

**PORTS NEWSLETTER  
BOLETIN PORTUARIO  
BULLETIN PORTUAIRE**

**UNCTAD**

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT



n° 19

novembre  
1999

## **NOTE**

Les cotes des documents de l'Organisation des Nations Unies se composent de lettres majuscules et de chiffres. La simple mention d'une cote dans un texte signifie qu'il s'agit d'un document de l'Organisation.

\*  
\*   \*

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

<b>UNCTAD/SDTE/TIB/MISC.15</b>
--------------------------------

PUBLICATION DES NATIONS UNIES
-------------------------------

ISSN 1014-9996
----------------

# BULLETIN PORTUAIRE N 19

## Novembre 1999

préparé par le Secrétariat de la CNUCED



### *Sommaire*

<i>Editorial</i> .....	2
<i>21<sup>ème</sup> Conférence Portuaire Mondiale de l'IAP</i> .....	3
<i>Convention Internationale 1999 sur la Saisie Conservatoire des Navires</i> .....	5
<i>CNUCED X — Bangkok 12–20 février 2000</i> .....	6
<i>Littérature portuaire</i> .....	6
<i>Note technique : les ports de la quatrième génération</i> .....	10
<i>Les études récentes de la CNUCED</i> .....	13
<i>Programme de réhabilitation des ports de Somalie</i> .....	14
<i>Les activités de formation maritime</i> .....	15
<i>Divers: Coopération, Cours, Conférences</i> .....	19
<i>Les publications portuaires de la CNUCED</i> .....	24

## EDITORIAL

*C'est le dernier Bulletin Portuaire de ce siècle et de ce millénaire. C'est le moment pour réfléchir sur ce qui s'est produit dans l'industrie au cours de la période passée et c'est le moment d'essayer de prévoir ce qui se produira dans les 25 prochaines années. Il paraît prudent de prévoir que le commerce, en particulier le commerce maritime poursuivra sa croissance. En 1998, le commerce mondial de marchandises a augmenté de 4 pour cent et le commerce maritime mondial a dépassé les 5 milliards de tonnes. Le fret aérien a compté pour 26 millions de tonnes. Comme les produits manufacturés comptent maintenant pour plus de 75 pour cent du commerce en valeur, le trafic de conteneurs continuera à croître. Il est attendu que le trafic de 188 millions d'evp en 1998 atteindra de 417 à 491 millions d'evp en 2012, l'Asie constituant la région la plus dynamique. C'est la bonne nouvelle. La mauvaise nouvelle, c'est que les pressions à la baisse des tarifs vont s'intensifier tout comme les demandes de services de meilleure qualité. Le type de service de première qualité que les compagnies maritimes envisagent a été quantifié par l'un des orateurs de la Conférence des Opérateurs de Terminaux organisés à Dubaï en 1998: des taux compétitifs – 40 dollars US par mouvement et un minimum de 50 mouvements par heure et par grue. Des investissements considérables seront nécessaires parallèlement aux mesures pour réduire les coûts de manutention aux terminaux. Pour survivre, les opérateurs de terminaux devront être plus efficaces en utilisant les infrastructures de façon plus intensive et en étant aussi plus proactif afin d'offrir de nouveaux services.*

*D'où viendront les progrès de productivité dans le système de transport maritime international ? De façon évidente, il y a deux domaines où des économies substantielles sont possibles. Le premier est la réduction des temps d'immobilisation des conteneurs au minimum. Il est estimé en outre que le conteneur moyen passe 70 pour cent de son temps vide ou ne transportant rien d'autre que de l'air. Par conséquent, de façon idéale, lorsqu'ils arrivent au terminal par route ou par rail, ils devraient passer seulement quelques heures au port avant d'être à nouveau chargés à bord, et, réciproquement, au port de déchargement, ils devraient passer seulement quelques heures avant d'être chargés à bord pour leur prochaine destination. Le dédouanement serait réalisé à destination finale et, par conséquent, les marchandises passeraient la majorité de leur temps en mouvement plutôt qu'en attente de contrôle ou d'un prochain transport. Cela nécessitera une amélioration des flux d'information et la coopération de tous les acteurs le long de la chaîne de transport. Les technologies de l'information existent maintenant pour le faire. Les chargeurs bénéficient alors de temps de transit réduits et des coûts de transport plus bas. Pour l'opérateur de transport, cela signifie une utilisation plus productive des équipements et des revenus plus importants lui permettant de réduire ses tarifs et aussi d'augmenter sa profitabilité. Pour les opérateurs de conteneurs, leur capacité est principalement déterminée par les capacités de stockage – cette capacité peut être sensiblement augmentée en réduisant le temps d'immobilisation de la marchandise, et par conséquent, permettre de reporter des millions de dollars d'investissement dans de nouveaux équipements. Le second domaine d'économie consiste à minimiser le nombre de conteneurs qui circulent vides. Drewry Shipping Consultants estime que 21 pour cent des mouvements de conteneurs par navire correspondent à des vides. En trouvant du fret en retour, des revenus supplémentaires seront générés pour les opérateurs de transport. La boîte grise qui peut être partagée par les opérateurs de transport et un certain nombre de système d'échange d'information utilisant internet sont offerts comme solutions à ce problème.*

*Les autorités portuaires ont un rôle clé à jouer pour faciliter la croissance du commerce. Dans notre économie globale interdépendante actuelle, la croissance économique repose sur une plus grande spécialisation et le développement rapide du commerce international. Le système de transport d'un pays, qui inclut les ports, doit être modifié pour s'adapter à la nouvelle stratégie de « facilitateurs » du commerce et non pas de générateurs d'emplois et de revenus. L'objectif est de faire circuler le commerce extérieur national de façon efficace et la moins coûteuse possible. Avec la mise en œuvre de cet objectif, les ports joueront un rôle pivot dans la croissance économique et le développement au cours du prochain millénaire.*

La 21<sup>ème</sup> Conférence Mondiale Portuaire de l'IAP qui a été accueillie par l'Autorité Portuaire de Kelang, s'est tenue à Kuala Lumpur, Malaisie du 15 au 21 mai 1999. Le thème de la conférence de cette année a été "le commerce global par la coopération". Les thèmes et les orateurs de la conférence ont été choisis pour s'assurer que les membres soient informés des idées les plus courantes et les plus significatives sur les questions cruciales que les autorités portuaires et les opérateurs de terminaux doivent aborder pour poursuivre leur croissance. 518 personnes ont participé à cette réunion. Au cours de la conférence, il y a eu six sessions de travail traitant des thèmes suivants: les changements de structure dans le transport maritime et les ports; Préparer l'avenir avec les nouvelles technologies de l'information dans le transport maritime; Développement et gestion portuaires – les nouvelles tendances; Les tendances globales dans le commerce international et son impact sur l'industrie maritime; Protection de l'environnement maritime; Progrès technologiques et ses conséquences sur les opérations portuaires.

Pour la première fois dans l'histoire de la Conférence, le Premier Ministre du pays hôte a prononcé le discours d'ouverture de la session inaugurale. Le Premier Ministre Dr. Mahathir bin Mohamad a noté que le thème était d'actualité dans la mesure où de nouveaux défis dans l'environnement économique et politique vont apparaître en plus de la concurrence intense dans les affaires, les interactions continues et les effets de réseaux dans le commerce et les relations internationales. Il a noté qu'il était impératif que des stratégies proactives et de coopération soient initiées entre les pays développés et en développement pour assurer notre survie et notre prospérité. Le secteur portuaire a toujours joué un rôle majeur dans le développement de l'économie d'un pays et cette contribution devrait s'accroître dans le futur. Une infrastructure portuaire bien développée et fonctionnant correctement est une part vitale d'un système et d'un réseau de transport efficace. En Asie, les économies prospères ayant réussi se sont créées simplement en offrant des services portuaires de première qualité. L'attractivité des ports n'est plus due à une localisation stratégique mais parce qu'ils offrent des services efficaces et rapides et sont liés à des réseaux de transport terrestre et maritime de qualité. Les ports sont devenus des centres commerciaux où tous les types de produits ne sont pas seulement reçus, déballés, triés et emballés mais des activités de transformation sont réalisées à l'exportation. Dans la conquête vers une expansion commerciale et économique, une utilisation plus innovante des ports et de leur environnement immédiat devra être trouvée. Avec l'utilisation croissante des technologies de l'information, davantage de transactions et d'activités seront centralisées autour des ports où l'arrivée et le départ des marchandises peuvent être confirmés. En Malaisie, 90 pour cent du commerce en valeur transite par les ports. Pour promouvoir l'utilisation de son port de transit, le port de Kelang, la politique de cabotage et les contraintes sur la participation des sociétés étrangères au capital des agences maritimes ont été allégés. Un guichet unique pour les procédures administratives et la simplification des procédures portuaires ont été adoptés. Le Gouvernement et le secteur privé ont travaillé étroitement de concert et poursuivront leur coopération pour s'assurer que les besoins des utilisateurs de transport soient satisfaits. Ce partenariat doit être consolidé pour le plus grand bénéfice et la prospérité du secteur et pour le développement national.

Dans son discours d'ouverture, Jean Smagghe, Président de l'IAP, a parlé des défis clés auxquels seront confrontés les directeurs de ports. Premièrement, l'incertitude sur l'avenir. Il y a eu des changements majeurs sur le plan politique, économique et financier et des crises au cours des années passées, affectant des régions entières ayant des conséquences sur le commerce et le trafic portuaire. Deuxièmement, le phénomène de globalisation a conduit à la formation d'alliances maritimes mondiales, la création de port de transbordement, l'utilisation de navires de plus en plus grands, l'accroissement de la participation du

secteur privé et l'émergence d'opérateurs multi-ports. Ces changements modifieront la structure institutionnelle de nombreux ports publics. Troisièmement, l'avancée significative en matière de communication et d'informatisation a eu le plus grand impact et change radicalement notre façon de travailler. La communication améliorée fournit un accès rapide à l'information et offre une grande possibilité pour améliorer la productivité des installations portuaires. Quatrièmement, l'environnement, qui doit être intégré aux projets de développement portuaires, et la sécurité portuaire sont devenus des questions importantes. Des normes internationales doivent être appliquées pour protéger l'environnement.

Depuis la Conférence de Londres, un travail important a été mené sur l'avenir de l'association par la Groupe d'Actions IAP 2000. L'IAP continuera à être un forum d'échanges, où les directeurs de ports, qu'ils soient publics ou privés, de toute taille et de tout pays, peuvent se réunir, partager des points de vues, obtenir des informations et définir une ligne politique commune pour la représentation ou la défense de leur industrie vis à vis des différentes organisations internationales. On trouve, parmi les travaux du Groupe d'Actions, une mise à jour et adaptation de la déclaration de mission de l'IAP (voir ci-dessous), la décision de réduire le comité exécutif de 33 à 22 directeurs et la création d'une nouvelle commission « planification à long terme ».

