cf facture manutentionnaire)</i>					Transitaire P/C Manutentionnaire	Tarifs association des opérateurs privés	
	<i>Echange BL (cf facture consignataire)</i>					Transitaire P/C Consignataire	Tarifs armateurs	
	Commission Transit + TVA	Payable sur facture transitaire	tarif + Droits fixe Droits fixes import Droits fixes export : A la tonne ou au m ³ par			Transitaire	Tarifs association des opérateurs privés	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
			produit					
	Assurance + TVA	Avant l'établissement de l'ordre de transit	Selon la valeur de la marchandise			Transitaire P/C Assurance	Tarifs CIMA	
	Bulletin de vérification + TVA					Transitaire P/C Chambre de commerce et d'industrie	Tarifs Chambre de Commerce et d'industrie	
	Traitements phytosanitaires + TVA	Avant embarquement	tarif / Tonne	Produits mal stockés et ayant entraîné plus de parasites et insectes que prévus		Transitaire P/C société phytosanitaire	Non homologué	
	Autres frais documentaire + TVA					Transitaire	Non homologué	
	Utilisation code importateur / exportateur +	Avant les opérations en Douane	Gré à gré		Code erroné	Transitaire P/C Ministère de l'Economie et	Disposition du Ministère de l'Economie	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	TVA					des Finances	et des Finances	
	Ouverture de Dossier + TVA	Immédiatemen t	Tarif par facture commerciale (TA)	Facture commerciale incorrecte		Transitaire	Tarifs association des opérateurs privés	
	Transmission de documents + TVA	A l'ouverture du dossier	tarif / Transmission	Transmission de documents accompagnée d'un encaissement d'assigné avec réexpédition de fonds Tarif : commission ad valorem avec minimum de facturation par dossier		Documents fournis tardivement		

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	Imprimés divers et frais fixes + TVA					Transitaire	Tarifs association des opérateurs privés	
Transport routier ou Fer (post acheminement)	Transport par rail / société de chemin de fer	Jours selon le pays				Transitaire P/C société de chemin de fer	Tarifs société de chemin de fer	
	Transport routier (camions simple, spécialisés, porte chargeur.....)	Jours selon le pays				Transitaire P/C Transporteur	Tarifs des syndicats de transporteurs	
	Procédure / Documents TRIE	Avant chargement sur camion	tarif / Carnet			Transitaire P/C Administrations	Convention TRIE	
	Redevance CBC,	Avant chargement sur camion				Transitaire P/C Conseils des chargeurs	Tarifs des Conseils de Chargeurs	
	Escorte	Avant chargement sur camion	tarif / Camion (TA)			Transitaire P/C conseil des chargeurs	Tarifs conseil des chargeurs	
	Barrages	Payable lors	tarif / Camion			Transitaire P/C		Ces frais

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
		du passe au barrage				Transporteurs		représentent des surcoûts pour le propriétaire de la marchandise
	Barrages divers et non officiels		Indéterminé			Transitaire P/C Transporteurs		

B. L'EXPORTATION

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
Banque de l'Exportateur	Communication (échanges pour commande)	3 à 4 jours	Fonction de la teneur des échanges					
	Documentation (licence d'exportations et autres attestations,...)	1 jour	Fonction du tarif des administration s impliquées et de					
	Frais d'expédition de documents (courrier express)	2 jours	Selon tarif de la des compagnies de courriers express					
Assurance	Police d'assurance	1 jour	En fonction des risques assurés	En fonction de la surprime qui tient compte de la nature de la	Risques pays	Assureur	Lois nationales, Code CIMA	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
				marchandise et du Transport				
	Identification des risques	1 jour						
	Autres documents							
Consignataire	Redevance d'Entrée et Sortie	Fact. Payable à 1 mois	redevance minimum de perception			Consignataire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	
	Remorquage Entrée et Sortie	1h	Tarif selon le pays	Demande supplémentair e de remorqueurs	Déplacemen t inutile de remorqueurs	Consignataire P/C société de remorquage	Tarifs de d'Opération (société de remorquage)	
	Pilotage Entrée et Sortie	2h	redevance minimum de perception	Demande de pilote pour déhalage au compte du navire	Déplacemen t inutile de pilote	Consignataire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	
	Amarrage et Désamarrage	1h	Redevance minimum de perception	Opération lors de déplacement au mouillage ou pour déhalage	Déplacemen t inutile de lamaneurs	Consignataire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	
	Foyer Marin	Fact. payable à	Cotisation				Consignataire	Barème des

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
		1 mois				P/C PORT	redevances portuaires	
	Redevance de Séjour	Fact. payable à 1 mois	Redevance minimum de perception par jour			Consignataire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	
	Frais de mouillage	Fact. payable à 1 mois	Redevance minimum de perception par jour			Consignataire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	
	Approvisionnement en Eau fraîche	1h minimum	Tarif / Tonne, tarif minimum de perception (opération chaland) Tarif / Tonne, redevance (opération bouche à quai	Cas de livraison de navires avec orifices étroits tarif / Heure Livraison par bouche à quai Dimanche et jours fériés X% et X% de nuit	Pénalité de déplacement inutile tarif jour et tarif CFA la nuit (opération chaland)	Consignataire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	
	ISPS sur frais	Fact. payable à	Redevance			Consignataire	Barème des	X% reversés à

