

**REGLEMENT GENERAL D'EXPLOITATION DU
TERMINAL A CONTENEURS DU PORT DE
DOUALA-BONABERI**

REGIE DU TERMINAL A CONTENEURS

RTC

SOMMAIRE

+++++

REGLEMENT GENERAL D'EXPLOITATION DU TERMINAL A CONTENEURS DU PORT DE DOUALA-BONABERI	P.3
I. ANNEXE I	P.11
Règlement de l'accès et de la circulation dans le périmètre du Terminal à Conteneurs	
II. ANNEXE II	P.16
Règlement d'exploitation des grues de quai	
III. ANNEXE III	P.22
Procédure de ClosingTimes	
IV. ANNEXE IV	P.24
Conditions générales et particulières d'application des barèmes tarifaires	

REGLEMENT GENERAL D'EXPLOITATION DU TERMINAL A CONTENEURS DU PORT DE DOUALA-BONABERI

ARTICLE 1

Le présent règlement a pour objectif de définir les conditions d'exploitation du Terminal à Conteneurs. Cette exploitation se fait dans le cadre des Règlements d'exploitation et de police du port et notamment, La Loi N°83/016 du 21 juillet 1983 et son décret 85/1278 du 26 septembre 1985 portant règlement de police et d'exploitation dans les domaines portuaires.

ARTICLE 2

Les personnes pénétrant dans le Terminal et les Entreprises y exerçant une activité sont réputées adhérer au présent Règlement. Ce dernier sera largement communiqué aux usagers par affichage et diffusion à travers les Associations et Syndicats Professionnels.

ARTICLE 3

Le terme <<Exploitant >> désigne, dans les articles suivants, la Régie du Terminal à Conteneurs (RTC).

ARTICLE 4

La gestion, l'exploitation, la maintenance et le développement du Terminal à Conteneurs du Port de Douala, sont confiées à l'exploitant qui doit en assurer les opérations liées au trafic conteneurs, ainsi que stipulé par la résolution n° 0685/19/CA/PAD du 06 décembre 2019 portant création et organisation de la Régie du Terminal à Conteneurs du Port de Douala.

ARTICLE 5

L'exploitation se fera sous la responsabilité de la RTC, qui s'assurera de la bonne utilisation des outillages, des terre-pleins, ateliers, hangars et bureaux.

NAVIRES ET PRIORITES

ARTICLE 6

La mise à quai des navires est effectuée par la Capitainerie en concertation avec l'exploitant, selon les modalités arrêtées dans les Règlements d'exploitation du port et le Cahier de Charges de la RTC.

ARTICLE 7

Les navires accostant au terminal pour y effectuer des opérations, liées à l'objet de la RTC, sont tenus d'utiliser les grues de quai, dans le cadre du Règlement d'Exploitation en vigueur desdits équipements.

ARTICLE 8

Les priorités mentionnées à l'article 6 ci-dessus concernent les navires ayant des opérations commerciales à effectuer, en rapport direct avec l'objet de la RTC, et accostant aux postes 14, 15 et 16.

Les navires rouliers accostant au poste 16 et transportant plus de 50 conteneurs pleins à bord sont opérés prioritairement par la RTC, au même titre que les navires mixtes touchant le port de Douala. L'accostage de ces navires aux postes à quai 14, 15 et 16 obéit aux mêmes règles de priorité d'accostage des navires porte-conteneurs.

ARTICLE 9

Les navires accostés au Terminal à conteneurs doivent travailler sans discontinuité de jour comme de nuit, les samedis, dimanches et jours fériés, exceptés les jours de fermeture du Port. Lorsque des navires usagers du Terminal sont en attente de poste à quai en rade, les navires accostés au Terminal s'obligent à appareiller, sous contrôle de la Capitainerie, dans un délai maximum d'une heure après la fin des opérations commerciales, et aussitôt que les conditions nautiques le permettent.

ARTICLE 10

Dans certains cas, sur demande du bord ou de son représentant, et si cela ne gêne pas les navires en escale ou les navires attendus, l'exploitant peut autoriser une interruption d'exploitation, différer un commencement, ou une fin d'opération. Dans le cas contraire, le navire est assujéti aux obligations de l'Article 9 ci-dessus.

ARTICLE 11

Le Port Autonome de DOUALA peut, exceptionnellement, en cas de vacance de poste, autoriser la mise à quai au Terminal, de navires qui ont des activités étrangères à celui-ci. Il s'efforcera d'en limiter le nombre et la durée pour assurer la productivité et la compétitivité de l'outil confié à l'exploitant. Le navire ainsi accosté doit libérer le poste à quai aussitôt que ce dernier sera sollicité par un navire arrivé à la bouée de base et devant opérer au Terminal.

ARTICLE 12

Le Port Autonome de DOUALA peut proposer à des navires qui traditionnellement accostent à d'autres quais du Port, de faire escale au terminal, si le seuil de conteneurs visé à l'article 8 ci-dessus est atteint.

DEMANDE D'ADMISSION ET COMMANDES DES OPERATIONS

ARTICLE 13

Une demande d'admission est obligatoire pour tout navire devant utiliser les installations du Terminal à conteneurs.

Cette demande devra être présentée, par tout moyen laissant trace écrite, au Commandant du Port, au moins 24 heures avant la date d'arrivée souhaitée du navire, avec copie à l'Exploitant du Terminal.

ARTICLE 14

La demande d'admission sera établie selon le modèle en vigueur au Port de Douala et doit préciser :

- Le nom du navire et ses caractéristiques ;
- La qualité du demandeur (Armateur, Consignataire...) et ses coordonnées ;
- La date et l'heure prévues de l'arrivée du navire ;
- Le détail des opérations ;
- En annexe, la liste d'équipage et la liste des marchandises dangereuses à l'import et/ou en transit ;
- Le nombre de conteneurs frigorifiques.

ARTICLE 15

Le PAD fera savoir à l'Armateur ou son à Représentant et à l'Exploitant, si l'escale prévue pose des problèmes pour l'usage des quais et des terre-pleins.

ARTICLE 16

Les besoins d'outillage sont régis par le règlement d'exploitation des grues de quai en annexe.

ARTICLE 17

Les grues de quai seront allouées et utilisées selon les spécifications du <<Règlement d'Exploitation des grues de quai en annexe.

ARTICLE 17bis

Un règlement couvrant les procédures de <<closing times>>est joint en annexe.

AIRES DE STOCKAGE

ARTICLE 18

L'exploitant assure la gestion et l'exploitation des aires de stockage suivant le schéma général d'organisation qu'il aura établi.

ARTICLE 19

Les différentes zones d'activités sont :

- La bande bord à quai ;
- le parc export ;
- le parc import ;
- le parc à vides ;
- le parc frigo.

Ces zones sont matérialisées de façon distincte et visible.