### **Mission**

*L'association internationale des ports (IAP) est une organisation internationale d'autorités portuaires et de ports publics ou privés dont les missions sont:*

- *De promouvoir le développement de l'industrie portuaire et maritime en renforçant la coopération entre les membres afin de bâtir un partenariat plus étroit entre les ports et havres sur le plan mondial, et ainsi promouvoir la paix dans le monde et le bien-être de l'humanité;*
- *De s'assurer que les intérêts et les points de vue de l'industrie sont représentés au sein des organisations internationales impliquées dans la régulation du commerce international et du transport et pris en compte dans les activités de régulation de ces organisations;*
- *De collecter, analyser, échanger et distribuer des informations sur les tendances émergentes dans le commerce international, le transport, les ports et la régulation de ces industries.*

Dr. Satoshi Inoue a été nommé comme le nouveau Secrétaire Général, remplaçant M. Hiroshi Kusaka qui a servi l'IAPH au titre de Secrétaire Général de 1987 à 1999. Dominic J. Taddeo, Directeur Général de l'Autorité Portuaire de Montréal, a été élu Président, remplaçant M. Jean Smaghe, qui a été élu comme membre honoraire, ainsi que Jean-Michel Moulod, ancien Directeur Général du port d'Abidjan, et M. Hiroshi Kusaka. Le Port de Montréal accueillera la prochaine Conférence Mondiale de l'IAP en 2001. M. Taddeo a fait remarquer que les ports ont été une source et un levier de paix et de prospérité. Le commerce mondial est actuellement évalué à 6 mille milliards par an. 60 pour cent du commerce

commerce mondial en valeur transite par les ports. Cinq milliards de tonnes de marchandises transitent par les ports par an (soit 10 milliards de tonnes chargées/déchargées manutentionnées au minimum). Il y a deux tendances dont on est certain : le rôle crucial des ports pour le commerce mondial , la poursuite du rythme des changements. En conclusion, il a relevé trois objectifs qu'il espérait que l'association atteigne d'ici la prochaine conférence. Premièrement, l'amélioration de la communication auprès des membres, les autres parties prenantes aux ports et les médias dans le monde entier. Deuxièmement, un accroissement du nombre des membres en incluant les ports secondaires. Troisièmement, une adaptation et une mise à jour de la base de données de l'association. Il espère que ces mesures permettront de créer une alliance renforcée pour le commerce maritime mondial. (consulter le site web [www.iaph.org.jp](http://www.iaph.org.jp) - noter le changement d'adresse – nouveau numéro de fax : + 81 3 5403 7651.

## Convention Internationale 1999 sur la Saisie Conservatoire des Navires

Une conférence diplomatique de l'ONU et de l'Organisation Maritime Internationale a été organisée à Genève sous les auspices de la CNUCED avec la participation de 100 pays. La Conférence a mis au point le texte d'une nouvelle convention sur la saisie conservatoire des navires adoptée par consensus le 12 mars 1999. Les ports sont généralement les pays d'accueil forcés des navires de mer saisis, ce qui peut avoir des conséquences substantielles sur la gestion opérationnelle et commerciale du port. Cette convention est par conséquent importante pour les Autorités Portuaires et son impact devrait être pris en compte au moment de ratifier cette Convention et en révisant la législation nationale.

Un certain nombre de créances maritimes sont identifiées qui permettent d'opérer la saisie du navire ou d'un navire de la même compagnie. Il existe plusieurs cas particuliers intéressants pour les ports qui sont les créances pour dommages ou menaces de dommage à l'environnement, le littoral ou des intérêts liés, causés par le navire ; les frais et dépenses relatifs au relèvement, à l'enlèvement, à la récupération, à la destruction ou à la neutralisation d'un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné ; le remorquage, le pilotage ; les marchandises, matériels, approvisionnement, soutes, équipements (y compris conteneurs) fournis ou services rendus au navire pour son exploitation, sa gestion, sa conservation ou son entretien ; et les droits et redevances de port, de canal, de bassin, de mouillage et d'autres voies navigables.

La saisie est aussi autorisée sur tout navire ou autres navires qui, quand la saisie est réalisée, est ou sont la propriété de la personne qui est redevable de la créance. Cette clause particulière est importante lorsque l'on traite d'une réclamation liée à un navire coulé, épave, échoué ou abandonné dans un port. La Convention n'affecte aucun droit ou pouvoir d'un Gouvernement ou de son administration, d'aucune autorité publique, autorité portuaire, sous aucune convention internationale ou aucune réglementation nationale, de retenir un navire ou d'en interdire le départ dans le ressort de leur juridiction.

La Convention entrera en vigueur 6 mois après sa ratification par au moins 10 Etats. La Convention a été déposée auprès du Secrétaire Général des Nations Unies à New York où elle peut être signée par tout Etat entre le 1<sup>er</sup> Septembre 1999 et le 31 Août 2000 et restera ensuite ouverte à l'adhésion.

## CNUCED X — Bangkok 12–20 février 2000

La CNUCED X se tiendra à Bangkok du 12 au 20 février 2000. Ce sera la première réunion mondiale du nouveau millénaire. Elle se tiendra dans un pays, la Thaïlande, qui est considéré comme l'une des réussites en matière de croissance et du développement économiques. Cependant, ce pays a été aussi à l'épicentre d'une crise économique qui a commencé en Asie il y a deux ans – une crise qui peut être considérée comme une crise de développement. C'est une crise de développement puisque qu'elle a frappé la plupart des pays en développement, de façon quasi exclusive. Elle a été la plus destructrice dans les nations émergentes les plus développées. Cela a soulevé des doutes sur leur capacité à reconquérir leur niveau de performance économique. Les pays en développement doivent se battre pour adapter la globalisation à leurs propres besoins de développement économique, à leur rythme, et en fonction de leurs propres forces et faiblesses. La mission de la CNUCED n'est pas juste de promouvoir une sorte d'intégration sans réserve et mal définie des pays en développement dans l'économie mondiale et le système commercial. La CNUCED vise aussi à l'intégration vertueuse des pays en développement dans un système économique global plus cohérent et ouvert. La CNUCED X fournira une opportunité unique d'établir une plate-forme solide d'action destinée à sécuriser un meilleur avenir aux futures générations.

La mobilisation de ressources externes au développement dans les années 1990 a été caractérisée par une privatisation accrue des flux destinés aux pays en développement. Il en a résulté qu'un petit nombre de pays à revenu moyen a accédé aux marchés de capitaux internationaux et que la grande majorité restante des pays en développement a dû compter sur les sources de financement officielles en diminution. Les investissements directs étrangers (IDE) et les investissements de portefeuille étrangers (IPE) comptent pour la plus grande part des ressources nettes totales des pays en développement. L'IDE est une forme stable d'investissement, tandis que les investissements de portefeuille sont souvent plus volatiles. Ces développements constitueront une partie de l'arrière-plan des travaux de la CNUCED X. Pour plus d'informations sur cette conférence globale, consulter le site web [www.unctad-10.org](http://www.unctad-10.org).

## LITTERATURE PORTUAIRE

### **Gestion de la Qualité à l'Export : éléments pour des activités de formation**

Cette étude présente les concepts de base de la gestion de la qualité, en se fondant sur les principes et les pratiques adoptés sur le plan international, et examine leur implication sur la fonction d'exportation. Elle couvre différents aspects telles que les exigences de la qualité, l'assurance qualité, l'évaluation de conformité et la certification, et les questions relatives à l'environnement et le commerce. Cette publication fournit aussi des éléments intéressants qui peuvent être utilisés pour mettre au point des programmes de formation sur la gestion de la qualité à l'export dans les petites et moyennes entreprises. L'ouvrage est disponible en anglais, français et espagnol et gratuit pour les pays en développement.



*Centre de Commerce International, Palais des Nations, 1211 Genève 10, Suisse, Fax +41 22 733 4439 et courriel: itcreg@intracen.org.*

### **Gestion et opérations portuaires**

C'est la dernière publication dans la série des Guides Pratiques du Transport Maritime publiés par le Lloyd's. Il contient un panorama concis et complet des ports internationaux. Il peut servir de guide pour les étudiants, les praticiens du transport maritime, les armateurs, les commandants de port, les instituts de recherche, les directeurs de ports et tous ceux impliqués dans le développement et la maintenance portuaires. L'ouvrage offre une vue globale des activités d'un port, permet aux responsables portuaires d'examiner comment leur zone de responsabilité s'inscrit dans les activités globales du port sur le plan commercial et des opérations, traite des fonctions de base des ports, leur mode de propriété et comment ils peuvent être exploités, analyse les différents types de ports et pour chaque type, leurs caractéristiques essentielles, y compris sur le plan de l'administration, de la gestion, des opérations et à un niveau économique. L'impact du développement des technologies des navires sur les ports est examiné dans le détail. Les problèmes liés à des considérations environnementales rencontrées par les responsables de port sont soulignés. Cet ouvrage décrit comment la gestion portuaire s'est adaptée au cours du siècle passé.

*LLP Limited, Colchester, CO3 3LP, Royaume Uni, Fax +44 1206 772113 ou courriel Publications@LLPLimited.com*

### **Ingénierie Maritime et Ports**

La gestion, l'exploitation, la conception et la construction des ouvrages maritimes et portuaires ont récemment connu des évolutions rapides. Il est important pour l'industrie portuaire d'incorporer les dernières technologies dans des systèmes bien conçus pour rester compétitifs. Cet ouvrage contient les comptes-rendus de la Première Conférence Internationale sur l'Ingénierie Maritime et Portuaire. Son sommaire inclut des sections sur la gestion portuaire et des infrastructures – conception et construction, infrastructure portuaire –, la maintenance, l'exploitation portuaire, les technologies de l'information, l'environnement et les ports, le marché maritime et les stratégies portuaire, et la planification portuaire.

*WIT Press, Ashurst Lodge, Southampton SO40 7AA, Royaume Uni, Fax +44 238 029 2853 or courriel marketing@witpress.com.*

### **Transport Réfrigéré**

Le nombre de conteneurs réfrigérés utilisés a plus que doublé et il y a eu une augmentation sensible de l'utilisation des conteneurs sous température dirigée. Cette nouvelle édition aidera tous ceux concernés par le transport réfrigéré. Elle fournit des informations factuelles qui peuvent être utilisées par les décideurs ayant l'intention de développer ce mode de transport au cours du prochain millénaire.