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	portuaires	1 mois	(X% des frais portuaires)			P/C PORT Direction de la marine marchande	redevances portuaires	la Direction de la marine marchande par le PORT
	ISPS sur opération sur marchandise	Fact. payable à 1 mois	X% de la redevance des opérations sur marchandise			Consignataire P/C PORT P/C Direction de la marine marchande	Barème des redevances portuaires	X% reversé à la Direction de la marine marchande par le PORT
	Redevance sur marchandise	Facture. payable à 1 mois	Redevance (dépend de la nature de la marchandise)		Amende pour fausse déclaration de tonnage et de nature de la marchandise	Consignataire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	X% de la redevance sur marchandise
	Redevance municipale	Facture payable à 1 mois	Redevance (dépend de la nature de la marchandise)		Amende pour fausse déclaration de tonnage et de nature de la marchandise	Consignataire P/C PORT P/C Commune	Barème des redevances portuaires	Reversé à la municipalité par le PORT

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	Droit de Trafic maritime	Facture payable à 1 mois	Tarif / Tonne (RED)			Consignataire P/C Direction de la marine marchande	Note circulaire Direction de la marine marchande	
	Contrôle de l'état du port	Prescription immédiate, Facture Payable à 1 mois	Redevance		Amende pour documentati on non conforme du navire	Consignataire P/C Direction de la marine marchande	Note circulaire Direction de la marine marchande	Pour tout navire entrant pour la première fois dans le port
	Intervention Sapeurs Pompiers PORT	Intervention immédiate				Consignataire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	
	Travail supplémentaire Douane	Payable à 2 semaines	Impôt			Consignataire P/C Douanes	Note circulaire Douanes	
	Police immigration Entrée et Sortie	Intervention immédiate, payable 1 semaine	Impôt			Consignataire P/C Police	Directive Police Nationale	
	Laissez Passer (Police)	Immédiat	Tarif / Marin	Production supplémentair e de laissez passer lors des		Consignataire P/C Police	Note circulaire Police Nationale	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
				renouvellements pour long séjour du navire dans le port				
	Taxe environnementale	Payable à 1 mois	Redevance			Consignataire P/C Ministère de l'environnement	Note circulaire Ministère de l'environnement	
	Frais de contrôle sanitaire	Intervention immédiate, payable à 1mois	Redevance	Intervention lors des épidémies		Consignataire P/C Service de santé	Note circulaire Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique	
	Enlèvement d'ordures (GARBAGE)	Intervention immédiate payable à 1 mois	De gré à gré	Demande spéciale pour nettoyage de la cabine à ordures		Consignataire P/C Prestataire agréé	Non homologué	Dépend du cubage à enlever du navire. Minimum de perception
	Sécurité (Gardiennage)	Intervention immédiate, payable à 1 mois	De gré à gré	Demande supplémentaires de gardiens		Consignataire P/C Prestataire agréé	Non homologué	Dépend du nombre de gardien sollicité par le