Les marchandises dangereuses de Classe 1 sont enlevées directement sous-palan du navire. En cas de force majeure, et après avis du Commandant du Port, les matières dangereuses peuvent être déposées dans un emplacement du domaine portuaire réservé à cet usage, et dénommé parc à matières dangereuses.

Le débarquement de conteneurs frigorifiques au terminal à conteneurs est assujéti à la disponibilité des prises frigorifiques pour leur branchement et l'obligation d'enlèvement de ces conteneurs dans les délais de franchises portuaires, afin de garantir une

exploitation optimisée de la capacité énergétique et d'entreposage du terminal à conteneurs.

EMPOTAGE ET DEPOTAGE

ARTICLE 20

Les inspections intrusives et non intrusives de conteneurs par les différentes administrations devront se faire prioritairement hors du terminal à conteneurs et dans le cas contraire, elles ne devront pas se faire au détriment de la gestion et de la fluidité de l'exploitation du terminal à conteneurs.

Les opérations de visite ou d'inspection intrusive de conteneurs classés dangereux selon le code IMDG, par la douane ou toutes autres administrations, sont interdites dans l'enceinte du terminal à conteneurs.

Un espace sera réservé aux visites douanes à l'intérieur du Terminal à conteneurs.

Toute opération d'empotage et/ou de dépotage à caractère commercial est interdite sur le Terminal, sauf autorisation formelle et exceptionnelle de l'exploitant.

Les opérations d'empotage et/ou dépotage sont exclusivement réservées à la RTC dans le périmètre du Terminal à Conteneurs. Elles sont effectuées aux endroits désignés par la RTC.

NETTOYAGE ET REPARATIONS

ARTICLE 21

Toute opération de nettoyage, d'entretien, de réparation d'engins ou de camions n'appartenant pas à l'exploitant ou non affrété par lui est formellement interdite sur le Terminal.

Tout contrevenant s'expose à une verbalisation par les maitres de port qui ordonne l'arrêt des travaux et instruit le remorquage et/ou la mise en fourrière aux frais et à la charge du contrevenant.

ARTICLE 22

La réparation des conteneurs est formellement interdite sur le Terminal, à l'exception des réparations d'urgence des machineries des conteneurs frigorifiques, qui pourront être autorisées au cas par cas par l'exploitant.

ARTICLE 23

Toute activité en infraction aux articles 22 et 23 constatée par les agents habilités de l'Exploitant sera interrompue par ces derniers et portée à la connaissance de la Capitainerie du Port pour mesures appropriées.

STOCKAGE DES CONTENEURS

ARTICLE 24

Les conteneurs et marchandises seront allotés, dans les différents parcs, en fonction de leur nature, dans les espaces spécialement délimités à cet effet. La RTC détermine, seul, les emplacements attribués à chaque conteneur ou lot de marchandises, dans le respect des règles de l'art.

ACCES DES PERSONNES ET DES VEHICULES

ARTICLE 25

Le terminal à conteneurs est une zone non-pédestre, « Pedestrian free ».

L'accès des deux roues est strictement interdit.

L'accès des personnes et des véhicules à l'intérieur du Terminal est régi par le Règlement de Police et d'exploitation dans les domaines portuaires, le présent règlement et le plan de sûreté du terminal approuvé.

Le portail d'accès par rail pour le transport des conteneurs est sous le contrôle conjoint de la Douane et de la RTC, en collaboration avec les employés de la compagnie en charge du chemin de fer.

Article 26

L'accès des camions venant charger ou délivrer des conteneurs, outre le respect des dispositions de l'article 25 ci-dessus, est soumis à la présentation préalable du ticket de livraison ou du ticket d'entrée informatisé retiré auprès des services de l'Exploitant.

ARTICLE 27

La circulation des véhicules légers et des camions est strictement réglementée soit par matérialisation au sol, soit par orientation des agents de l'Exploitant dédiés à cet effet.

Pour assurer la gestion et la sécurité de l'espace dédié au terminal à conteneurs ainsi que des opérations navire, conformément au code ISPS, l'exploitant installera un poste de contrôle d'accès au quai 14 et placé sous sa responsabilité.

CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VEHICULES, ENGINES ET ENSEMBLES ROUTIERS

ARTICLE 28

La circulation des véhicules, engins et ensembles routiers à l'intérieur du Terminal se fait conformément au plan de circulation.

ARTICLE 29

Les véhicules, engins et ensembles routiers doivent stationner sur les emplacements prévus à cet effet et respecter les règles de circulation conformément au Règlement de Police du Port.

ARTICLE 30

La durée de stationnement des ensembles routiers dans les emplacements est limitée au temps nécessaire au chargement et au déchargement des conteneurs.

L'exploitant régulera la circulation des ensembles routiers dans l'enceinte du terminal afin d'éviter tout engorgement.

ARTICLE 31

Il est interdit de laisser des remorques dételées, vides ou pleines, même en stationnant sur des zones non prévues à cet effet.

ARTICLE 32

Tout véhicule empruntant les voies de circulation sur le Terminal devra laisser le passage aux engins de manutention. Dans les allées de manutention utilisées par les engins de manutention et les attelages du Terminal, la circulation est interdite aux véhicules légers n'appartenant pas à l'exploitant ou ses employés dûment habilités, et qui seront identifiés spécifiquement.

L'Exploitant régulera la circulation des véhicules, engins et ensembles routiers dans l'enceinte du Terminal afin d'éviter tout engorgement.

ENTREE ET SORTIE DES CONTENEURS

ARTICLE 33

L'entrée et la sortie des conteneurs se fait sur présentation du ticket d'entrée ou de l'inter change informatisé(EIR) que le chauffeur doit retirer auprès des services de l'Exploitant, préalablement à son entrée ou sa sortie, et qui authentifie la régularité de l'opération.

L'entrée des marchandises conteneurisées à l'exportation au terminal à conteneurs est assujettie à l'accomplissement total des formalités douanières d'embarquement, d'une confirmation d'embarquement par un transporteur maritime dans un intervalle de sept jours calendaires et du respect des prescriptions de l'amendement SOLAS sur l'obligation de déclaration de Masse brute vérifiée.

L'Exploitant est tenu au respect des performances de livraison de conteneur de 35 camions par heure.

Tout conteneur ne peut être livré qu'au vu de l'autorisation d'enlèvement ou d'embarquement délivrée par l'Autorité compétente du PAD.

En cas de dépassement par tout conteneur de délais de franchise règlementaire de séjour au terminal à conteneurs, le gestionnaire du terminal peut, sous sa responsabilité, effectuer le transfert de ces conteneurs sur des sites d'entreposage à l'extérieur du terminal à conteneurs aux frais de la marchandise et sous l'autorisation de l'administration des douanes, afin d'éviter tout engorgement du terminal.