*Witherby & Co. Ltd., 32-36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET, Royaume Uni, Fax +44 20 7251 1296 ou courriel: books@witherbys.co.uk*

## **Conteneurs ISO — Codification, identification et marquage (ISO 6346: 1995(E))**

La troisième version de cette Norme Internationale est disponible depuis la fin de 1995 mais ce n'est que nous avons appris l'existence de cette nouvelle édition. Les principaux changements par rapport au code de 1984 portent sur les codes « taille » et « type » des conteneurs. Les codes anciens « taille » et « type » étaient numériques. Ils sont aujourd'hui devenus alphanumériques. Le code « taille » à deux chiffres est maintenant un code à deux lettres dans lequel la première lettre se réfère à la longueur du conteneur (les codes de A à P désignent les longueurs non ISO comprises entre 24 et 49 pieds). Le second caractère se réfère à la hauteur (comprise entre moins de 4 pieds jusqu'à plus de 9 pieds 6 pouces) et la largeur (les caractères alpha, C-F et L-P se réfèrent à des largeurs supérieures à 8 pieds). A titre d'exemple, un code taille BE décrit un conteneur de 24 pieds de longueur (code B) d'une hauteur de 9 pieds 6 pouces, dont la largeur est comprise entre 2 438 mm et 2 500 mm (code E). Le code « type » à deux chiffres a aussi été transformé en code alphanumérique. La première lettre se réfère aux dix catégories générales de conteneurs (G – conventionnel [general cargo], V – conventionnel avec ventilation [general cargo with ventilation], B – vrac sec [vrac sec], S – néo-vcac (par exemple, bétail, véhicule) [named cargo], R – température dirigée [thermal], H – température dirigée à compresseur mobile [thermal with removal equipment], U – à toit ouvert [open top], P – Plate-forme [platform], T – citerne [tank] et A – air/terrestre [air/surface]. Le second caractère est numérique et fournit des détails sur chacun des types de conteneurs.

*International Organization for Standardization, Case Postale 56, CH-1211 Genève 20, Suisse et site web [www.iso.ch/infoe/intro.htm](http://www.iso.ch/infoe/intro.htm).*

### **La productivité des terminaux à conteneurs**

Ce rapport, publié par *Cargo Systems*, traite de la difficulté à définir la productivité portuaire et des différentes méthodes pour la quantifier. Le consensus existant dans ce secteur pour définir des normes a conduit un certain nombre d'institutions de l'industrie à développer des stratégies de mesure exhaustive. Ce rapport analyse un certain nombre de ces stratégies de mesure et suggère comment les opérateurs de terminaux peuvent déterminer de façon fiable leur productivité. Il y a aussi un certain nombre d'études de cas qui traitent des avantages et des inconvénients liés aux derniers développements en matière de conception de terminaux. Les méthodes pour améliorer l'utilisation de l'espace et la productivité de la manutention des conteneurs sont examinées.

*IIR Publications, 29 Bressenden Place, Londres SW1E 5DR, Royaume Uni, Fax +44 207 931 0516 and courriel [sales@containershipping.com](mailto:sales@containershipping.com).*

### **Les technologies de l'information dans les ports à conteneurs**

Cette étude, publiée par la revue *Cargo Systems*, examine l'impact des technologies de l'information sur les ports et les opportunités créées. Cette étude fournit des informations et des analyses sur les derniers développements de systèmes d'exploitation de terminaux, de réseaux de communauté portuaire, de techniques d'automatisation des terminaux et de normes EDI. Des études de cas, nombreuses et détaillées, incluant le port de Singapour et Rotterdam, sont utilisées pour illustrer les différents systèmes et leur efficacité. Les systèmes de positionnement par satellite, les technologies d'imagerie digitale aux portillons de contrôle, les véhicules guidés et automatisés, les systèmes entièrement automatisés de gestion de terminaux développés pour les terminaux à conteneurs font

l'objet d'une étude. Les nouveaux concepts dans les systèmes de gestion des terminaux, incluant les communications internet, les logiciels intermédiaires, les communications radio et le langage de programmation Java sont examinés. L'étude couvre tous les principaux systèmes de gestion de l'information et évalue leur efficacité à partir des expériences de ports.

*IIR Publications, voir ci-dessus.*

### **Les privatisations portuaires dans le monde : financement et propriété**

Cette étude publiée par Cargo System fait suite à leur précédente étude sur la *Privatisation Portuaire – Processus, Acteurs et Evolution*. Elle examine l'environnement actuel sur le marché, les stratégies de privatisation qui en a découlé et les futures tendances en matière de privatisation qui devraient apparaître vraisemblablement. L'étude décrit les différentes formes de concurrence et leur impact sur la privatisation. Dans chaque port, il y a des éléments propres tel que l'histoire, la culture et la localisation géographique. Ce rapport analyse les stratégies réussies de privatisation et montre pourquoi de plus en plus de ports se tournent vers la privatisation comme une solution. Des études de cas approfondies couvrant plus de 30 pays sont présentées.

*IIR Publications, voir ci-dessus.*

### **International Journal of Maritime Economics (IJME)**

C'est une nouvelle publication périodique apparue à la mi-1999. Elle est publiée 4 fois par an, en janvier, avril, juillet et octobre, par la « School of Economics » et l'Université d'Erasmus à Rotterdam. Ce Journal se concentre sur l'Europe et vise à devenir une plate-forme pour la dissémination des travaux de recherche en transport maritime réalisés dans l'Union Européenne. Pour les résumés des articles, on peut consulter le site web [www.few.eur.nl/few/research/pubs/ijme](http://www.few.eur.nl/few/research/pubs/ijme). Dans le numéro d'octobre-décembre, on trouve un article intéressant intitulé « Time Centrality in Transport » rédigé par P.W. Langen qui examine la stratégie de navires rapides. Il y a aussi un article intéressant dans le numéro précédent de Richard Goss intitulé « On the distribution of economic rent in seaports ». Le Journal aidera à faire de l'économie maritime une branche distincte et bien définie de l'économie appliquée. Pour information sur les contributions, contacter l'éditeur, Prof. H.E. Haralambides, Université d'Erasmus, P.O. Box 1738, 3000 DR Rotterdam.

*Erasmus Publishing, Strevelsweg 700/314, 3083 AS Rotterdam, Pays Bas, Fax +31 10 481 5250.*

### **Publications de l'association AIPCN/PIANC**

L'Association Internationale de Navigation (AIPCN) est une organisation scientifique et technique mondiale apolitique et sans but lucratif réunissant des membres individuels, des entreprises et des Administrations nationales. L'objectif de l'AIPCN est de promouvoir la navigation maritime et fluviale en favorisant les progrès dans la planification, la conception, la construction, l'amélioration, la maintenance et l'exploitation des voies maritimes et fluviales et des ports, ainsi que des zones littorales d'usage public. L'association dispose d'un certain nombre de publications d'intérêt pour les ingénieurs portuaires et les planificateurs (voir la liste complète des publications sur [www.ping.be/navigation-aipcn-pianc/part06.htm](http://www.ping.be/navigation-aipcn-pianc/part06.htm)). *Dragage : les faits* est un recueil qui a été conjointement publié par l'AIPCN,

l'IAPH et l'Organisation Mondiale des Associations de Dragage et l'Association Internationale des Entreprises de Dragage (IADC). L'objectif de ce recueil s'adresse aux responsables impliqués dans la gestion de projets de dragage, à ceux dont la connaissance est limitée en leur proposant une explication des concepts de base et ainsi éviter que des obstacles se dressent devant les projets de dragage nécessaires dans le cadre de développement portuaire.

*Prix et bon de commande disponibles sur le site web. Pour toute information supplémentaire ou pour commander la publication, contacter le Secrétariat Général de l'IAPNC, Graaf de Ferraris, Boite 3, Bld. du Roi Albert II, 1000 Bruxelles, Belgique ou par fax to +32 2 553 71 55.*

## NOTE TECHNIQUE

### Les Ports de la Quatrième Génération

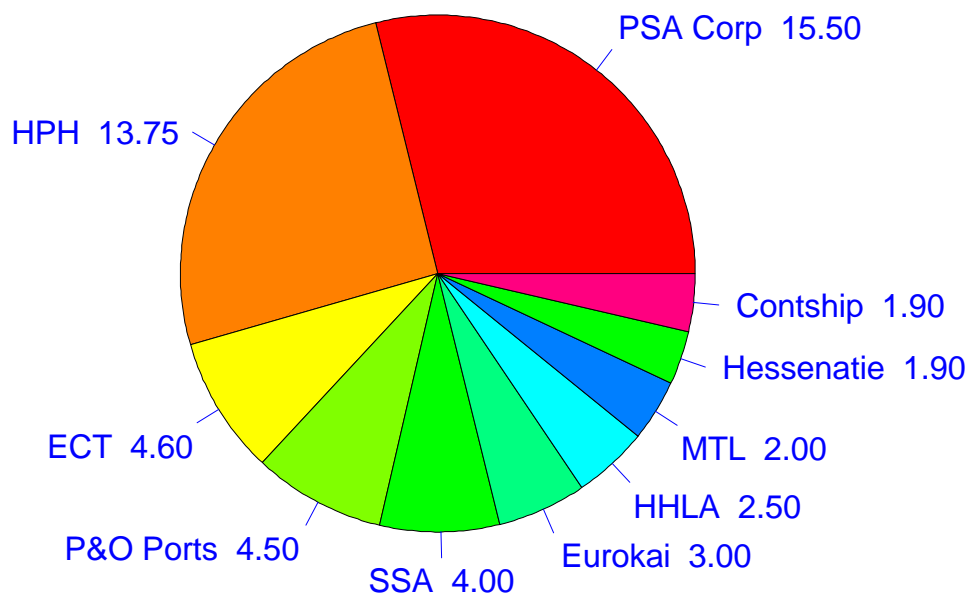
En 1994, le secrétariat de la CNUCED retenait l'expression, port de la troisième génération, pour désigner les ports, qui, en plus de la manutention, offraient d'autres services à valeur ajoutée tel que l'entreposage, l'emballage et la distribution qui génèrent des revenus et des emplois supplémentaires à la communauté portuaire. On parle maintenant de port de la quatrième génération pour désigner des ports séparés physiquement mais liés par des opérateurs communs ou à travers une administration commune, telle que la fusion des ports de Copenhague au Danemark et de Malmö en Suède. La principale raison de cette fusion est la construction du lien fixe « Oresund » qui, au moyen d'un système de tunnels et ponts, relie la Suède et le Danemark par route et par rail. Les deux ports unissent leurs forces, la meilleure stratégie pour rester compétitif. Les autorités portuaires ont établi une société commune suédoise, pour gérer les terminaux de façon combinée, où chaque autorité dispose d'une part de 50 pour cent. La compétitivité sera accrue grâce à l'élimination des redondances. Il n'y aura plus qu'un département comptable, un département commercial et une administration centralisée. Cela permettra à la nouvelle organisation portuaire de maintenir les charges de manutention au minimum tout en offrant une bonne qualité de services. Cela sera essentiel pour convaincre les clients de continuer à utiliser les services de ferry et les liens feeder plutôt que de transférer la marchandise sur la route. Un autre exemple est la compagnie Eurogate, qui est le fruit d'une « joint venture » entre la division conteneurs de BLG (Bremer Lagerhaus-Gesellschaft) à Brème et le terminal d'Hambourg, Eurokai.