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
								navire et du temps de séjour = Minimum de perception
	Expertise à la demande de l'armateur	Intervention Immédiate, Payable à 1 mois	Tarif/Tonne			Consignataire P/C Prestataire agrée	Non homologué	
	Service commun aux navires (Liaison navire à quai ou en lagune, transport par car de l'agence, relève d'équipage / liaison aéroport- hôtel) + TVA	Intervention immédiate, payable sur compte d'escale	Tarif /Jours			Consignataire	Tarifs association des opérateurs privés	
	Cas spéciaux (avance au commandant, forfait risque, assistance P&I club pour clandestins, pièces détachées pour le	Intervention immédiate, payable sur compte d'escale	Tarif			Consignataire	Tarifs association des opérateurs privés	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	navire, contentieux avec les autorités administratives, hospitalisation...) + TVA							
	Taxe SYDAM /+ TVA	Payable à 2 semaines	Tarif			Consignataire	Tarifs association des opérateurs privés	Navire en opération commerciale
	Déclaration d'Entrée et Sortie en Douane du navire + TVA	2 jours avant arrivée du navire	Tarif / BL			Consignataire	Tarifs association des opérateurs privés	Navire en opération commerciale
	Contrôle de déclaration Douane + TVA	2 jours avant arrivée du navire	Tarif / BL			Consignataire	Tarifs association des opérateurs privés	
	Communication (VHF, Fax, Téléphone, Téléx, DHL) + TVA	payable sur compte d'escale	tarif forfait / Jour			Consignataire	Tarifs association des opérateurs privés	
	Commission d'agence + TVA	payable sur compte d'escale	Tarif payable les deux premiers jours	Tarif par jour		Consignataire	Tarifs association des opérateurs	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
							privés	
	Frais de BL à l'export	Payable avant embarquement	tarif / BL			Consignataire	Tarifs association des opérateurs privés	
	Frais de Dossier Export + TVA	Avant livraison de la marchandise	tarif / BL			Consignataire	Tarifs association des opérateurs privés	
	Commission sur fret + TVA	payable sur compte d'escale	% du fret Prepaid (TA)			Consignataire	Tarifs association des opérateurs privés	
	Transport de la marchandise (Fret maritime) + TVA	Payable à avant embarquement	Ocean freight selon Tarif armateur + CAF + BAF (TA)	War risk + Congestion portuaire + Surcharge + Surcharge Fuel + conteneur surcharge + taxe de sureté		Consignataire P/C Transporteur maritime	Tarifs de transporteur maritime	Minimum de perception en fret au départ du port pour Europe, Asie, Amérique tarif / TEU
	Commission sur débours + TVA	Payable sur compte d'escale	1,5 % (TA)			Consignataire	Tarifs association des opérateurs	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
						privés		
	Traitement de cas d'avaries communes (négociation de gré à gré)	Payable à 1 mois	Gré à gré			Consignataire P/C Expert	Non homologué	
	Pénalités Douanes fraudes et déclaration erronées	Payable immédiatemen t	(PEN)			Consignataire P/C Douanes	Réglementation s douanières	Facturation à l'identique
	Pénalités de dépôt tardif de manifeste et fiche conteneurs Port (facturation à l'identique)	Payable immédiatemen t	Tarif /6 ^e au 15 ^e jour de retard Au delà du 15 ^e jour tarif /jour / manifeste ou fiche de conteneurs (PEN)			Consignataire P/C PORT	Note circulaire Douane	
	Pénalités pour fraude et déclaration erronées sur déclaration au	Payable immédiatemen t	amende (PEN)			Consignataire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	

Prestataire	Centre de coûts :	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
	Opération/Activité		Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	PORT							
Manutentionnaire	Manutention Bord à Terre + TVA	TEUS / Heure	tarif / TEU			Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	
	Main d'œuvre Dockers Equipe Bord la main à l'heure (shift de jour) + TVA	24 avant l'arrivée du navire	tarif / Main / heure (TA) Shift de jour		Grève de Dockers	Manutentionnai re P/C Syndicats de Dockers	Tarifs association des opérateurs privés	
	Main d'œuvre Dockers Equipe Terre la main à l'heure (shift jour) + TVA	24 avant l'arrivée du navire	tarif / Main / heure shift de nuit (TA)		Grève de Dockers	Manutentionnai re P/C Syndicats de Dockers	Tarifs association des opérateurs privés	
	Main d'œuvre Dockers Equipe Bord la main à l'heure (shift nuit) + TVA	24 avant l'arrivée du navire	tarif / Main / heure (TA) Shift de jour		Grève de Dockers	Manutentionnai re P/C Syndicats de Dockers	Tarifs association des opérateurs privés	
	Main d'œuvre Dockers Equipe	24 avant l'arrivée du	tarif / Main / heure shift de		Grève de Dockers	Manutentionnai re P/C	Tarifs association des	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	Terre la main à l'heure (shift nuit) + TVA	navire	nuit (TA)			Syndicats de Dockers	opérateurs privés	
	Ouverture de panneaux + TVA	1h	tarif / opération et panneaux			Manutentionnaire	Tarifs association des opérateurs privés	
	Transport camion lors des extra portages + TVA		Tarif / Tonne (TA)	Distance trop longue entre le navire et le point de déchargement ; l'acconier applique le tarif de livraison par zone en sus		Manutentionnaire	Tarifs association des opérateurs privés	
	Empotage en ship's convenience + TVA	1TC / 1h	tarif / Tonne			Manutentionnaire	Tarifs association des opérateurs privés	
	Heures supplémentaires Douane + TVA					Manutentionnaire P/C Douane	Tarifs association des opérateurs	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
							privés	
	Conditionnement (palettisation, mise sur bolster, pré- elinguage, ensachage, choulage) + TVA	Avant arrivée ou départ du navire	tarif / Tonne			Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	
	Branchement de conteneurs frigorifiques (20' / 40') + TVA	2 jours	2jours de Franchise (TA)	tarif / TEU / jour (TA)		Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	2 jour de franchise. Décompte charge à partir du 3 ^{ème} jour
	Shifting sans passage à terre + TVA	25 TEU / Heure	tarif / mouvement / TEU (TA)			Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	
	Shifting avec passage à terre + TVA	25 TEU / Heure	tarif/ mouvement / TEU (TA)			Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	
	Transbordement + TVA	25 TEU / Heure	tarif/ mouvement / TEU (TA)			Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	