Pour toute marchandise conteneurisée abandonnée au terminal et déclarée non vendable par l'administration des douanes, ou mise en destruction, la prise en charge des frais de destruction ou d'évacuation hors du terminal à conteneurs incombe au consignataire,

représentant le transporteur maritime ayant acheminé cette marchandise au terminal à conteneurs.

La réception et la livraison sur moyen de transport donne lieu à un transfert de responsabilité entre la RTC et l'enleveur habilité de la marchandise. Ce transfert est documenté par l'émission et la signature contradictoire de l'EIR informatisé sur entête de la RTC et remis à l'enleveur ou à son mandant. En l'absence de ce dernier au moment de l'opération, le chauffeur du véhicule est réputé représenter l'enleveur ou à son mandant et sa signature sur l'EIR fera foi.

MATIERES DANGEREUSES OU SALISSANTES

ARTICLE 34

L'admission des matières dangereuses ou salissantes en conteneurs est soumise aux dispositions générales de la Réglementation du Port Autonome de DOUALA, concernant le transport et la manutention des matières dangereuses.

Les matières dangereuses, dont l'existence et les caractéristiques auront été signalées à l'Exploitant, seront stockées suivant les renseignements transmis par les armateurs et/ou réceptionnaires, chargeurs et/ou leurs représentants, en toute conformité des règles de ségrégation du code IMDG, excepté celles appartenant à la classe 1, qui sont interdites de séjour au terminal à conteneur et doivent faire l'objet d'enlèvement sous-palan.

PROPRETE

ARTICLE 35

L'Exploitant est responsable de la propreté des surfaces mise à sa disposition. Ceci comprend les zones d'accès privatif telles que l'espace situé entre la voie publique et les barrières (gate) de l'entrée principale du Terminal, mais pas la voie publique elle-même. En cas de mitoyenneté, chaque partie est responsable de la propreté des surfaces qu'elle occupe.

L'Exploitant est dûment habilité à refuser, à l'entrée du Terminal, tout moyen de transport qui ne présenterait pas des conditions minimales de sécurité et de propreté.

L'Exploitant maintiendra propre et libre de tout obstacle la bande bord à quai, à la suite des opérations de ses navires, dans un délai compatible avec ses obligations d'exploitation.

La libération de la bande bord à quai, utilisée par des intervenants autre que l'Exploitant, ou par d'autres Sociétés, et le nettoyage de ces zones sont à la charge de ces intervenants.

Si la remise en état des zones de travail utilisées par des tiers n'a pas été effectuée diligemment et si cela était de nature à entraver la bonne marche des activités de

l'Exploitant, celui-ci est fondé à se substituer au tiers défaillant et d'en demander dédommagement.

SECURITE DES BIENS

ARTICLE 36

L'Exploitant a, de par son Cahier de Charge et la résolution n° 0685/CA/PAD du 6 décembre 2019 portant création de la Régie du Terminal à Conteneurs, la garde des marchandises directement liées à son objet.

Il assure cette garde par le biais d'un allotissement sécurisé, d'un circuit documentaire informatisé et d'un contrôle aux portes.

Ces dispositions sont complétées par un gardiennage de jour et de nuit, éventuellement renforcé par des patrouilles, intervenant dans le cadre du Règlement de Police du Port.

DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 37

En cas de divergence entre le présent règlement et le Règlement d'Exploitation du Port, les dispositions du Règlement d'Exploitation du Port seront appliquées.

ANNEXE I

Règlement de l'accès et de la circulation dans le périmètre du Terminal à Conteneurs

OBJET DU REGLEMENT

ARTICLE 1

Le présent Règlement a pour but de préciser les conditions d'accès et de circulation, applicables au Terminal à Conteneurs du Port de Douala, en complément des stipulations du Règlement Général de Police du Port et du Règlement d'Exploitation du Terminal, en tant qu'ils n'ont rien de contraire aux présentes dispositions. Il s'applique à la partie enclose du Terminal telle qu'elle est définie par le plan joint au présent document.

CHAPITRE 1

ACCES AU TERMINAL A CONTENEURS

ARTICLE 2

La réception et l'enlèvement des conteneurs et marchandises se font en application de la réforme portuaire qui instruit un fonctionnement 24h/24 et 7j/7 du Port de Douala (excepté les jours de fermeture du port), d'une part et, de la réglementation douanière en vigueur, d'autre part.

Les demandes de réception ou d'enlèvement des conteneurs et marchandises sont reçues dans les services de l'Exploitant en charge des émissions des tickets de livraison et des EIR de prise en charge, aux jours et horaires ci-dessous, à l'exception des jours fériés et de fermeture du Port :

- Jours de la semaine (de lundi à vendredi) : 07h30 à 16h00
- Samedi : 08h00 à 11h00

La RTC est chargée d'assurer la manœuvre des portes d'accès.

ARTICLE 4

L'accès au Terminal n'est permis que :

- Aux personnes munies d'une autorisation d'accès, permanent ou temporaire, en cours de validité, délivrée par le Port Autonome de DOUALA, sous réserve des conditions édictées par le présent règlement.
- Aux fonctionnaires et agents des Services de Police, de Gendarmerie et des Douanes, pour l'exercice de leurs fonctions.
- Aux agents du Port Autonome de DOUALA et aux fonctionnaires des Administrations non énumérées ci-dessus, pour l'exercice de leurs fonctions.

Des autorisations d'accès temporaires peuvent être délivrées par les services habilités du Port Autonome de DOUALA ou par les services habilités de la RTC pour des opérations ponctuelles.

L'accès des véhicules, autres que ceux des services de Police, de Gendarmerie et de Douane, dûment identifiés est subordonné à une autorisation (titre d'accès) délivrée par le Port Autonome de DOUALA, et sous réserve des conditions édictées dans le présent règlement.

Les autorisations d'accès devront être présentées à toutes les réquisitions des Officiers du Port, fonctionnaires et agents chargés de la surveillance de DIT, agissant dans l'exercice de leurs attributions.

Tout individu sous l'emprise de l'alcool, de drogue ou de toute substance enivrante est interdit d'accès au terminal à conteneurs.

ARTICLE 5

L'accès dans les surfaces encloses du Terminal et le séjour dans toute l'étendue de ces surfaces sont interdits en tout temps, à tous colporteurs, marchands ambulants, et d'une manière générale, à toute personne ne pouvant justifier qu'elle satisfait aux conditions précises à l'Article 4 du présent Annexe au Règlement.

ARTICLE 6

Quiconque transporte d'une partie à une autre du Terminal des objets ou des marchandises quelconques doit pouvoir justifier, sur toute réquisition d'un agent chargé de surveillance, de la provenance des dits objets ou marchandises et du droit qu'il a de les transporter ou les faire sortir. Les agents de sécurité de la RTC peuvent s'opposer au transport ou la sortie de la marchandise par l'emploi de tout moyen légal, jusqu'à ce que toutes justifications soient fournies. Ils s'efforceront particulièrement de bien identifier la ou les personnes suspectes, sans toutefois courir de risque.