Il est plus fréquent d'avoir des terminaux liés par des opérateurs communs avec l'expansion de la gestion par des opérateurs internationaux de terminaux et par les compagnies maritimes. Les alliances mondiales d'armateurs ont abouti à l'utilisation de navires de plus grande taille, le développement de réseaux feeder avec des ports de transbordement et une demande permanente pour des services plus productifs à des taux plus bas. Le développement de réseaux de plates-formes d'éclatement et de lignes « feeder » et les activités de transbordement qui leur sont liées, a abouti à l'émergence d'entreprise exploitante multi-port, telles que Hutchison Port Holding, P&O Ports, PSA Corp. et Stevedoring Services of America, qui opère des douzaines de terminaux à travers le monde. Les progrès en matière de communication et les technologies de l'information permettent aux opérateurs de terminaux d'améliorer leur productivité à travers une meilleure planification, une réduction du temps d'immobilisation de la marchandise dans les ports. Ces terminaux peuvent être considérés comme des ports de la quatrième génération parce qu'ils procurent des équipements de base sous un même système d'administration et d'exploitation.

Le 30 juillet 1999, Hutchinson Port Holdings (HPH) et Rotterdam Municipal Port Management (RMPM) ont informé la Commission Européenne que HPH ferait l'acquisition de 35 pour cent des intérêts de l'opérateur European Container Terminal (ECT). RMPM prendra aussi une participation de 35 pour cent tandis que les 30 pour cent restant seraient détenus par des institutions financières (28 pour cent) et le personnel (2 pour cent). HPH exploite actuellement 17 ports y compris au Bahamas, en Chine, en Indonésie, en Myanmar et au Panama. Les autres opérateurs de terminaux sont les P&O Ports (quatre terminaux en Australie et d'autres en Argentine, Chine, à Hong Kong (Chine), Inde, Indonésie, Nouvelle Zélande, Pakistan, Philippines, Russie, Sri Lanka, Thaïlande et Royaume Uni), PSA Corp. (en plus de quatre terminaux à Singapour, l'opérateur exploitation Sept ports au Brunei, en Chine, Inde, Italie, au Portugal et au Yemen) ; International Container Terminal Services Inc. (ICTSI)(présent à Manille mais aussi en Argentine avec deux terminaux, deux au Mexique et un au Pakistan et en Arabie Saoudite respectivement) ; Stevedoring Services of America (SSA) et Ceres Terminal (opérant principalement aux Etats-Unis mais disposant aussi de terminaux au Panama – SSA, Canada et Ukraine – Ceres). Avec la fusion récente d'une partie de Sea-Land avec A.P. Möller, Maersk/Sea-Land va maintenant opérer 24 terminaux et CSX Corporations en opérera neuf en Australie, Chine, République Dominicaine, Finlande et Russie. La combinaison des technologies de l'information, des fonctions administratives, commerciales et de marketing permettront de réaliser des économies substantielles.

Le graphique ci-dessus montre le trafic estimé des dix premiers opérateurs de terminaux, qu'il faut comparer au trafic total mondial de 164 millions d'evp. en 1997. On observera avec intérêt que deux compagnies dominent le marché en terme de trafic, tout en ayant en mémoire que les trafics de PSA et HPC incluent les trafics des ports de Singapour et Hong Kong respectivement. La caractéristique commune des ports de la quatrième génération est qu'il manutentionne des conteneurs et qu'ils sont souvent des ports de transbordement ou des ports principaux de transit.

### Dix Premiers Operateurs de Terminaux (Million EVPs - 1997)



Source: Containerisation International

Quel est l'avenir des autorités portuaires dans ce paysage ? Les opinions diffèrent largement sur le besoin de maintenir une autorité portuaire (ou une institution similaire) une fois que le secteur privé est devenu responsable de l'exploitation de la plus part des installations et des services portuaires. Sans surprise, les représentants du secteur privé estiment généralement que des organisations du type « autorité portuaire » constituent tout au plus un niveau supplémentaire de bureaucratie qui, par conséquent, consomme une part importante des ressources de l'économie nationale sans générer une production mesurable. De là, il encourage la disparition des autorités portuaires et au mieux acceptent la mise en place d'entreprise de type « propriétaire foncier » avec un statut à responsabilité limitée, est gérée avec des critères de rentabilité et qui reste, seule compétent, pour la gestion du domaine foncier portuaire. A l'autre extrême du spectre, on trouve des défenseurs acharnés du maintien d'une autorité portuaire publique, bien qu'il soit admis que la gestion réelle des activités opérationnelles telles que la manutention, le remorquage, le lamanage, le pilotage, l'avitaillement et autres services spécifiques seront confiés aux opérateurs privés.

Un processus graduel de privatisation exige que le Gouvernement et les initiateurs des schémas de privatisation définissent leur position dès le début. Cela déterminera alors dans une large mesure le mode et les modalités de la privatisation. En conséquent, cela se répercutera sur la définition et la rédaction des clauses des licences et contrats de concession. Par essence, cependant, dans le cadre d'une gestion portuaire moderne, il est nécessaire de disposer d'une capacité de commandement et une flexibilité, que le secteur privé est à même de proposer, et en même temps, une maîtrise et une vision à long terme, qui sont les qualités reconnues des institutions publiques. Ainsi, un secteur privé de plus en plus impliqué dans les ports n'est pas synonyme de redondance d'une organisation telle que l'« autorité portuaire ». Ce qui est absolument claire, c'est que les schémas de privatisations changeront fondamentalement la mission et les fonctions de l'autorité portuaire traditionnelle. Une autorité portuaire moderne devra essentiellement concentrer ses efforts sur la mise à disposition de manière efficace et l'exécution (directe ou à travers la sous-traitance) de *5 fonctions fondamentales* : la gestion du domaine foncier, la police et la planification, la réglementation, la fonction de surveillance et supervision, la fonction de contrôle et de promotion, et la fonction de formation portuaire. La fonction de planification est la clé pour assurer que les infrastructures routières et ferroviaires se développent de façon parallèle au développement du port. La fonction de supervision doit assurer qu'il n'existe pas de conséquences négatives suite à la privatisation de l'exploitation des terminaux. Par exemple, des normes minimales de productivité peuvent être établies (pour éviter de réduire la qualité de service) et, dans le cas d'une concurrence limitée, des procédures de contrôle des tarifs ou de contestation des charges portuaires peuvent être établies (pour empêcher une augmentation inappropriée du tarif).

Les Gouvernements à travers leurs autorités portuaires dans un certain nombre de pays en développement ont décidé d'ouvrir leur marché de manutention des conteneurs à des opérateurs de terminaux internationaux et des armements. En général, cela a abouti à des investissements supérieurs, un transfert de savoir-faire et une productivité accrue des services de manutention des conteneurs. Avec la procédure de location bail, l'opérateur dispose d'une autonomie suffisante et, en même temps, l'Etat conserve un contrôle du domaine foncier. La procédure d'appel d'offre permet de disposer aussi d'éléments pour s'assurer que le « meilleur » opérateur est choisi et que les services qui seront fournis ne soient pas contraires aux intérêts nationaux. Avec les procédures d'appel d'offre et de location bail du domaine public plutôt que sa vente, l'accès du services de manutention ne devrait pas créer de problème aux pays en développement dans la mesure où l'autorité portuaire contrôlera effectivement l'accès à une zone limitée du port par un système d'autorisation. De plus, une des clauses des contrats de location bail et de concession prévoit habituellement que le terminal est géré sur le principe

d'installation ouverte à tous les usagers [common user] et, par conséquent, qu'il n'y aura pas de discrimination à l'accès.

Cependant, pour atteindre un bon niveau d'efficacité, les Administrations devront encourager un environnement commercial sain à l'intérieur du port qui offrent des possibilités de choix aux chargeurs. Aussi longtemps que l'autorité portuaire retient les fonctions de gestionnaire du domaine foncier et de planification et vise à améliorer les niveaux de performance, la communauté commerciale bénéficiera d'une offre de services de qualité.

## LES ETUDES RECENTES DE LA CNUCED

### **Les Aspects Légaux du Commerce International (UNCTAD/SDTE/BFB/2)**

Cette étude récente de 61 pages porte sur la législation portuaire qui sous-tend les transactions d'importation et d'exportation et examine les risques inhérents au commerce international et les moyens de les gérer. Elle recense les problèmes légaux les plus fréquents qui surviennent lors de la vente de marchandises quand un acheteur et un vendeur se situent dans différents pays. La nature et le rôle des termes de la transaction internationale (Incoterms) sont traités après une introduction sur les principes gouvernant les ventes internationales de marchandises. Les incoterms sont des définitions standardisées rédigées par la Chambre de Commerce Internationale qui fixent les droits et les responsabilités de l'exportateur et de l'importateur en ce qui concerne l'organisation et le paiement de la livraison des marchandises dans le cadre d'une transaction internationale. L'étude décrit ensuite les différents moyens de s'assurer que les principales obligations contractuelles de la transaction de vente sont respectées, et en particulier, que les marchandises et services promis sont bien livrés par le vendeur que les termes du règlement effectués par l'acheteur. Les principaux instruments pour sécuriser le paiement (crédit documentaire et collecte des documents) et l'efficacité du contrat (garantie bancaire) sont décrits. Cette étude est un document de référence pour les prestataires de services de transport qui traitent directement avec les chargeurs.