Prestataire	Centre de coûts :	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
	Opération/Activité		Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	Manutention Terre à l'export + TVA		tarif / TEU (TA)	tarif x 30% si poids du conteneur supérieur à 15 Tonnes		Manutentionnaire	Tarifs association des opérateurs privés	
	Bâchage sur Terre-plein + TVA		tarif / Jour / Tonne (TA)			Manutentionnaire	Tarifs association des opérateurs privés	
	Redevance Marchandise ou Taxe de port	Payable sur facture d'acconage	Tarif fonction de la nature de la marchandise (RED)			Manutentionnaire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	
	Redevance municipale ou Taxe municipale ou Ristourne communale	Payable sur facture d'acconage	Tarif fonction de la nature de la marchandise (RED)			Manutentionnaire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	
	Redevance communauté portuaire	Payable sur facture d'acconage	Tarif / Tonne (RED)					
	Redevance applicable aux conteneurs	Payable sur facture d'acconage	tarif/ TEU (RED)			Manutentionnaire P/C PORT	Barème des redevances portuaires	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	ISPS sur redevance sur conteneur	Payable sur facture d'acconage	% sur la redevance applicable aux conteneurs (RED)			Manutentionnai re P/C PORT	Barème des redevances portuaires	X% reversé à la Direction de la marine marchande par le Port
	Location de palettes + TVA		tarif / Tonne (TA)			Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	
	Positionnement conteneur à l'export + TVA	24 Heures après réception du Bulletin d'embarqueme nt	tarif / TEU (TA)			Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	En fonction de zones de livraison
	Transport par matériel spécialisé + TVA	3 jours après arrivée du navire	tarif / Autochargeuse (TA)			Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	
	Prestation terminal conteneur (chargement de conteneurs) + TVA	25 TEU / Heure	tarif/ TEU (TA)			Terminal conteneur	Tarifs association des opérateurs privés	
	Gardiennage en magasin et terre		Confère convention			Prestataire	Convention	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	pleins			Gardien de jour de nuit et de jour, Maîtres chien				
Transitaire	DUS (Droits Uniques de sortie)	3 Mois	impôt selon la nature marchandise		Amende pour fausse déclaration	Transitaire P/C Douanes	Réglementation s douanières et Arrêtés du Ministère de l'Agriculture	
	Autres taxes (Caution d'enregistrement, taxe d'enregistrement, Redevance sacherie)	Avant exportation de la marchandise	tarif / Kg tarif / Kg			Transitaire P/C Ministère de l'Agriculture	Arrêtés du Ministère de l'Agriculture	
	Travail supplémentaire Douanes					Transitaire P/C Douanes	Réglementation s douanières	
	Agios Trésor	Payable sur facture transitaire	2% des droits et taxes de la marchandise (TA)			Transitaire P/C Ministère de l'Economie et des Finances	Tarifs association des opérateurs privés	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	Debours ASDI	Payable sur facture transitaire	(Valeur en Douane + Droits et taxes) x taux ASDI (TA)					
	Commission sur avance de fonds + TVA	Payable sur facture transitaire	X% de débours Douane, ASDI et divers			Transitaire	Tarifs association des opérateurs privés	
	Taxe de sureté Scanneur conteneur Export / société de contrôle	Payable avant scannage	tarif/ 20 pieds tarif / 40 pieds (TA)			Transitaire P/C société de contrôle	Tarifs société de contrôle	
	Taxe sureté Scanneur marchandise conventionnelle / BIVAC	Payable avant scannage	X% de la valeur FOB, tarif minimum de perception (TA)			Transitaire P/C société de contrôle	Tarifs société de contrôle	
	Redevance BSC / conseil des chargeurs	Payable avant livraison	Riz, vin et huile tarif par BL, et autres vracs tarif par BL,	Frais supplémentair es pour contrôle non effectué au départ du port		Transitaire P/C conseil des chargeurs	Tarifs conseil des chargeurs	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
			X BSC : tarif par tranche de X conteneurs	de chargement				
			Véhicule, tarif par unité (RED)					
	<i>Acconage (cf facture manutentionnaire)</i>					Transitaire P/C Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	
	<i>Redevance portuaire ou Taxe de port (cf facture manutentionnaire)</i>					Transitaire P/C Manutentionnai re	Barème des redevances portuaires	
	<i>Redevance communale (cf facture manutentionnaire)</i>					Transitaire P/C Manutentionnai re	Barème des redevances portuaires	
	<i>Redevance sécurité portuaire (ISPS)(cf</i>					Transitaire P/C Manutentionnai	Barème des redevances	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	<i>facture manutentionnaire)</i>					re	portuaires	
	<i>Redevance communauté portuaire (cf facture manutentionnaire)</i>					Transitaire P/C Manutentionnai re	Barème des redevances portuaires	
	<i>Droit de Trafic maritime (cf facture du consignataire)</i>					Transitaire P/C Consignataire	Note circulaire Direction de la marine marchande	
	Timbre d'état	Payable à l'établissement du document	tarif / Document établi (POT)			Transitaire P/C Ministère de l'Economie et des Finances	Disposition du Ministère de l'Economie et des Finances	
	Taxe SYDAM + TVA	Payable sur facture du transitaire	tarif / BL (POT)			Transitaire	Règlementation s douanières	
	Redevance SYDAM + TVA	Payable sur facture du transitaire	tarif par déclaration (RED)			Transitaire	Règlementation s douanières	
	<i>Prestation terminal conteneur (chargement de conteneurs) (cf facture</i>					Transitaire P/C terminal conteneur	Tarifs terminal conteneur	