En cas d'infraction au règlement de police et d'exploitation portuaire, les agents de sécurité de la RTC saisiront la Capitainerie ou les Forces de l'Ordre pour constater, sanctionner ou prendre toute disposition qu'impose la situation.

ARTICLE 7

Les contrevenants à l'Article 4 du présent Annexe au Règlement d'exploitation, les personnes qui auront commis des vols sur le Terminal, y auront ramassé ou déplacé des marchandises sans motif légitime, seront, après que les services de Douane et de Gendarmerie auront été avisés, sans préjudice des cas d'arrestation et des poursuites

qui pourraient être exercées à leur encontre, immédiatement reconduites à la sortie du Terminal par les agents chargés de la surveillance.

Une copie du rapport de constat sera communiquée au PAD.

ARTICLE 8

Toutes les autorisations devront être restituées au plus tard 24 h après la date d'expiration de leur validité.

Indépendamment des poursuites pénales ou civiles, les autorisations d'accès prévues à l'Article 4 pourront être retirées provisoirement ou définitivement aux personnes titulaires de ces autorisations ayant contrevenu au présent Règlement.

En cas d'infraction grave ou si les autorisations sont périmées, le retrait pourra être immédiat et intervenir à la demande du responsable de la sécurité de la RTC.

CHAPITRE 2

CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VEHICULES SUR LES VOIES OUVERTES A LA CIRCULATION GENERALE

ARTICLE 9

Dans les surfaces du Terminal, les voies indiquées sur le plan annexé au présent Règlement sont seules ouvertes à la circulation générale c'est-à-dire à une circulation type urbain, par opposition aux parties du Terminal où ne transitent que des engins de manutention.

L'usage des voies générales est soumis aux dispositions du Code de la Route et à celles-ci après.

Tout accès de véhicules ou camion au terminal est soumis aux règles de sécurité et conditions d'accès au Terminal.

ARTICLE 10

Les vitesses maxima autorisées sur les voies ouvertes à la circulation générale sont limitées pour les véhicules à 20 km/h.

ARTICLE 11

Les véhicules devront obligatoirement marquer un arrêt aux portes de l'enceinte du Terminal lors de leur entrée ou de leur sortie.

Les véhicules dont le gabarit ou la charge dépasse les limites prévues par le Règlement sur la Police de la route et du roulage, ne pourront circuler à une vitesse supérieure à 10 km/h.

Les véhicules ou engins autorisés à circuler sur les chantiers, au sens de l'Article 13, devront marquer l'arrêt avant de s'engager sur les voies de circulation générale.

ARTICLE 12

Le stationnement sur les voies de circulation générale n'est autorisé que les emplacements spéciaux désignés à cet effet et pour la durée des opérations commerciales de chargement ou de déchargement des conteneurs ou marchandises, uniquement.

CHAPITRE 3

CIRCULATION ET STATIONNEMENT EN DEHORS DES VOIES OUVERTES A LA CIRCULATION GENERALE

ARTICLE 13

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à toutes les surfaces encloses du Terminal à l'exception des principales surfaces occupées par les voies ouvertes à la circulation générale.

Sont nommées ci-après <<chantiers>>, les surfaces non occupées par les voies ouvertes à la circulation générale par les emplacements des parkings qui leur sont annexés.

ARTICLE 14

Les vitesses maximales autorisées sur les voies autres que celles ouvertes à la circulation générale sont limitées pour tous les véhicules et engins à 10 km/h.

Les véhicules autorisés à circuler sur les chantiers devront marquer l'arrêt avant de s'engager sur les voies de circulation générale.

Les limitations de vitesse seront clairement affichées aux entrées du Terminal.

ARTICLE 15

La circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules sont strictement interdits sur les chantiers, sous les réserves ci-après :

- Le stationnement n'est autorisé qu'aux emplacements fixés par le Port Autonome et faisant l'objet d'une signalisation particulière ;
- La circulation et le stationnement sont autorisés sans limitation pour les engins de manutention de la RTC ;
- Les ensembles rouliers de transport de conteneurs sont autorisés à stationner pendant le temps strictement nécessaire à leur chargement ou déchargement. Aucune remorque, avant ou après déchargement ne pourra être abandonnée sur les zones de chantier

- Les véhicules assurant le service des navires (avitaillement, relève d'équipage, réparation...), le service des portiques ou des engins de manutention peuvent venir sur leur lieu d'intervention, en empruntant, dans toute la mesure du possible, les voies de circulation générales, mais ne pourront y stationner que le temps nécessaire à la réalisation de leur opération.

L'arrêt et le stationnement sont ceux définis par le Code de la Route.

ARTICLE 16

Les véhicules autorisés doivent ralentir dans les endroits étroits, encombrés ou aux emplacements où il existe un obstacle quelconque à la libre circulation.

ARTICLE 17

Devront être laissées entièrement libres de tout obstacle :

- La zone à quai comprise entre l'arrêt du quai et le rail côté mer des portiques
- Une zone de 1,50 m de large, à compter du bord de chaque rail, tout au long des voies ferrées situées à l'intérieur du Terminal
- Une zone de 1,00 m de largeur de part et d'autre des rails de roulement des portiques
- Les allées de circulation dans leur intégralité.

CHAPITRE 4

DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 18

Les infractions aux dispositions de présent Règlement seront constatées par :

- Les Officiers et Agents de Police judiciaire et par les fonctionnaires, agents ou préposés ayant qualité
- Les Officiers et Maîtres de Port
- Les agents des services de sécurité dûment habilités par la RTC.

ANNEXE II

REGLEMENT D'EXPLOITATION DES GRUES DE QUAI

OBJET DU REGLEMENT

ARTICLE 1

Le présent règlement a pour objet de fixer les conditions d'exploitation des grues de quai du Terminal à conteneurs, dont la RTC a la gestion exclusive.

L'utilisation des grues de quai entraîne l'adhésion sans réserve au présent Règlement, aux tarifs d'usage relatifs à leur utilisation ainsi qu'à tous les Règlements en vigueur au Port Autonome de DOUALA, non contraires aux présentes dispositions.

CARACTERISTIQUES DES GRUES DE QUAI

ARTICLE 2

- Vitesse maximale du vent pour arrêt des opérations ---16 mètres / seconde
- Force maximale de levage sous spreader -----40 tonnes-----
- Force maximale de levage sous crochet-----45 tonnes-----
- Et toute autre caractéristique sera à préciser par simple avis aux usagers pour tout nouvel équipement introduit par le concessionnaire.