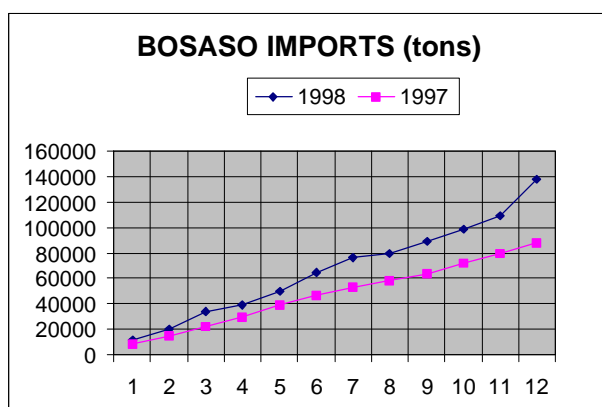
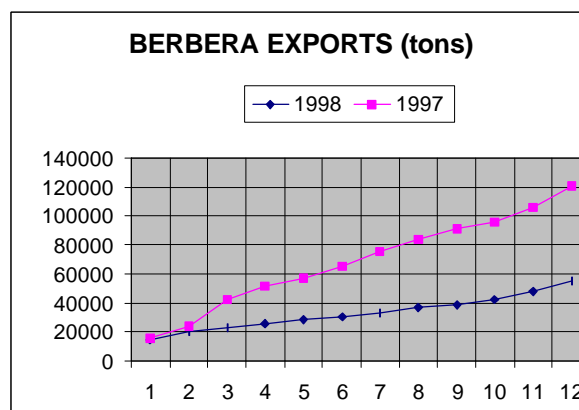
### **Evolution de la Législation Portuaire Brésilienne (UNCTAD/SHIP/494(16))**

Cette Monographie sur la Gestion Portuaire a été préparée par Celso Martins Pimentel, conférencier à l'Université de Vila Velha (UVV), Espírito Santo State, au Brésil. C'est la 16<sup>ème</sup> monographie de la série sur des sujets relatifs à la gestion portuaire rédigée en collaboration avec l'IAPH. Cette monographie examine le développement de la législation portuaire au Brésil dont l'objectif est double, en l'occurrence, de générer davantage de revenus pour le développement et d'améliorer la productivité portuaire. Cette étude porte dans un premier temps sur la législation du siècle dernier, puis la consolidation de la législation pendant la période 1930-1960 et finalement traite de la nouvelle loi adoptée en février 1993, ainsi que sa mise en œuvre. L'évolution des sources de financement du développement et de la maintenance des installations portuaires est également abordée.

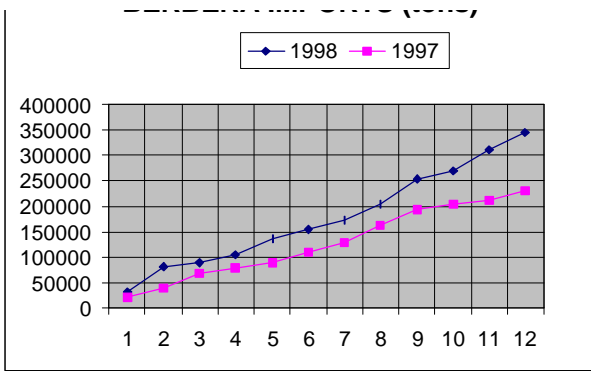
## PROGRAMME DE REHABILITATION DES PORTS DE SOMALIE MISE A JOUR

Les activités de coopération technique portuaire de la CNUCED se déroulent maintenant dans le cadre du projet SOM/98/001, qui a débuté en avril 1998 et qui doit se prolonger jusqu'en décembre 2000. Ce projet prévoit de fournir une capacité technique et managériale de base pour renforcer le développement économique et la gouvernance dans les régions nord de la Somalie qui comptent pour 35 pour cent de la population du pays. L'objectif global de ce projet est de contribuer au processus de réconciliation nationale. Le budget du projet est de 2 428 000 dollars US financé en totalité par le PNUD. Ce projet fait suite à un certain nombre d'autres projets complétés entre 1993 et 1998 d'un montant total de 6 491 966 dollars US.

Ce projet se concentre essentiellement sur l'amélioration des résultats des ports de Berbera et Bossasso. Berbera est le port principal d'exportation de chèvres, moutons et chameaux qui procurent la majeure partie des revenus en devises de la Somalie. Bossasso est un port qui accueille des boutres desservant le Nord Est de la Somalie avec un hinterland élargi, depuis que les ports du Sud de Mogadiscio et Kismayo sont fermés. Les statistiques de trafic pour les ports de Berbera et Bossasso sont disponibles ci-dessous. L'embargo mis sur les exportations d'animaux vivants vers l'Arabie Saoudite dû à la « fièvre du rift » qui a été appliqué au début de 1998 a été levé au cours de la première moitié de 1999 et les chiffres des exportations devraient par conséquent atteindre les niveaux atteints en 1997.







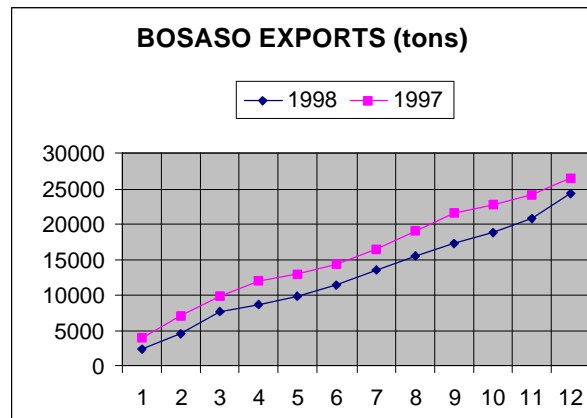
La composante importante du projet en matière de développement des ressources humaines a conduit à l'établissement de centres de formation dans les deux ports. La formation est offerte à l'encadrement et aux employés des institutions publiques et privées (par exemple, l'autorité portuaire, les agences maritimes, les douanes). La formation est aussi offerte aux personnes intéressées des deux villes adjacentes aux ports.

Dans le Nord Ouest de la Somalie (Somaliland), le projet bénéficie de la stabilité obtenue par les autorités locales. Des services de conseil sont donnés pour faciliter les flux commerciaux existants. Les statistiques et les études opérationnelles et financières sont régulièrement collectées. L'appel d'offre pour le développement d'installations industrielles dans le port de Berbera et l'élaboration d'un projet d'un « memorandum d'accord » pour accroître le trafic en transit vers l'Ethiopie font partie des activités en cours. Ce point est important au regard du changement de la structure du transport international dans la Corne de l'Afrique consécutif au conflit entre l'Eritrée et l'Ethiopie.

Les activités du projet ont créé les conditions d'un maintien durable des autorités locales et préparées la voie pour générer de nouvelles sources de revenus, notamment à travers des investissements dans le Nord Ouest de la Région. Dans cette région, des initiatives en matière de promotion commerciale sont envisagées, suite à des séminaires organisés à Dubaï, un lieu de résidence d'une large communauté somalienne expatriée.

Dans le Nord Est de la Somalie (la région de Bari), le projet apporte son soutien à l'administration locale qui cherche à consolider une administration régionale, Puntland, en offrant une gestion financière transparente et sécurisée des activités portuaires. Certains retards dans la consolidation de l'administration régionale ont affecté négativement les résultats attendus du projet.

Trois fonctionnaires internationaux et deux volontaires des Nations Unies travaillent sur ce projet. Ils



reçoivent le soutien de consultants internationaux en contrat de court terme, en particulier un expert

portuaire somalien expatrié qui a été envoyé sur le terrain pour conseiller les autorités locales du Nord Est sur la gestion du port de Bossasso. Il était auparavant le directeur général du port de Mogadiscio dans les années 80.

De façon général, ce projet a contribué à améliorer les chaînes logistiques d'exportation et d'importation en rationalisant l'évaluation et la collecte des taxes par les autorités portuaires, ce qui a permis d'améliorer l'administration et ainsi d'augmenter les niveaux de vie dans les villes portuaires.

## LES ACTIVITES DE FORMATION MARITIME

### **Séminaire Portuaire International de Delft**

L'Institut International d'Ingénierie en Infrastructure, Hydraulique et Environnement (International Institute for Infrastructural, Hydraulic and Environmental Engineering - IHE dont le site est visible sur [www.ihe.nl](http://www.ihe.nl)) a été créé en 1957 avec pour mission de proposer un programme d'enseignement supérieur international, destiné principalement à des pays en voie de développement. A l'heure actuelle, l'IHE jouit d'une solide réputation mondiale pour son action en matière de formation supérieure dans les domaines de l'hydrologie, de l'environnement et des infrastructures physiques. Basés sur une approche pluridisciplinaire, les cours soulignent la nécessité d'une approche globale pour mettre en place des solutions de développement appropriées. Depuis 1964, l'IHE organise un Séminaire Portuaire International, dans le but de fournir aux directeurs de ports, gestionnaires de terminaux, chargeurs, transitaires, ainsi qu'aux décideurs politiques de l'information en matière de gestion portuaire et de prestations de pré et post acheminement.

Ce séminaire de 6 semaines a été organisé chaque année en coopération étroite avec les services municipaux de gestion portuaire de Rotterdam et Amsterdam. Plus de 1.000 participants originaires d'une centaine de pays différents y ont assisté. Pour l'année 1999, les frais d'inscription se montaient à 10.500 Dfl (5.045 US\$), montant qui comprend les droits d'entrée pour assister aux cours, les frais de déplacement pour les visites, ainsi que le séjour à l'hôtel. Le programme incluait cette année des visites des ports d'Amsterdam et Rotterdam, Zeebrugge et Anvers, ainsi qu'un voyage d'étude de 6 jours à Douvres, Sheerness, Thamesport, Southampton, Le Havre et Rouen.

La problématique essentielle de ce séminaire consiste à fournir une vue aussi complète que possible de l'organisation et de la gestion moderne des ports, ainsi que de sensibiliser les participants aux nouvelles tendances dans l'industrie très dynamique des ports et du transport. La CNUCED a fourni des supports documentaires traitant d'aspects généraux de la gestion portuaire et de l'utilisation des technologies de l'information pour améliorer la traçabilité des marchandises, et par la même l'efficacité des transporteurs.

Le programme a débuté le 11 mai et a été suivi par 20 participants, dont 8 étudiants inscrits au programme M.Sc de l'IHE. En 2000, le séminaire se déroulera du 9 mai au 16 juin.

*Pour de plus amples informations, vous pouvez contacter Monsieur Ronald DeHeer, Delft, fax : 31 15 212 2921 ou courriel : [rdh@ihe.nl](mailto:rdh@ihe.nl)*

## **Stratégie de tarification portuaire - CNUCED (IPP4)**

Ce séminaire, conçu par la section transport maritime de la CNUCED comme un instrument de simulation pour les gestionnaires de port, s'est déroulé du 15 au 17 juillet 1997 à Buenos Aires, auprès de 23 participants des secteurs publics et privés. Ce programme a été mis au point et actualisé dans le cadre du module de gestion portuaire de l'Université Maritime Mondiale en 1997, 1998 et 1999.

On y présente la tarification portuaire comme un instrument stratégique servant à la mise en place d'investissements et de services efficaces, permettant d'améliorer la compétitivité du port. Le public visé se compose des hauts responsables des autorités portuaires, des compagnies de manutention (responsables financiers, de la tarification, des investissements, du marketing, du fonctionnement, etc.), des Ministères du Transport et des Communications, de l'Équipement, des Finances, de la Planification (responsable de la politique tarifaire, décideur en matière d'investissements, et superviseur des aspects économiques et financiers du secteur portuaire), ainsi que les compagnies de transport ou celles qui en dépendent : compagnies maritimes, opérateurs routiers et ferroviaires, agents maritimes, transitaires.