Prestataire	Centre de coûts :	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
	Opération/Activité		Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	<i>du manutentionnaire</i>							
	<i>Positionnement de conteneur à l'export (cf facture manutentionnaire)</i>					Transitaire P/C Manutentionnai re	Tarifs association des opérateurs privés	
	<i>Frais BL Export (cf facture consignataire)</i>					Transitaire P/C Consignataire	Tarifs armateurs	
	Commission Transit + TVA	Payable sur facture transitaire	tarif + Droits fixe Droits fixes import Droits fixes export : A la tonne ou au m3 par produit (TA)			Transitaire	Tarifs association des opérateurs privés	
	Assurance + TVA	Avant l'établissement de l'ordre de	Selon la valeur de la marchandise			Transitaire P/C Assurance	Tarifs CIMA	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
		transit						
	Bulletin de vérification + TVA					Transitaire P/C Chambre de Commerce	Tarifs Chambre de Commerce	
	Traitements phytosanitaires + TVA	Avant embarquement	tarif / Tonne	Produits mal stockés et ayant entraîné plus de parasites et insectes que prévus		Transitaire P/C société phytosanitaire	Non homologué	
	Certification de poids + TVA	Avant déclaration en douane et entrée en zone sous Douane	tarif / Tonne	Mauvaises informations relatives aux camions, ce qui entraîner de mauvaises informations sur la tare	Les certificats de pesage sur des ponts autre que ceux de la Chambre Commerce de Côte d'Ivoire sont nuls. Il faut reprendre le pesage sur	Transitaire P/C Chambre de Commerce	Tarifs Chambre de Commerce	Seuls les certificats de poids délivrés par la Chambre de Commerce sont valides

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
					les ponts bascules de la Chambre de Commerce			
	Autres frais documentaire + TVA					Transitaire	Non homologué	
	Utilisation code importateur / exportateur + TVA	Avant les opérations en Douane	Gré à gré		Code erroné	Transitaire P/C Ministère de l'Economie et des Finances	Disposition du Ministère de l'Economie et des Finances	
	Ouverture de Dossier + TVA	Immédiatemen t	Tarif par facture commerciale (TA)	Facture commerciale incorrecte		Transitaire	Tarifs association des opérateurs privés	
	Transmission de documents + TVA	A l'ouverture du dossier	tarif / Transmission	Transmission de documents accompagnée d'un encaissement d'assigné avec réexpédition		Documents fournis tardivement		

Prestataire	Centre de coûts :	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
	Opération/Activité		Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
				de fonds Tarif : commission ad valorem avec minimum de facturation par dossier				
	Imprimés divers et frais fixes + TVA					Transitaire	Tarifs association des opérateurs privés	
Transport routier ou Fer (pré acheminement)	Transport par rail / société de chemin de fer	2 jours				Transitaire P/C société de chemin de fer	Tarifs société de chemin de fer	
	Transport routier (camions simple, spécialisés, porte chargeur.....)	2 jours				Transitaire P/C Transporteur	Tarifs des syndicats de transporteurs	
	Procédure /	Avant	tarif / Carnet			Transitaire P/C	Convention	

Prestataire	Centre de coûts : Opération/Activité	Délai jour/Heure (moyenne enregistrée)	Coût (Tarifs, redevance, cotisation, taxe, impôt, pénalité, autre....)			Payé à/au	Conventions, Accord, Texte légal ou réglementaire (Base)	Observations
			Coût initial (Dollars ; Euro ; FCFA)	Coût additionnel (Dollars ; Euro ; FCFA)	Surcoût (Dollars ; Euro ; FCFA)			
	Documents TRIE	chargement sur camion	(TA)			Administrations	TRIE	
	Redevance CBC,	Avant chargement sur camion				Transitaire P/C Conseils des chargeurs	Tarifs des Conseils de Chargeurs	
	Barrages (Sortie/entrée du port)	Payable lors du passe au barrage	tarif / Camion			Transitaire P/C Transporteurs		Ces frais représentent des surcoûts (aussi appelés faux frais) pour le propriétaire de la marchandise
	Barrages divers et non officiels		Indéterminé			Transitaire P/C Transporteurs	Non homologué	
	Escorte /GPS		Indéterminé			Transitaire P/C Transporteurs	Caution nationale	

Source/N'GUESSAN N'guessan : Grille d'analyse du passage portuaire

C. Barème portuaire

Tableau 41 : Barème portuaire : Formalités, procédures, délais et tarif liées aux activités portuaires