UTILISATION DES PORTIQUES

ARTICLE 3

Sont assujettis à l'utilisation des grues de quai, dans les limites des disponibilités, les navires suivants:

- Les porte-conteneurs entièrement cellulaires
- Les porte-conteneurs non cellulaires
- Les navires RORO ayant des conteneurs en pontée
- Les navires mixtes (marchandises diverses + conteneurs)

ARTICLE 4

Les spécificités du trafic du Terminal à conteneurs du Port de DOUALA sont les suivantes :

- Le nombre de portiques est inférieur au nombre maximum de navires à quai

- La nature des navires est différente et présente une gradation du <<moins conteneurisé>> vers le <<plus conteneurisé>>
- Le Terminal est soumis à la marée pour l'entrée et sortie des navires.

Pour la mise à disposition des grues de quai, qu'ils soient tous opératoires ou qu'il n'y ait qu'un seul, l'énoncé des Règles de Priorités pour leur attribution s'appuie sur deux principes intangibles : <<Faire passer par le Terminal le maximum de conteneurs dans le minimum de temps, en tenant compte des impératifs des marées. >> L'application de ces principes conduit à la règle d'attribution des portiques suivante :

1/ Principe

En cas de concomitance d'escale les moyens sont affectés selon les règles de priorité ci-après :

A/ Règle de priorité de rang

Cette règle principale détermine l'ordre d'attribution des portiques, par famille de navires.

- 1° rang---Porte-conteneurs cellulaires non grésés
- 2° rang--- Porte-conteneurs cellulaires grésés
- 3° rang--- Porte-conteneurs non cellulaires
- 4° rang--- RORO non grésés
- 5° rang--- RORO grésés
- 6° rang---Navires mixtes.

La règle de priorité de rang ne s'applique qu'aux navires satisfaisant aux règles de conditionnalités relatives aux documents nécessaires à la préparation de l'escale tels que définis dans l'article 7.

B/ Règle de l'ordre d'arrivée à quai

La règle de l'ordre d'arrivée à quai est la règle subsidiaire qui permet :

- De départager les navires de même rang dans l'attribution des moyens, si ceux-ci sont insuffisants.
- De conserver l'usage des portiques à des navires de rang jusqu'à finition même si des navires de rang n+1 accostent au cours de shift suivant. Une dérogation concernant les navires porte-conteneurs cellulaires non grésés est possible.

2/ Règle générale

Les portiques sont donc distribués selon la gradation suivante :

1- S'il y a, à quai des navires de rangs différents, les moyens sont attribués des navires de plus haut rang aux navires de rang inférieur jusqu'à épuisement des moyens et en fonction des volumes de conteneurs prévus sur chacun des navires.

2- Si, parmi les navires de plus haut rang, présents à quai, il y a des navires de même rang, les moyens sont partagés entre les navires de même rang, s'ils sont en nombre suffisant.

3- Si les moyens ne sont pas suffisants pour assurer l'égalité de traitement entre les navires de même rang, pour quelque raison que ce soit, les navires seront servis dans l'ordre de leur arrivée à quai.

4- Si les navires arrivent en cours de shift, ils ne peuvent se prévaloir d'un rang supérieur à ceux présents à quai, et qui utilisent des portiques pour se faire attribuer tout ou en partie des portiques. Ils ne se verront attribuer les moyens disponibles qu'à la finition des navires en cours d'opérations. Une dérogation concernant les navires porte-conteneurs cellulaires non grésés est possible.

3/ Règles pratiques d'exploitation

1- Les navires assument les aléas liés à leur(s)grue(s) de quai

2- Bord à quai : en concertation avec la Capitainerie, l'agent et le Capitaine du navire, le bord à quai pour l'accostage des navires sera demandé par l'Exploitant du Terminal en fonction du plan de chargement, de la configuration du navire et des conditions nautiques.

3- Dès la fin d'accostage, les navires grésés travaillés au (x) grue(s) de quai ont l'obligation de placer immédiatement les flèches des grues matées horizontalement côté mer.

4- Aucun ne peut refuser, en cours de shift le remplacement de son portique par un autre venant de réparation, même en arguant de sa priorité de rang

5- Un navire dont le rendement en conteneurs / heure est manifestement bas, pour des raisons imputables au bord, pourra être retiré à tout moment, et réaffecté selon les règles générales.

6- La grue de quai d'un navire dont le rendement en conteneurs / heure est manifestement bas, pour des raisons imputables à l'indisponibilité des conteneurs export ou au défaut de documentation ou instructions adéquates du bord, de l'agent ou de l'armateur, pourra être retiré à tout moment, et réaffecté selon les règles générales.

7- A l'initiative de l'Exploitant, et après information des agents concernés, en fonction du déroulement d'ensemble des opérations sur le Terminal, un portique pourra être réaffecté à un navire en finition pour permettre sa sortie avant la marée, au nom du principe du <<passage par le Terminal du maximum de conteneurs dans le minimum de temps.>>

8- En la présence de navires en attente de poste à quai, les navires déjà accostés s'obligent, sous contrôle de la Capitainerie, à appareiller dans un délai d'une heure après la fin des opérations commerciales, et les conditions nautiques permettant.

Le Responsable du Terminal est habilité à modifier l'affectation des portiques à tout moment, selon la configuration des escales en cours et annoncées, afin d'optimiser l'utilisation des postes à quai et les performances globales du Terminal.

ARTICLE 5

Les armateurs ou leurs représentants ne pourront prétendre à aucune indemnité en raison des interruptions de manutention liées au déplacement des portiques, ou à la

réaffectation d'engins de manutention, effectués dans l'intérêt général ou pour des raisons de sécurité.

ARTICLE 6

Au cours des opérations de manutention faisant intervenir grues de quai, les navires ne seront autorisés à utiliser leurs grues de bord que dans les conditions fixées par les Responsables du Terminal, pour préserver la sécurité des biens et des personnes.

DEMANDE D'UTILISATION

ARTICLE 7

Les fiches navires relatives aux demandes d'utilisation des moyens de manutention doivent être présentées au responsable des opérations bord 24 heures au moins avant la mise à disposition et confirmées par cahier de transmission ou par voie électronique de la manière suivante :

- Pour le shift de jour et nuit : avant 17h le jour ouvrable précédant les opérations
- Pour les shifts de samedi, dimanche et lundi : le vendredi avant 17h.

Les documents suivants devront être remis au responsable de la manutention bord, 12 heures avant l'arrivée du navire par cahier de transmission ou par voie électronique.

- Bay plan import
- Bay plan export
- Liste des conteneurs import
- Liste des conteneurs export
- Liste des shiftings
- Liste des conteneurs hors gabarit
- Liste des marchandises dangereuses
- Liste des conteneurs frigos

La RTC fera connaître ses prévisions de disponibilités, notamment en matière de grues de quai et d'équipes avant le début des opérations.