L'objectif du séminaire consiste à informer les acteurs sur :

- Comment participer à l'élaboration de la planification stratégique et commerciale ;
- Comment définir des tarifs qui permettent de financer les investissements aux différentes étapes du cycle des affaires ;
- Comment mettre au point des tarifs qui permettent d'accroître les parts de marché ;
- Comment modifier les prix à partir de la méthode « Coût - Performance - Valeur » ;
- Comment impliquer le secteur privé dans le développement portuaire ?

Ce programme s'étend sur 2 journées et demie, et se compose de 5 modules occupant approximativement une demie journée chacun. Les thèmes de ces 5 sessions sont les suivants : planification stratégique et tarification portuaire, investissement et tarification, stratégies de prix, modifications de prix, prix de location-bail. Pour cela, le séminaire est construit autour de textes académiques, d'exercices, d'études de cas et de jeux en équipe basés sur des exercices sur tableur ou mettant en œuvre des groupes de discussion. Un support documentaire de cours est fourni aux participants. Les meilleurs vecteurs d'apprentissage du programme sont les jeux en équipe et les discussions de groupe.

Deux intervenants spécialisés peuvent se charger de cette formation pour un maximum de 24 participants. Les interventions sont effectuées en anglais et peuvent être réalisées par la Section Transport sur demande des groupes ou institutions intéressées. Un budget sera proposé sur demande, incluant la rémunération des deux intervenants, ainsi que leurs dépenses et le coût du voyage. Sur place, les dépenses inhérentes à la réservation de salle et aux divers frais d'organisation seront à la charge des participants.

Il s'agit du quatrième « package de formation » mis au point par la CNUCED, sous l'égide du programme « d'amélioration de la compétitivité portuaire » (Improving Port Performance - IPP), et du troisième séminaire traitant de sujets d'intérêt majeur pour les dirigeants portuaires et les responsables d'organisations connexes. Le but de ces séminaires est d'accompagner la mise en place

de mesures adaptées et des réformes de l'industrie portuaire, ainsi que de fournir des programmes de formation adaptés et accessibles au personnel de direction.

*Les demandes de renseignements concernant ce séminaire devront être adressées à la Section de Transport, CNUCED, Palais des Nations, CH-1211 Genève 10, Suisse ; fax : +41 22 907 00 50.*

### **Planification stratégique des ports - CNUCED (IPP5)**

Développé par le professeur Michael IRCHA membre du groupe transport de l'Université de New Brunswick, ce séminaire repose à la fois sur la vaste expérience de son auteur dans le domaine des transports et sur le rapport de la CNUCED concernant *La planification stratégique des autorités portuaires*. Le cours a été validé dans le cadre d'une formation dispensée à l'IPER au Havre, en 1997, 1998 et 1999. La formation peut être dispensée à une échelle nationale, selon les mêmes modalités que le programme IPP4.

Il s'agit du cinquième « package de formation » mis au point par la CNUCED, sous l'égide du programme « d'amélioration de la compétitivité portuaire » (Improving Port Performance - IPP), et du quatrième séminaire traitant de sujets d'intérêt majeur pour les dirigeants portuaires et les responsables d'organisations connexes (dont le but est défini dans la section précédente).

*Les demandes de renseignements concernant ce séminaire devront être adressées à la Section de Transport, CNUCED, Palais des Nations, CH-1211 Genève 10, Suisse ; fax : +41 22 907 00 50.*

### **Programme de développement de la manutention portuaire - Bureau International du Travail**

Le programme de développement dans la manutention portuaire [Portworker Development Programme – PDP] se veut un projet ouvert dont les activités s'articulent autour de la définition, de la conception, du développement et de la mise en place de supports de formation modulaires, destinés à la main d'œuvre portuaire comme à ses dirigeants. PDP est constitué d'une bibliothèque de modules autonomes mais reliés entre eux, et qui peuvent être associés pour former des plans de formation répondant aux besoins spécifiques d'une profession portuaire particulière et de ses dirigeants. Les supports de cours sont destinés aux instructeurs portuaires dans leur propre contexte de formation, mais ils sont également conçus pour un usage à échelle nationale ou internationale. Le B.I.T. peut proposer une aide en matière de mise en place de cette structure de formation, en formant le personnel d'exécution et en fournissant un support documentaire pour la formation des instructeurs.

Chaque bloc de formation se compose d'un document écrit par l'instructeur (consignes sur la préparation et la présentation, supports additionnels à mettre au point, conseils sur la manière d'organiser des visites de sites et des applications, explications détaillées des aspects techniques), d'un jeu d'une cinquantaine de transparents en couleur pour la rétro projection, d'une liasse de feuilles d'applications et d'une liasse de feuilles de contrôle à photocopier. Chaque bloc remplit 20 à 30 heures de formation, volume variable selon le sujet.

Initialement, 30 blocs de formation, concernant le travail sur les terminaux à conteneurs, ont été mis au point, à l'aide d'un financement du gouvernement des Pays-Bas. Les sujets abordés avaient trait aux procédures sur le terminal, aux opérations de contrôle et de direction, à la fabrication de conteneurs et à la construction de porte-conteneurs, à l'empotage, à la manutention des produits

dangereux, à la sécurité sur les terminaux. Le B.I.T. souhaite développer progressivement cette bibliothèque de cours et l'élargir à d'autres domaines, comme le vrac, les opérations de déchargement ou les procédures d'entretien des équipements.

*Pour obtenir de l'information détaillée et se renseigner sur les modalités d'assistance du B.I.T. dans le cadre de la mise en place du programme de développement de la manutention portuaire, prendre contact auprès du Chef de la Branche des Industries Maritimes, Bureau International du Travail, 4 route des Morillons, 1211 Genève 22, Suisse ; fax : +41 22 799 7050 ; courriel : [MARIT@ILO.ORG](mailto:MARIT@ILO.ORG) et [www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/pdp.htm](http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/pdp.htm)*

### **Cours de perfectionnement professionnel - Université Maritime Mondiale**

L'Université Maritime Mondiale (World Maritime University - WMU) a été instituée par l'Organisation Maritime Internationale en 1983 dans le but de fournir une formation maritime supérieure à l'ensemble de la communauté maritime. En marge de son « master's degree » et de ses cycles de formation supérieure, l'Université Maritime Mondiale propose des cours de perfectionnement professionnels [Professional Development Courses – PDC] permettant aux cadres de mettre à jour leurs savoir-faire professionnels. Ces cours intensifs de formation et de pratique concernent le management, la croissance et les aspects administratifs, appliqués au domaine maritime. Sauf cas contraires, les cours se déroulent à l'Université Maritime Mondiale à Malmö en Suède.

Les cours concernant le domaine portuaire prévus pour l'an 2000 sont les suivants (vous en trouverez également un descriptif sur le site web à l'adresse suivante : [www.wmu.se/courses/profdev.htm](http://www.wmu.se/courses/profdev.htm) :

- *Février et mars : **Indicateur de compétitivité portuaire et analyse** (une semaine)*
- *Mars : **Contrôle de l'Etat au port** (une semaine)*
- *Juin : **Marketing portuaire** (une semaine)*
- *Juillet et août : **Progrès techniques des ports** (une semaine)*
- *Août : **Transport maritime des marchandises dangereuses** (une semaine)*
- *Août : **Sécurité Maritime** (une semaine)*

Les frais pour ces enseignements couvrent l'inscription aux cours, le support documentaire, les déjeuners et les frais de représentation. Les inscrits pourront obtenir des tarifs préférentiels aux deux hôtels situés à proximité des locaux de l'Université.

*Pour de plus amples renseignements, contacter le Capitaine Jan HORCK, Université Maritime Mondiale, PO Box 500, S-20124 Malmö, Suède ; fax : +46 40 128 442 ; courriel : [Jan.Horck@wmu.se](mailto:Jan.Horck@wmu.se)*

### **Institut Portuaire du Havre (IPER) - Formation au management portuaire**

L'institut Portuaire du Havre (IPER) organisera l'année prochaine un certain nombre de séminaires, en partenariat avec la CNUCED. Les sujets pressentis sont *Les méthodes modernes de gestion portuaire, La finance dans le monde portuaire, La gestion de la maintenance des équipements portuaires.*

*Ces séminaires se dérouleront au Havre ; pour plus d'informations, contacter l'IPER, fax : +33 2*

## DIVERS : COOPERATION, COURS, CONFERENCES

### **ISEMAR - Institut Supérieur d'Economie Maritime**

L'Institut Supérieur d'Economie Maritime (ISEMAR) a organisé en octobre deux journées de colloque sur le thème de la mondialisation. Le sujet de la première journée était *Les industries maritimes à l'épreuve de la mondialisation*, celui de la seconde *Gestion nationale et régionale des ports pour répondre aux défis de la mondialisation*. Les comptes rendus de ces colloques sont visibles sur le site web : [ww.isemar.asso.fr](http://ww.isemar.asso.fr) . On y trouve également de l'information sur les activités et les études conduites et en particulier des « Synthèses » sur les grands enjeux du transport maritime téléchargeables gratuitement sur le site internet.

*ISEMAR, Gavy Oceanis, BP 152, 44603 Saint-Nazaire Cedex, France ; fax : +33 2 40 90 50 86 ; e-mail : [contact@isemar.asso.fr](mailto:contact@isemar.asso.fr)*

### **Association de Management Portuaire d'Afrique de l'Est et d'Afrique Austral**

La 25<sup>ème</sup> assemblée du Conseil de l'Association de Management Portuaire d'Afrique de l'Est et d'Afrique Austral (Port Management Association of Eastern and Southern Africa - PMASEA) s'est tenue à Swakopmund, en Namibie, du 24 au 30 octobre 1999, sous l'égide de l'Autorité Portuaire des ports de Namibie.

*Port Management Association of Eastern and Southern Africa, P.O. Box 99209, Mombassa, Kenya; fax : +254 11 228 344 ; courriel : [pmaesa@africaonline.co.ke](mailto:pmaesa@africaonline.co.ke)*

### **Association des ports de l'ASEAN (APA)**

La deuxième conférence / salon de l' Association des ports de l'ASEAN devait avoir lieu à Bali en Indonésie en décembre 1999, suivie de la 25<sup>ème</sup> assemblée de l'APA, mais la manifestation a été repoussée.