N°	Libellé Documents	Organisme émetteur/ Source	Objet	Destinataire	Délais (jour)	TARIF US Dollar, Euro, CFA, Cedi
1	Redevance de pilotage et d'amarrage	Autorité portuaire	Application du barème des redevances portuaires	Opérateurs Portuaires		
2	Redevance de séjour navire	Autorité portuaire	Application du barème des redevances portuaires	Opérateurs Portuaires		
3	Redevance sur la marchandise	Autorité portuaire	Application du barème des redevances portuaires	Opérateurs Portuaires		
4	Redevance sur passagers	Autorité portuaire	Application du barème des redevances portuaires	Opérateurs Portuaires		
5	Redevance de concession	Autorité portuaire	Application du barème des redevances portuaires	Opérateurs Portuaires		
6	Redevance domaniale	Autorité portuaire	Application du barème des redevances portuaires	Opérateurs Portuaires		
7	Redevance des terre-pleins, magasins, cales et hangars	Autorité portuaire	Application du barème des redevances portuaires	Opérateurs Portuaires		
8	Redevance spéciale des terre-pleins des quais spécialisés	Autorité portuaire	Application du barème des redevances portuaires	Opérateurs Portuaires		
9	Redevance des emprises de toute nature	Autorité portuaire	Application du barème des redevances portuaires	Opérateurs Portuaires		
10	Redevance sur les droits d'usage des installations portuaires	Autorité portuaire	Application du barème des redevances portuaires	Opérateurs Portuaires		
11	Redevance sur les panneaux de réclames	Autorité portuaire	Application du barème des redevances portuaires	Opérateurs Portuaires		

N°	Libellé Documents	Organisme émetteur/ Source	Objet	Destinataire	Délais (jour)	TARIF US Dollar, Euro, CFA, Cedi
12	Redevance sur la location de matériels et engins	Autorité portuaire	Application du barème des redevances portuaires	Opérateurs Portuaires		
13	Redevance sur la cession d'eau et d'électricité	Autorité portuaire	Application du barème des redevances portuaires	Opérateurs Portuaires		
14	Redevance du plan d'eau portuaire	Autorité portuaire	Application du barème des redevances portuaires	Opérateurs Portuaires		
15	Redevance des navires de plaisance et de sport	Autorité portuaire	Application du barème des redevances portuaires	Opérateurs Portuaires		
16	Taxes et redevances sur produits pétroliers bruts	Autorité portuaire	Application du barème des redevances portuaires	Opérateurs Portuaires		
17	Taxe de sûreté des installations portuaires	Autorité portuaire	Application du barème des redevances portuaires	Opérateurs Portuaires		

Source : N'GUESSAN N'guessan, Etude Guide des chargeurs du BF – Novembre 2013

❖ Modalités de facturation du barème portuaire : on distingue

- Pour les prestations au navire (compte d'escale, redevances de sécurité, fournitures diverses), elles sont facturées au prorata du volume cubique, en fonction du temps de séjour, des prestations liées au pilotage (pilotages, amarrages, déplacements) et aux fournitures divers services.
- Pour les marchandises diverses, elles sont calculées au poids et suivant la nature des marchandises, chaque produit ou famille de produits étant assujettis à des tarifs différents (pour détails, voir barème des redevances portuaires).
- Pour les marchandises dangereuses, la facturation tient compte de la veille sécurité réalisée (gardiennage de la marchandise) et intègre une redevance de séjour ainsi que le coût des opérations d'enlèvement.
- pour les redevances d'usage telles les fournitures d'eau, d'électricité ou de téléphone, elles sont calculées sur la base des tarifs des professionnels majorés d'une prime.
- Enfin pour les concessions d'activité, les redevances de concessions sont établies par la convention de concession, suivant le mode de rétribution retenue.

Les tarifs et leurs modalités d'application sont consignés dans un document : le barème des redevances portuaires.

Toutes ces formalités et procédures sont consignées dans le barème des redevances

Ce barème comporte huit (8) composantes en matière de redevances :

- 1.- Redevances sur navire
- 2.- Redevances sur les conteneurs
- 3.- Redevances sur marchandises
- 4.- Redevances sur le domaine
- 5.- Redevances eau, électricité et télécommunication
- 6- Redevances sur prestations diverses
- 7- Redevances d'accès au domaine portuaire
- 8.- Fourniture d'informations statistiques

Les redevances du port sont perçues en rémunération des services rendus aux usagers sur la base de tarifs hors taxes (TVA ou TPS)

En aucun cas, ces redevances ne doivent être assimilées à des taxes à caractère fiscal.

❖ Gestion des marchandises au Terminal à conteneur

Objet :

La gestion opérationnelle du terminal à conteneurs, manutention bord et terre de conteneurs et leur stockage sur parc y compris branchement des conteneurs frigo se déroule comme suit :

- ✓ **Import** : débarquement des conteneurs des navires et stockage sur parc, avant leur livraison au réceptionnaire ;
- ✓ **Export** : réception des conteneurs sur parc, avant embarquement sur navires

Règlementation de base :

- ✓ Convention de Bruxelles de 1924

Opérations, Procédures délais et coûts

✓ Opérations, procédures à l'import :

- annonce de l'escale/ « Estimate Time Arrival (ETA) » et liste prévisionnelle de décharge ;
- accostage du navire ;
- débarquement physique des conteneurs ;
- transfert et stockage sur parc ;
- livraison.