ARTICLE 8

Tout complément ou modification des éléments de la demande d'utilisation doit être porté, sans délai par écrit (porté / fax / Email), à la connaissance de la RTC en indiquant les références de la demande d'utilisation initiale.

ARTICLE 9

Aucun moyen matériel de la RTC ne peut être mis en œuvre sans une demande d'utilisation régulière.

ARTICLE 10

L'armateur ou son représentant est responsable de toutes les conséquences pouvant résulter d'une déclaration erronée, incomplète ou tardive, ainsi que des modifications survenant de son fait en cours d'escale.

ARTICLE 11

Le Client qui ne dépose pas sa demande d'utilisation dans les délais prescrits perd son droit à l'affectation de moyens décrite à l'Article 4.

ARTICLE 12

Le non-respect de ces dispositions donne lieu à un minimum de facturation défini au barème joint en annexe.

CONDUITE DES ENGINES

ARTICLE 13

La conduite des portiques est assurée exclusivement par les agents habilités de l'Exploitant.

ARTICLE 14

Les personnels attachés à la conduite des portiques sont sous l'autorité exclusive de l'encadrement de la RTC à qui il appartient de donner les ordres relatifs à la mise en place, au déplacement et à la conduite des engins.

REGLES DE SECURITE-AVARIES ET ACCIDENTS

ARTICLE 15

L'accès des engins est interdit au public. Il est réservé exclusivement au Personnel de la RTC et à ses sous-traitants de la maintenance, dûment habilités.

ARTICLE 16

Il est interdit de stationner ou de passer sous les charges manutentionnées par les grues de quai, sauf pour les besoins de la manutention.

Il est interdit de faire hisser du Personnel et du matériel par les portiques autrement que dans les conditions précisées à l'Article 18.

ARTICLE 17

Pour les besoins de l'exploitation, et sous contrôle de l'encadrement de la RTC, les grues de quai peuvent être toutefois utilisées pour le transport vertical des personnes, dans les conditions prévues par la réglementation relative aux mesures de sécurité concernant les appareils de levage (nacelle de sécurité.)

ARTICLE 18

Pour prévenir des avaries aux grues de quai, lors de l'accostage des navires, les portiques seront positionnés en dehors de la zone d'accostage fixée par la Capitainerie du Port.

ARTICLE 19

La RTC veillera à l'application des mesures prescrites par le présent règlement, les Règlements d'Exploitation et de Police du Port et la réglementation relative aux appareils de levage.

VERIFICATION DES CHARGES MANUTENTIONNEES

ARTICLE 20

Les grues de quai et les outillages annexes ne devront en aucun cas être soumis à des charges ou performances supérieures à leurs capacités techniques. Les capacités des moyens de levage sont apposées sur les engins.

ARTICLE 21

La RTC se réserve le droit de vérifier, à tout moment et en cours d'opération, le poids des conteneurs ou colis manutentionnés, sans que ce droit n'engage en quoi que ce soit sa responsabilité du fait de l'exercice de ce droit. Cette vérification s'exercera chaque fois que possible dans l'enceinte du Terminal afin de ne pas retarder les opérations du navire.

ARTICLE 22

Si le contrôle fait apparaître que le poids du conteneur ou du colis excède les capacités du portique, des outillages annexes ou du conteneur lui-même, celui-ci sera refusé, l'infraction constatée par les agents de la RTC et notifiée au représentant de la marchandise.

Tous frais relatifs à la manipulation, la reprise et/ou l'allègement ultérieurs du colis ou du conteneur en dépassement de poids seront facturés au représentant de la marchandise, sans préjudice des dommages et intérêts que la RTC pourrait réclamer par des voies de droit. Toutes les conséquences pécuniaires des avaries et dommages éventuellement causés du fait d'un dépassement et/ou d'une fausse déclaration de poids seront entièrement répercutées au représentant de la marchandise (importateur, exportateur, armateur ou leurs représentants.)

SUSPENSION DES OPERATIONS

ARTICLE 23

La RTC peut, en certaines circonstances liées à l'exploitation ou la sécurité, et le PAD informé, suspendre les opérations. Dans ces cas, nul ne pourra prétendre à une indemnité.

ANNEXE III

PROCEDURE DE CLOSING TIMES

Rappel de la réglementation en vigueur

Rappel des principales dispositions de l'AVIS AUX EXPORTATEURS ET TRANSITAIRES édicté par le PAD le 05 Décembre 2015 :

Les conteneurs et autres marchandises doivent être <<BONS A EMBARQUER>> (bons de Douane, bon phytosanitaire, tous frais dus payés) ET PHYSIQUEMENT PRESENTS SUR LE TERMINAL.

L'accès au Terminal n'est autorisé que pour les conteneurs à l'exportation affranchis des formalités d'embarquement.

12 heures avant l'accostage

A cette dernière exigence, il est nécessaire d'ajouter que le conteneur (ou la marchandise) doit également, au moment de sa livraison sur le Terminal, être alloué au navire, à la destination et au numéro de <<booking>> exacts.

L'application de l'avis du PAD concernant la Closing Time se traduit dans la pratique par la procédure suivante :

L'annonce des escales exports devront être passées quatre jours avant à la RTC soit par email, soit par fax ou cahier de transmission.

1/ 4 jours avant l'escale du navire X, le booking prévisionnel du nombre des conteneurs devra être transmis par cahier de transmission au responsable du Terminal chargé du parc. Ce booking permettra à la RTC de préparer l'espace physique nécessaire au pré stockage de l'export du navire.

2/ 2 jours avant l'escale du navire X, la mise à jour du booking prévisionnel du nombre de conteneurs devra être transmis par e-mail ou EDI ET cahier de transmission au responsable du Terminal chargé du parc.

3/ 24 heures avant l'escale du navire X, l'agent consignataire transmettra à la RTC par e-mail ou EDI la liste de charge nominative des conteneurs prévus charger (numéro, type, poids et destination.) Cette liste permettra à la RTC de peaufiner sa préparation de l'escale. La RTC tiendra au PAD, une copie électronique ou papier pour la pré facturation du PAD.

4/ L'agent consignataire transmettra à la RTC par email ou EDI la liste de charge définitive des conteneurs bons à embarquer et présents sur parc dans l'ordre suivant:

Au plus tard

A 17h00 le jour A pour un navire prévu travailler à compter du shift de jour B
A 10h00, le jour A pour un navire prévu travailler à compter du shift de nuit du jour A

Ceci, tous les jours y compris les samedis et dimanches à l'exception des jours de fermeture du Port.

5/ Les conteneurs ne figurant pas sur cette liste ne seront pas embarqués.