*ASEAN Port Association, c/o Philippines Ports Authority, Marsman Building, South Harbor, Manille, Philippines; fax: +632 527 4749*

### **Programme de Seminaires de l'AAPA pour l'an 2000**

L'Association Américaine des Autorités Portuaires [American Association of Port Authorities (AAPA)] propose une large gamme de programmes de formation et éducatifs qui couvre quasiment tous les domaines d'intérêt de l'industrie portuaire. Le personnel portuaire dans le monde entier est encouragé à participer à ces programmes, à partager les expériences et à apprendre des autres ports. Le programme de séminaires est le suivant : Atelier Croisière, 13-14 janvier, St-Thomas, Virgin Island, USA ; Atelier sur les Relations avec l'Administration, 25-26 janvier, Washington DC; Atelier AAPA/U.S. Army Corps of Engineers, 1 février, Miami, Florida; Séminaire sur les ports, la navigation

et l'environnement, 2-4 février, Miami, Floride ; Programme de gestion de terminal, 14-18 février, Charleston, Caroline du Sud; Séminaires sur les problèmes de réglementation portuaire, 1-3 mars, Baton Rouge, Louisiane; Séminaire de finance portuaire, 26-28 avril, Long Beach, Californie, Conférence sur la direction de port, 8-12 mai, Oakland, Californie; Séminaire sur la tarification et la gestion du domaine foncier portuaire, 22-24 mai, Port Manatee, Floride; Séminaire sur la Planification et la Recherche, 7-9 juin, Philadelphie, Pennsylvanie; et Séminaire Spécial sur les Opérations de de Vrac et Marchandises diverses conventionnelles, 12-14 juillet , Duluth, Minnesota. La 9<sup>ème</sup> réunion des ports d'Amérique Latine se tiendra du 13 au 17 juin à Santa Marta en Colombie. La réunion portera sur des thèmes d'actualité telle que la privatisation, la sécurité, la protection, le marketing, la manutention des produits dangereux, les nouvelles technologies, la planification, la recherche et les opérations. Ce rassemblement permet d'établir et de renforcer les liens et les communications entre les ports d'Amérique Latine. La Convention Annuelle de l'AAPA se tiendra à Veracruz au Mexique du 16 au 20 octobre et sera accueilli par l'Autorité Portuaire de Veracruz.

*Pour plus d'information sur ces programmes, contacter Elana Kriess, Responsable des programmes et des services aux membres, Fax 1 703 684 6321 ou courriel ekriess@aapa-ports.org.*

### **Privatisation portuaire: Bilan global et perspectives**

Cette conférence de deux jours a été conçue pour faire le point sur ce qui été appris depuis que le processus de privatisation a débuté dans les années 79 et pour identifier et discuter les questions clés centrales pour la poursuite du processus au cours du nouveau millénaire. Avec le recul, un regard réaliste sera porté sur l'avenir, en particulier en ce qui concerne la négociation d'un bon accord, l'identification des bons partenaires et conseillers, et la mise au point d'une solution avantageuse. Les différentes parties impliquées dans le processus de privatisation présenteront leurs points de vue et échangeront des expériences de qualité. La Conférence se déroulera à Lisbonne, Portugal les 22 et 23 février 2000. La conférence sera suivie par un atelier de travail d'une journée consacré aux Droits et Taxes portuaires qui sera destiné à identifier les problèmes habituels rencontrés pour réformer la tarification portuaire et à examiner les meilleures solutions qui ont été conçues jusqu'à présent.

*IBC UK Conferences Limited, 57-61 Mortimer Street, Londres W1N 8JX, Royaume Uni, Fax +44 20 7636 6858 ou courriel cust.serv@ibcuk.co.uk.*

### **Le commerce électronique dans les ports**

La conférence examinera comment l'EDI et Internet peuvent être utilisés pour améliorer la vitesse et l'efficacité du commerce dans les ports et ainsi le faciliter. La Conférence se tiendra à Amsterdam les 24 et 25 février. L'un des plus grands défis auxquels sont confrontés les ports est de déplacer des marchandises avec une efficacité maximale et un désordre minimal. Les problèmes pour traquer les envois de marchandises et la documentation, et pour indiquer l'évolution du flux de marchandise aux transitaires, chargeurs, autorités portuaires et opérateurs intermodaux signifient que des délais vont survenir, réduisant la productivité et finalement la rentabilité des opérations. La Conférence regardera jusqu'à quel niveau les ports doivent investir dans le commerce électronique, comment dépasser les problèmes d'incompatibilité de système et quelles sont les implications légales du passage du message papier au message électronique, et comment assurer un flux fluide de communication.

*Euromoney Seminars, Playhouse Yard, Londres EC4V 5EX, Royaume Uni, fax +44 171 779 8603 ou courriel hotline@euromoney.com.*

### **Conférence & Exposition MED TRANSPO 2000**

Cette Conférence méditerranéenne sur les opérations portuaires et la logistique de transport sera organisée à Gènes en Italie les 27 et 28 mars. Des experts de l'industrie du transport mondial discuteront des méthodes pour développer des offres logistiques globales qui utilisent la Méditerranée comme un centre logistique de distribution en Europe de l'Est et de l'Ouest. Le rôle de la Méditerranée dans les services pendulaires et les services tour-du-monde sera analysé. Le programme de l'Union Européenne pour améliorer les ports et les infrastructures terrestres seront discutés. L'objectif de la conférence et de l'exposition est d'aider les participants à développer une capacité logistique globale.

*Journal of Commerce Group, London Road Business Centre, Liverpool L3 5JY, Royaume Uni, fax +44 151 2811947 ou courriel g Moran@mail.joc.com.*

### **SINGAPOUR 2000: Défis à l'ère du « Point.Com »**

Cet événement est organisé par l'entreprise portuaire PSA Corp. et se tiendra à Singapour les 29-30 mars 2000. La conférence se penchera sur ce que doivent être les préoccupations de l'industrie maritime pour rester dans la compétition du commerce électronique. Des experts de l'industrie discuteront de l'impact et des implications du commerce électronique [E-commerce] et comment l'industrie maritime doit s'orienter pour saisir les opportunités sur la toile mondiale, le web. Des directeurs de terminaux, des compagnies maritimes et des chargeurs se réuniront à la conférence pour engager une discussion visionnaire sur l'économie « Point.Com » 10 ans après les autoroutes de l'information. D'autres questions seront discutées : *Gestion des coûts et différenciation des services* – comment travaillent les ports et les lignes maritimes ; *Qualité des Services* – comme les services offerts à travers l'industrie sont de plus en plus perçus comme une commodité, qu'est ce qui définit la qualité ? ; *L'établissement d'une marque commerciale* - est-ce que l'industrie maritime doit se commercialiser elle-même? Cela correspond-il uniquement à de la publicité ? Parallèlement à la Conférence, une exposition SingaPort 2000 – première exposition maritime de la région Asie-Pacifique rassemblera les technologies et les services les plus récents pour l'industrie maritime. Quelques 400 entreprises internationales en provenance de 25 pays sont attendues.

*IBC Asia Limited, 1 Grange Road, #08-02 Orchard Building, Singapour 239693, fax +65 733 5087 or courriel laynah@ibcasia.com.sg.*

### **REVUE DE TRANSPORT MARITIME DE LA CNUCED, 1999**

Ce recueil de 150 pages sur les industries maritimes est maintenant disponible. Les principaux développements dans le transport maritime mondial y sont analysés. Il fournit des informations complètes sur tous les aspects de la demande et de l'offre de services maritimes. C'est la 31<sup>ème</sup> édition de la Revue qui est devenue une source unique d'information sur le commerce maritime présent et anticipé ainsi que sur l'évolution des flottes (informations sur le propriétaire réel du navire, la productivité des flottes, l'analyse du marché des fret, les évolutions dans les ports et le transport



multimodal). Dans cette édition, on trouve aussi une analyse des développements régionaux en Amérique Latine. L'étude peut être commandée auprès de la Section des Ventes et du Marketing des Nations Unies au prix de 50\$ E.U.

Section des Ventes et du Marketing; Palais des Nations; 1211 Genève 10; fax +41 22 917 0027 ou courriel [unpubli@unog.ch](mailto:unpubli@unog.ch).

### **Remerciements**

*Le Secrétariat tient à exprimer sa reconnaissance aux organisations qui ont contribué à la préparation de ce Bulletin. Le Secrétariat adresse en particulier ses remerciements à l'**Instituto Portuario de Estudios y Cooperacion** (Centre Trainmar en Espagne - Autorité portuaire de Valence) et à l'**Institut Supérieur d'Economie Maritime - ISEMAR** (Saint-Nazaire, France) qui ont effectué la traduction du Bulletin en espagnol et en français respectivement. Ce Bulletin Portuaire n'aurait pas pu être publié sous sa présente forme sans l'assistance de ces deux organisations.*

## SELECTION DE PUBLICATIONS PORTUAIRES DE LA CNUCED

➤ Les publications portuaires répertoriées ci-dessous sont disponibles auprès de:

Section des Ventes et du Marketing des Nations Unies  
Palais des Nations, CH-1211 Genève 10 - SUISSE  
**Fax: + 41 22 917 00 27**

Toute demande (veuillez préciser soigneusement les références) doit être accompagnée du paiement correspondant majoré de 12,00 \$E.U. pour frais de manutention et d'expédition. Les chèques devront être libellés à l'ordre de "Nations Unies, Vente des Publications". Sont acceptés les chèques en dollars émis sur une banque américaine et les eurochèques tirés sur une banque suisse et libellés en francs suisses.

Titre		Prix en \$E.U.
<b>MONOGRAPHIES SUR LA GESTION PORTUAIRE</b>		
L'horaire de travail dans les ports: passage de la journée normale avec heures supplémentaires au travail à deux shifts (UNCTAD/SHIP/494(1))	1983	20
Plans d'occupation des sols et zones portuaires: comment tirer le meilleur parti de l'infrastructure portuaire (UNCTAD/SHIP/494(2))	1983	20
Pour une organisation efficace de la maintenance du matériel portuaire (UNCTAD/SHIP/494(3))	1983	20
Programmation des opérations portuaires (UNCTAD/SHIP/494(4))	1985	20
Gestion des revêtements de terminaux à conteneurs (UNCTAD/SHIP/494(5) and Supp.1)	1987	30
Mesure et évaluation du rendement et de la productivité des ports (UNCTAD/SHIP/494(6))	1987	20
Quelques conseils pour une gestion efficace des hangars (UNCTAD/SHIP/494(7))	1987	20
Critères économiques pour le choix et le remplacement du matériel (UNCTAD/SHIP/494(8))	1991	20
Recommandations concernant la planification et la gestion des terminaux portuaires polyvalents (UNCTAD/SHIP/494(9))	1991	20
Gestion informatisée des terminaux à conteneurs (UNCTAD/SHIP/494(10))	1993	20
Les échanges de données informatisées portuaires (UNCTAD/SHIP/494(11))	1993	20
Instruments de promotion commerciale pour les ports (UNCTAD/SHIP/494(12))	1995	20
Freeport development: the Mauritius experience (UNCTAD/SHIP/494(13)) (anglais seulement)	1996	20
Stratégies de développement durable pour les villes et les ports (UNCTAD/SHIP/494(14))	1996	20
La démarche qualité : L'expérience du Port de Nantes/St-Nazaire (UNCTAD/SHIP/494(15))	1998	20
Evolution of Brazilian Port Legislation (UNCTAD/SHIP/494(16)) (disponible en français - début 2000)	1999	20