✓ Opérations, procédures à l'export

- annonce de l'escale navire et liste prévisionnelle de charge,
- réception du conteneur et stockage sur parc ;

- accostage du navire, transfert au navire et embarquement physique des conteneurs.

Documents délivrés

- ✓ **A l'import :** Déclaration en douane ;
- ✓ **A l'export :** Permis d'embarquement (déclaration douane).

Processus des opérations

- ✓ **A l'import :**
 - Avant : les transporteurs maritimes et les consignataires ;
 - Après : les acconiers et la douane.
- ✓ **A l'export :**
 - Avant : les acconiers, la douane
 - Après : les consignataires et les transporteurs maritimes

TABLEAU 42 : PRINCIPALES FONCTIONALITES POUR LES OPERATIONS IMPORT ET EXPORT AU TERMINAL A CONTENEUR

	IMPORT	EXPORT
1	Soumission du manifeste	Confirmation du booking
2	Déchargement du conteneur	Mise à disposition du conteneur vide
3	Déclaration et formalités en douane	Sortie du conteneur vide du dépôt
4	Bon à délivrer commercial	Entrée du conteneur vide chez l'exportateur
5	Identification du transporteur	Sortie du conteneur plein de chez l'exportateur
6	Autorisation de sortie du conteneur du terminal	Annonce du conteneur au terminal
7	Sortie du conteneur pour mise à la consommation	Déclaration en douane
8	Sortie du conteneur pour transfert et dépotage sous douanes	Autorisation douanière de déplacement
9	Traitement du dépotage	Autorisation de chargement Agent
10	Liste prévisionnelle et définitive de dépotage	Autorisation de chargement Transitaire
11	Opérations de dépotage	Empotage sous douane
12	Dédouanement des marchandises dépotées	Annonce et entrée des marchandises en magasin
13	Suivi du conteneur et des lots dépotés	Dédouanement
14	Arrivée du conteneur chez l'importateur	Liste prévisionnelle d'empotage et transfert vers le terminal
15	Départ du conteneur chez l'importateur	Opération d'empotage
16	Retour du conteneur sur le dépôt de conteneur vide	Entrée du conteneur/ marchandise sur le terminal
17		Embarquement du conteneur/ marchandise

Source : N'GUESSAN N'Guessan/ GRIILE D'ANALYSE PORTUAIRE AU TERMINAL A CONTENEUR d'Abidjan

ANNEXE 3 : PROJET DE MEMORANDUM

MEMORANDUM D'ENTENTE POUR LA MISE EN PLACE D'UN CADRE DE CONCERTATION ET DE NEGOCIATIONS ENTRE L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA) ET L'ARMATEUR

L'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et l'armateur.....

- Reconnaissant la nécessité de mettre en place une plateforme de concertation et de négociations entre l'UEMOA et l'armementdans le cadre du transport maritime de marchandises, notamment en matière fixation de taux de fret et charges connexes ;
- Conscients de l'impérieuse nécessité de créer un cadre propice au développement des services maritimes et des chaînes logistiques où les différents acteurs évoluent dans la transparence et le respect des règles de la concurrence ;
- Désireux de contribuer, à travers une telle plateforme, au renforcement de la compétitivité des ports de l'UEMOA et au développement du commerce extérieur des Etats membres de l'UEMOA ;
- Conscients qu'une telle coopération est de nature à contribuer à la définition de conditions de la desserte maritime des ports de l'espace UEMOA dans l'intérêt bien compris de toutes les parties concernées;
- Prenant acte des principes, normes, règles, mécanismes et usages relatifs à la mise en œuvre de la Facilitation des échanges/OMC, de la libéralisation des transports maritimes, des dispositions pertinentes de la Zone de Libre Echange Continentale Africaine (ZLECAF).

Convient de ce qui suit :

Article 1^{er} : L'UEMOA et l'Armateur s'accordent sur la mise en place d'un mécanisme de régulation des fluctuations des taux de fret et charges connexes dans les conditions à définir entre les deux parties, en s'inspirant de pratiques similaires déjà existantes.

Article 2 : L'Armateur Consultera préalablement l'UEMOA ou toutes autres organismes dûment désignés avant toute augmentation de taux de fret et toute introduction de surcharges et autres charges connexes.

Article 3 : L'Armateur..... accepte de mettre à la disposition de l'UEMOA les documents relatifs aux conditions générales de tarif en vigueur, périodiquement.

Article 4 : L'Armateur accepte d'accorder des conditions préférentielles aux marchandises sensibles dont la liste est annexée au présent mémorandum d'entente.

Article 5 : L'Armateur accepte d'offrir des conditions préférentielles au profit d'une catégorie de marchandises listées périodiquement des pays sans littoral.

Article 6 : Les parties s'accordent, sauf circonstances exceptionnelles, sur une période minimale de stabilisation des taux de fret de Dix-huit (18) mois devant s'écouler entre deux augmentations consécutives.