6/ Tous les conteneurs exports entrés sur le Terminal, doivent nécessairement avoir une prévision de navire export. En cas d'absence de prévision du navire export exacte et donc devant subir un changement d'escale les conteneurs subiront des frais de manipulation supplémentaire à la charge de l'agent consignataire. Ces frais de manipulation correspondent à l'équivalent d'un relevage par changement de navire pour les pleins et 50% de ce tarif pour les vides, selon la grille de manutention bord.

7/ Les conteneurs export, arrivant par la voie ferroviaire, dont on ignore le navire export, seront stockés par la RTC dans une zone spécifique. Les agents consignataires auront 4 jours, après le déchargement du wagon, pour indiquer à la RTC le navire export. Les agents consignataires sont au courant de l'arrivée de ces conteneurs grâce aux interchanges signés entre eux même et les transitaires. Avant ce délai, ces conteneurs ne subiront pas de frais de manipulation complémentaire. Après ce délai, seront facturés aux agents consignataires des frais de manipulations mentionnés au point 6.

8/ Pour les conteneurs export dont l'annulation de l'escale est confirmée à la RTC 48 heures avant sa prévision d'arrivée, ne seront pas facturés à l'agent consignataire les frais de manipulation complémentaires mentionnés au point 6. Toutefois l'agent consignataire dispose de 48 heures après l'avis d'annulation d'escale pour désigner un nouveau navire export. Après ce délai, seront facturés à l'agent consignataire, les frais de manipulation mentionnés au point 6.

9/ Les conteneurs débarqués en transbordement devront faire l'objet d'une désignation de navire export dans les 4 jours après leur débarquement. Après ce délai, seront facturés à l'agent consignataire les frais de manipulation mentionnés au point 6.

10/ L'embarquement des conteneurs vides se fera également sur la base d'une liste de charge transmise par email ou EDI à la RTC, 12 heures avant l'escale. Cette liste nominative pourra être modifiée, voir réduite mais non amplifiée. Les conteneurs vides devront être approchés sur le Terminal, au plus tard avant l'accostage du navire au Terminal.

Les conteneurs vides non embarqués devront ressortir du Terminal pour être stockés à l'extérieur du Terminal, aux frais et aux soins de l'agent de l'armateur.

ANNEXE IV

Conditions générales et particulières d'application des barèmes tarifaires

1. CONDITIONS GENERALES

1° Les tarifs ci-après s'appliquent à des conteneurs ISO.

2° TVA en sus selon Loi de Finances en vigueur.

3° Les opérations de surveillance et de sécurité spéciales prescrites par les autorités ne seront pas comprises dans ces tarifs.

4° Dans tous les cas, les surcharges suivantes s'appliquent sur le tarif d'acconage (manutention terre)

- A l'import et à l'export : + 50 % pour matières dangereuses telles que définies par le code IMCO
- Pour la catégorie de taxation <<autres produits import>> + 30 % pour les conteneurs 20' dont le poids excède 15 T 000 et les conteneurs 40' dont le poids excède 24 T 000.
- Pour la catégorie de taxation <<autres produits export>> + 30 % pour les conteneurs 20' dont le poids excède 15 T 000 et les conteneurs 40' dont le poids excède 24 T 000.

Ces deux surcharges surpoids et matières dangereuses sont cumulables.

5° Dans tous les cas, des ristournes de 25% sur le tarif d'acconage et 75% sur le stationnement s'appliquent pour toute marchandise en transit de et vers les pays limitrophes Tchad, RCA et Congo et les trois Régions du Nord - Cameroun. Ces ristournes sont subordonnées à la présentation d'une pièce douanière justificative.

6° L'immobilisation de matériel de manutention par la faute avérée de la marchandise donnera lieu à la perception des frais d'immobilisation de matériel.

7° Les opérations de reconditionnement avant embarquement / livraison ou de recerclage de débités ne sont pas comprises dans les tarifs. La faiblesse éventuelle du conditionnement sera constatée contradictoirement à la réception.

8° A l'expiration du délai de franchise et jusqu'à l'enlèvement des marchandises, il est perçu en plus des tarifs de manutention un droit de stationnement, conformément au tarif en vigueur.

1.A MANUTENTION BORD :

1° Les tarifs de manutention bord sont facturés au représentant de l'armateur sauf liner terms spécifiques différents dûment justifiés et agréés avec la RTC.

2° Les tarifs couvrent les opérations de chargement et déchargement de conteneurs et marchandises non - conteneurisées par la RTC depuis bord navire à sous palan et vice versa.

3° Le tarif de base <<manutention bord>> est applicable quel que soit le moyen utilisé à savoir grue de bord, grue de quai ou rampe lorsque la manutention bord est effectuée par la RTC.

4° La redevance grue de quai est le tarif par mouvement appliqué pour l'utilisation d'une grue de quai.

5° la redevance trafic conteneurs est facturée pour tous les conteneurs transitant par le Terminal à conteneurs, quel que soit le moyen de manutention utilisé et quel que soit le poste à quai (P14, 15 et 16 ou autre)

6° Shiftings bord/bord : il s'agit d'une opération de déplacement de marchandises à bord d'un même navire et sans passage à terre.

7° Shiftings bord/terre/bord : il s'agit d'une opération de déplacement de marchandise à bord d'un même navire avec passage à terre et réembarquement immédiat.

8° Transbordement : il s'agit d'une opération de déchargement d'un navire, puis de rechargement sur un autre navire avec éventuellement un transfert (aconage) sur parc ou magasin DIT et parfois un stockage sur terre-plein. Le tarif unique ou forfait prévu dans ce cas est applicable sans taxation additionnelle quelles que soit la séquence d'opérations et/ou le moyen utilisé (grue de quai, grue de terre) et bénéficiaire d'une franchise de stationnement de 15jours (au-delà : application du tarif de stationnement import.)

Sauf accord particulier préalable, l'ensemble de la tarification <<transbordement>> est facturable au premier navire.

Ne sont pas comprises les formalités administratives et douanières qui restent sous la responsabilité des armateurs ou de leurs représentants.

9° Empotage/Dépotage effectué par la RTC : un minimum de taxation à l'import de 6 Tonnes pour un 20' et de 12 Tonnes pour un 40' est appliqué.

Un minimum de taxation à l'export de 10 T000 pour un 20' et 20 T 000 pour un 40' est appliqué.

Acconage et relevage en sus selon tarif <<manutention terre.>>

Formalités administratives et douanières non comprises (certificats d'empotage...)

1.B MANUTENTION TERRE

1° Le tarif de manutention terre comprend tous les frais entraînés par la manutention des marchandises depuis sous palan navire jusqu'à leur délivrance sur moyen d'évacuation à l'import et depuis sur moyen d'évacuation jusque sous palan navire à l'export.

2° Les tarifs à la tonne sont appliqués par tonne ou fraction de tonne arrondie au dixième supérieur (marchandises non – conteneurisées.)