<b>RAPPORTS RECENTS</b>		
La planification stratégique dans les autorités portuaires (UNCTAD/SHIP/646)	1993	25
Le développement durable dans le secteur portuaire (UNCTAD/SDD/PORT/1)	1993	25
Organisation et gestion des ports: rapport préparé pour le Groupe intergouvernementale d'experts portuaires (TD/B/CN.4/GE.1/2)	1993	25
Rapport du Groupe Intergouvernemental d'Experts Portuaires (TD/B/CN.4/28)	1993	25
Strategic pricing for ports (UNCTAD/SDD/PORT/2) ( anglais seulement)	1995	15
Comparative analysis of deregulation, commercialization and privatization of ports (UNCTAD/SDD/PORT/3) (anglais et espagnol seulement)	1995	15
Financing port development (UNCTAD/SDD/PORT/4) (anglais seulement)	1995	15
Possibilités de coopération régionale dans le secteur des ports (UNCTAD/SDD/PORT/5)	1996	15
Organisation et gestion des ports: rapport préparé pour le Groupe intergouvernemental d'experts portuaires (TD/B/CN.4/GE.1/6)	1996	15
Rapport du Groupe Intergouvernemental d'Experts Portuaires (TD/B/CN.4/57)	1996	15
Guidelines for port authorities and governments on the privatization of port facilities (UNCTAD/SDTE/TIB/1) (anglais seulement)	1998	15
Etude sur les Transports Maritimes, 1999 (disponible en français en 2000)	1999	50

► Les études plus anciennes (tableau ci-après) ne sont pas gardées en stock. La Section de Transport de la CNUCED peut cependant aider ceux qui souhaitent recevoir une photocopie de ces études anciennes. Dans ce cas, nous sommes obligés de facturer à un prix de 25 \$E.U. pour les petits documents et 40 \$E.U. pour les documents de plus de 100 pages. Des conditions spéciales sont accordées aux institutions de formation des pays en développement. Les commandes doivent être envoyées à la Section des Transports de la CNUCED à Genève et les chèques libellés à l'ordre de "UNCTAD - IPP Funds in Trust".

ATTENTION: Pour des raisons administratives nous devons facturer SEPARÉMENT les commandes des la Section des Ventes des Nations Unies et la Section des Transports de la CNUCED

<b>Titre</b>		<b>Prix en \$ E.U.</b>
Statistiques portuaires (TD/B/C.4/79)	1971	25
Le débit des postes d'accostage (TD/B/C.4/109/Add.1)	1973	40
La tarification portuaire (TD/B/C.4/110/Rev.1)	1975	25
Les indicateurs du rendement portuaire (TD/B/C.4/131/Supp.1)	1976	25
Evaluation des investissements portuaires (TD/B/C.4/174)	1977	40
Manuel de Gestion portuaire (UNCTAD/SHIP/132)	1980	40
L'aménagement des ports: manuel à l'usage des planificateurs des pays en développement (TD/B/C.4/175/Rev.1)	1984	40
Manuel sur un système uniforme de statistiques portuaires et d'indicateurs de rendement (UNCTAD/SHIP/185/Rev.1)	1985	40

<b>Titre</b>	<b>Prix en \$ E.U.</b>
Proceedings of seminar on container terminal management Antwerp, 1983 ( Seulement disponible en anglais) (UNCTAD/SHIP/612)	1985 40
Organisation et gestion des ports: rapport préparé pour le Groupe intergouvernementale d'experts portuaires (TD/B/C.4/AC.7/2)	1985 25
Formation des cadres portuaires: approche de la CNUCED (TD/B/C.4/AC.7/3)	1985 25
Coopération entre les ports (TD/B/C.4/AC.7/4)	1985 25
Financement des investissements portuaires (TD/B/C.4/291)	1985 25
Aménagement des terminaux vraciers (TD/B/C.4/292)	1985 25
Facilités de transbordement (TD/B/C.4/293)	1985 25
Droits et obligations des exploitants et des usagers de terminaux à conteneurs (UNCTAD/ST/SHIP/6) (anglais et espagnol seulement)	1986 25
Le facteur de risque commercial dans la gestion des terminaux à conteneurs (UNCTAD/ST/SHIP/12) (anglais et espagnol seulement)	1987 40
Operating and maintenance features container handling systems (UNCTAD/SHIP/622) (anglais seulement) (Voir matériel pédagogique)	1988 25
Administration et organisation portuaire: une expérience intéressante au Maroc (UNCTAD/SHIP/627)	1989 25
Développement et amélioration des ports: le rôle de la CNUCED (TD/B/C.4/AC.7/7)	1990 25
La coopération entre les ports des pays en développement (TD/B/C.4/AC.7/8)	1990 25
Maintenance du matériel portuaire (TD/B/C.4/AC.7/9)	1990 25
L'établissement de facilités de transbordement dans les pays en développement (TD/B/C.4/AC.7/10)	1990 25
Principes directeurs pour l'informatisation des ports à l'intention des responsables portuaires (TD/B/C.4/AC.7/11)	1990 25
Système d'information géré par ordinateur pour les opérations portuaires (TD/B/C.4/AC.7/11/Supp.1)	1991 25
Les principes de la gestion et de l'organisation d'un port moderne (TD/B/C.4/AC.7/13)	1992 25
Le marketing portuaire et le défi des ports de la troisième génération (TD/B/C.4/AC.7/14)	1992 25
Les aspects juridiques de la gestion portuaire (UNCTAD/SHIP/639)	1993 40
La gestion et le développement des ressources humaines dans les ports (UNCTAD/SHIP/644)	1993 25

**PRIX DE VENTE DES DOCUMENTS ET DES MATERIELS PEDAGOGIQUES  
DE LA SECTION DES TRANSPORTS**

**BULLETIN PORTUAIRE**

Souscription: 30 \$E.U. par an  
(Le Bulletin Portuaire est publié une fois par an.)

**Exploitation et maintenance d'un système de manutention des conteneurs** (en anglais seulement)

Cassette vidéo (VHS-PAL) + Manuel

Pays développés: 200 \$E.U.      Pays en développement: 100 \$E.U.

Le manuel seul: 25 \$E.U. pour tous les pays.

**IPP1 - Amélioration du rendement portuaire - L'exploitation d'un terminal pour marchandises diverses**, seulement disponible en anglais

Séminaire de 3 semaines.

Programme vidéo (VHS-PAL) seulement de 18 cassettes (Drake Associates fax: +44 222 554909)

**IPP2 - Amélioration du Rendement Portuaire - Développement d'un terminal à conteneurs**

Séminaire de 1 semaine.

Programme vidéo (anglais VHS-PAL et français VHS-PAL/SECAM) de 6 programmes (20 mn chacun) + matériel de formation qui inclut des copies des études de cas, des exercices, un guide du participant et un manuel pour l'instructeur (anglais, français, espagnol).

Pays développés: 2,000 \$E.U.      Pays en développement: 1,000 \$E.U.

**IPP3 - Amélioration du Rendement Portuaire - Séminaire sur l'équipement portuaire: politique générale, gestion et entretien**

Séminaire de 1 semaine.

Programme vidéo 1h30 (anglais VHS-PAL), un guide du participant (200 p.), un manuel de l'instructeur (anglais, français).

Pays développés: 2,000 \$E.U.      Pays en développement: 1,000 \$E.U.

**Les défis des ports de la troisième génération**

Un programme vidéo extrait du matériel pédagogique du séminaire est disponible à un prix de 100 \$E.U. anglais et français.

1. Les nouvelles exigences du commerce international - 14 mn.
2. Les ports de 3ème génération - 14 mn.
3. L'exemple du Maroc - 18 mn.

**Le Nouveau Rôle Commercial des Ports - Marketing Portuaire**

Un programme vidéo extrait du matériel pédagogique du séminaire CNUCED/Port de Gand est disponible à un prix de 100 \$ E.U. anglais et français.

1. Les évolutions technologiques
2. Les principes de base de l'étude marketing
3. L'action marketing

Les publications et matériels pédagogiques peuvent être directement demandés auprès de la CNUCED, Publications Portuaires, Palais des Nations, CH-1211 Genève 10, Suisse. Les chèques en dollars émis sur une banque américaine, devront être libellés à l'ordre de la CNUCED pour le fonds "IPP".

**Veillez noter notre numéro de fax: + 41 22 907 00 50**

The UNCTAD Ports Newsletter of UNCTAD was established following the recommendations of the intergovernmental group of port experts. Its objective is to improve the distribution of information on port activities of the UNCTAD secretariat. It also includes technical and other information of interest to the international port community, in particular for ports from developing countries.

The Newsletter is published once a year. It is produced in English, French and Spanish and is sent free of charge to a network of more than 350 focal points in more than 150 countries. For others who wish to receive it, we request a financial contribution of US\$30 per year. For additional information, please contact the UNCTAD secretariat at the address below:

Le bulletin portuaire de la CNUCED a été créé en application des recommandations du groupe intergouvernemental d'experts portuaires. Son objectif est d'améliorer la diffusion d'informations sur les activités portuaires de la CNUCED. Il publie aussi des informations techniques ou autres présentant un intérêt pour la communauté portuaire internationale, en particulier pour les ports des pays en développement.

Le bulletin paraît une fois par an. Il est publié en anglais, français et espagnol et diffusé gratuitement à un réseau de plus de 350 correspondants dans plus de 150 pays. Aux autres qui souhaitent le recevoir, nous demandons une contribution financière de 30 dollars US par an. Pour de plus amples informations, veuillez contacter la CNUCED à l'adresse ci-dessous indiquée:

El Boletín Portuario se publica como consecuencia de una de las recomendaciones del grupo intergubernamental especial de expertos portuarios. Su propósito es mejorar la distribución de la información relativa a las actividades portuarias de la UNCTAD. Incluye información técnica y otras de interés para la comunidad portuaria internacional, especialmente para los puertos de los países en desarrollo.

El Boletín se publica uno vez al año. Se edita en español, francés e inglés y se distribuye gratuitamente en una red de más de 350 corresponsales ubicados en más de 150 países. A aquellos otros interesados en recibirlo se les solicita una contribución financiera de US\$ 30 por año. Cualquier información adicional solicitarla a la dirección siguiente:

UNCTAD  
Ports Newsletter  
Palais des Nations  
CH 1211 Genève 10  
Switzerland

Téléphone : (41 22) 907 2038  
Téléfax : (41 22) 907 0050  
Email : [transport.section@unctad.org](mailto:transport.section@unctad.org)