Article 7 : Afin de permettre à l'UEMOA d'apprécier toute hausse souhaitée des taux de fret, l'Armateur accepte de lui faire parvenir trois (3) mois à l'avance les éléments justificatifs.

Article 8 : L'UEMOA s'engage à communiquer à l'armateurles informations utiles sur le commerce maritime et sur l'environnement réglementaire et institutionnel des pays de la sous-région (législations, statistiques, institutions impliquées dans le transport maritime, procédures, etc.).

Article 9 : l'UEMOA s'engage à œuvrer auprès des ports de l'Union pour une amélioration continue de la qualité des services portuaires conformément aux besoins de l'armateur. A cet effet, les parties procéderont à une évaluation périodique (tous les deux ans) des performances des ports.

Article 10 : Les parties conviennent d'évaluer une fois par an l'application du présent mémorandum.

Article 11 : Tout différend né de l'application ou de l'interprétation des termes du présent mémorandum sera réglé à l'amiable et à défaut, par voie de conciliation selon le Règlement d'arbitrage de la Chambre de Commerce Internationale.

Fait à, le 2020

Pour l'UEMOA

Pour l'armateur

ANNEXE 4

Relevé de prise en charge des observations et recommandation des états

N	Relevé des observations et commentaires des experts des états	Eléments de réponse des consultants
1	L'étude a fait ressortir l'impact des taux de fret et charges connexes sur les importations de riz par le port de Lomé, faire la même chose pour les autres ports	<p>Les statistiques relatives aux importations de riz dans les autres ports n'étaient pas disponibles.</p> <p>Les consultants proposent que l'UEMOA responsabilise les conseils des chargeurs de chaque pays membre pour, d'une part renseigner les tableaux joints au rapport en annexe 4 et, d'autre part demander les tonnages de riz importé par port afin de procéder au calcul de cet impact.</p> <p>Une recommandation est formulée à cet effet dans le tableau des recommandations et plan d'action</p>
2	L'année de référence des tableaux de l'analyse comparée des coûts portuaires est de 2014, il faut actualiser les données	<p>Les difficultés de collecte des données compte tenu du contexte de la réalisation de l'étude n'ont pas permis d'obtenir des données plus récentes.</p> <p>La recommandation relative à la responsabilisation des conseils des chargeurs pour renseigner les tableaux résoudra également le problème de l'actualisation des données.</p>
3	Mise en place d'un comité de suivi des taux de fret maritime et charges connexes	Il est déjà proposé dans l'étude la création d'un tel comité par Etat, étant entendu que le Comité Consultatif sur les taux de fret maritime jouera ce rôle au plan communautaire.
4	Il faut formuler une recommandation sur les coûts de manutention	Proposition pertinente, les consultants ont inséré dans le tableau de

	qui représentent le poste de coûts le plus élevé des opérations portuaires	recommandations et plan d'action, une recommandation relative à l'homologation, par les autorités compétentes, des tarifs de manutention dans les ports et autres plateformes logistiques.
5	Les surestaries et le magasinage qui devraient constituer des exceptions sont devenues la règle et coûtent plus chers que les opérations normales. Il est nécessaire de prendre des mesures pour sinon la suppression, du moins la réduction des dysfonctionnements des formalités et procédures portuaires afin de réduire les surestaries et les frais de magasinage.	Les propositions relatives à la mise en œuvre des dispositions pertinentes des conventions internationales de facilitation des transports et des échanges permettront de corriger les dysfonctionnements des opérations portuaires.
6	Il est impérieux d'évaluer les privatisations et concessions portuaires qui, de toute évidence, ne produisent pas les effets escomptés.	Proposition pertinente. Les consultants ont inséré dans le tableau de recommandations et plan d'actions une recommandation à l'endroit de l'UEMOA pour commanditer une étude d'évaluation des privatisations et concessions portuaires en accord avec les Etats membres.
7	Mise en place d'un comité de suivi de la mise en œuvre des recommandations	Le Comité Consultatif sur les transports maritimes de l'UEMOA jouera le rôle de comité de suivi de la mise en œuvre des recommandations.
8	Soutien systématique de l'UEMOA à l'UCCA et les Conseils de chargeurs membres en vue d'une exploitation harmonisée du Bordereau de Suivi des Cargaisons (BSC) dans l'espace et le temps	Codifier cette recommandation dans le Mémoire d'entente
9	Assurer un rapprochement entre la Douane et le Conseil de chargeurs en matière d'appréciation des taux de fret dans la valeur transactionnelle	L'UEMOA devrait créer un cadre de concertation au niveau des Départements en charge du Commerce, de la Douane et des transports et des conseils des chargeurs et les Douanes des pays membres pour rechercher une solution adéquate à cette préoccupation majeure, facteur d'inflation intérieure.
10	Création d'une base de données informatisée et en ligne sur les taux	Le Comité Consultatif sur les transports maritimes de l'UEMOA devra exécuter

	de fret maritime et charges connexes ainsi que les coûts de passage portuaire et de transit	cette tâche en priorité avec l'UCCA et ses conseils de chargeurs membres.
--	---	---