3° Tout conteneur à l'import et à l'export fait l'objet d'une taxation acconage et d'une taxation relevage correspondant à une prestation normale constituée :

- A l'import : d'un transfert sous palan / stack terminal, d'une réception plein sur stack, puis d'un relevage correspondant à la mise sur moyen d'évacuation.
- A l'export : d'un relevage depuis le moyen de réception, d'une reprise sur stack et d'un transfert sous palan navire.

4° Toute opération dérogeant à ce schéma opérationnel du fait de la marchandise donnera lieu à une taxation proportionnelle aux prestations complémentaires fournies.

5° La catégorie import <<produits de 1ère nécessité>> concerne les produits alimentaires suivants : riz, blé, farine, semoule, sucre, glucose, lait, sel, soja et tout autre produit conformément à la loi des finances en vigueur.

6° La catégorie <<autres produits>> à l'import concerne tous les produits qui ne sont pas des produits alimentaires de 1ère nécessité cités au point précédent.

7° En cas de catégories de marchandises différentes dans un même conteneur, le tarif de la catégorie la plus élevée s'applique.

8° La catégorie <<autres produits>> à l'export concerne tous les produits autres que les bananes, le coton, le café et le cacao qui font l'objet de catégories de taxation spécifique.

9° Stationnement à l'importation : une franchise de 11 jours ouvrables après la date d'arrivée du navire est accordée pour l'enlèvement des marchandises.

10° Stationnement à l'exportation : une franchise de 05 jours ouvrables est accordée pour la l'évacuation de conteneurs après leurs réceptions au terminal, sauf faute non – imputable à la marchandise.

12° A défaut d'enlèvement dans les 24 heures qui suivent l'expiration du délai de franchise, le réceptionnaire est tenu d'acquitter les tarifs de stationnement par jour ouvrable jusqu'au jour de leur enlèvement.

11–2° Branchement frigo : ce tarif inclut le branchement, la délivrance de l'énergie électrique, le monitoring, la fourniture secourue en cas de coupure du réseau public. La franchise du branchement est de 48 heures à l'export.

12° A défaut d'enlèvement dans les 24 heures qui suivent l'exportation du délai de franchise, le réceptionnaire est tenu d'acquitter les tarifs de stationnement par jour ouvrable jusqu'au jour de leur enlèvement.

13° Visite douane et inspections diverses : ce tarif forfaitaire y afférent inclut l'ensemble des prestations suivantes : un transfert, deux relevages, un dépotage, un empotage, la pose de nouveaux scellés.

14° Bois en 40' à l'export : ristourne spéciale de -25% sur l'acconage.

15° Conteneurs Vides : opération <<spot>> ou spéciale : manipulation pour inspection ou triage, <<coup de fourchette>> supplémentaire, mouvement de vides sur parc, non compris dans la séquence normale des opérations : 50% du tarif de relevage de plein par mouvement.

16° Conformément à la résolution n° 0685/CA/PAD du 6 décembre 2019, un abattement de 10% est accordé sur tous les tarifs de manutention terre. Ne sont pas concernés par cet abattement les pénalités de stationnement et les tarifs de manutention bord.

2. CONDITIONS PARTICULIERES

1. L'application des tarifs de manutention et de stationnement ne porte ni novation ni dérogation aux conditions générales ou particulières insérées dans le connaissement, relatives à la délivrance des marchandises intervenues entre transporteurs maritimes et les chargeurs.

2. Les prix faisant l'objet du recueil des tarifs applicables au terminal à conteneurs s'entendent pour la manutention de marchandises saines, en bon état de conditionnement, à l'aide d'engins d'un usage courant.

Les mesures particulières applicables aux marchandises dont l'état au débarquement exigerait des dispositions spéciales ainsi que les marchandises à caractère particulier seront discutées de gré à gré et doivent faire l'objet d'une demande préalable à la RTC.

Lorsque les opérations de manutention sont effectuées à l'aide des engins spéciaux nécessaires au levage des colis lourds ou demandés à la place ou en supplément des engins couramment utilisés, ils seront facturés en sus des prix du tarif en vigueur.

3. Le fardage et le bâchage ne sont pas compris dans le tarif de manutention, ainsi que les fournitures de matériel spécial lié à l'empotage.

4. Le réceptionnaire des marchandises inflammables, dangereuses ou explosives sera personnellement responsable des suites qui pourraient survenir de leur stockage en magasin, hangar ou terre-plein, lorsque la nature de ces marchandises n'aura pas été portée préalablement à la connaissance du transporteur maritime et de l'acconier.

5. L'enlèvement des marchandises par le réceptionnaire ou ses mandataires doit s'effectuer dès la remise du <<bon à délivrer>> par le transporteur maritime et l'autorisation d'enlèvement délivrée par le PAD, sous conditions des dispositions de l'article 121 ci-dessus.

3. MODALITES DE DELIVRANCE

1. Sur remise du connaissement accompli, le transporteur maritime remet un <<bon à délivrer>> qui doit être présenté par le réceptionnaire ou son mandataire aux agents de facturation désignés de la RTC qui perçoivent le tarif de manutention et éventuellement le tarif de stationnement.

2. La délivrance des marchandises en état d'avarie sera constatée après constat contradictoire de l'état des marchandises. La mention qui sera portée sur le bon à délivrer sera <<reçu conforme suivant constat d'avarie _____ du _____>>

3. Toute délivrance de marchandise dont le bon à délivrer ne porte pas la mention constituant une réserve telle que décrite au paragraphe précédent sera considérée comme une délivrance de marchandise saine et en bon état.

4. Au cas où au moment de la délivrance, l'on constate que la marchandise est manquante, un certificat provisoire sera échangé, auprès des transporteurs maritimes contre un certificat de <<non – livraison>> délivré au réceptionnaire.

Après les recherches nécessaires, si la marchandise n'est pas retrouvée, ce certificat provisoire sera échangé, auprès des transporteurs maritimes contre un certificat de <<non – débarquement>> définitif.

Si au contraire, la marchandise est retrouvée, sa délivrance ne pourra être effectuée que contre remise de l'original du certificat provisoire de <<non - livraison.>>

Si la marchandise a été transférée en <<Dépôt de Douane>>, il sera procédé à sa délivrance selon les conditions particulières et propres à ce régime et sur présentation du <<bon à délivrer>> établi par le transporteur maritime. Ce <<bon à délivrer>> devra être obligatoirement visé préalablement par le magasinier, ce visa n'est donné qu'après l'acquittement du tarif de stationnement dû, éventuellement, avant le transfert des marchandises en dépôt de Douane.

5. Visite douane : la reconnaissance contradictoire de l'état apparent des colis soumis à la visite de Messieurs les Inspecteurs de Douanes doit avoir lieu avant leur prise de possession des déclarations.

A la fin de la visite, ces colis doivent être refermés et soit encerclés, soit plombés avant leur remise sur les terre-pleins.