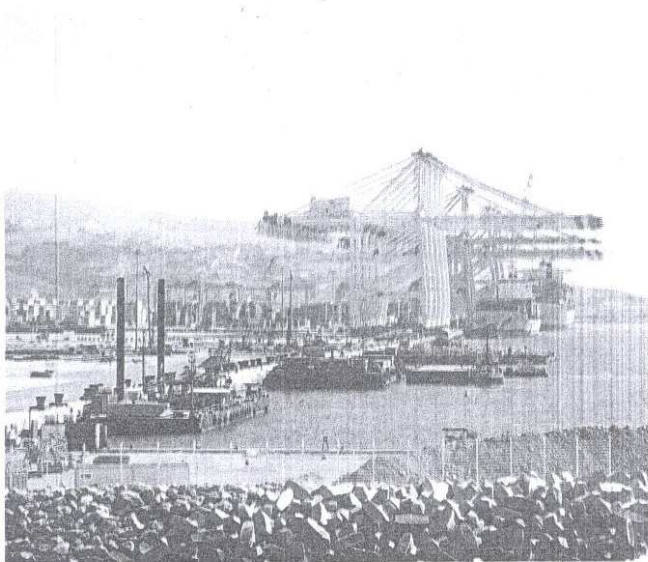


Surestaries

Une facture de 3 MMDH par an

● La durée de séjour des navires, mais surtout des conteneurs dans les ports coûte cher aux opérateurs et à la balance commerciale. Chaque année, ce montant dépasse les 3 MMDH. Des facteurs conjoncturels, de même que le manque de coordination entre les différents opérateurs portuaires en est la principale cause. Détails.



● Le traitement des conteneurs pose encore des difficultés. Le projet Portnet, lancé depuis 2 ans, devrait toutefois améliorer l'activité.

Les surestaries, voici un sujet délicat qui continue d'affoler les opérateurs portuaires. Et pour cause, on estime annuellement à près de 3 MMDH la facture que le Maroc paie en termes de surestaries. Celle-ci vient gonfler l'enveloppe globale consacrée au transport maritime et qui dépasse désormais les 20 MMDH par an. Par surestaries, il faut comprendre les pénalités appliquées aux affréteurs de conteneurs ou de navires appartenant à des armateurs nationaux ou

étrangers (voir encadré). La question a tellement été préoccupante ces dernières années, que l'Association des freight forwarders (AFF) a multiplié les sorties pour tirer la sonnette d'alarme (www.leseco.ma).

«Les surestaries impactent aussi bien les opérateurs que la compétitivité des ports, ainsi que la balance commerciale», indique Rachid Tahri, président de l'association des freight forwarders (ou commissionnaires). «En 2012, le coût des surestaries navires a atteint 450 millions de

dollars et 150 millions de dollars pour celui des surestaries conteneurs. Ces montants, ajoutés au coût du transport maritime, font gonfler la facture à 2 milliards de dirhams», calcule pour sa part le professeur Najib Cherfaoui, spécialiste du secteur maritime.

77 millions de tonnes

À en croire les différents opérateurs, ces pénalités résultent de certaines dysfonctionnements qui interviennent au niveau des ports. Ces problèmes de coordination entraînent un rallongement du temps d'attente des navires, et du délai de séjour des conteneurs. En dehors du mauvais temps, comme cela a été récemment le cas début janvier (déferlement d'une houle sur la côte atlantique), qui a provoqué un arrêt des opérations pendant trois jours au port de Casablanca, ces dysfonctionnements peuvent provenir des intervenants eux-mêmes. Les chargeurs (affréteurs des navires) sont souvent pointés du doigt. Essayant de profiter d'une conjoncture favorable, ces importateurs multiplient les commandes à l'étranger pour un acheminement par voie maritime (il faut noter qu'en 2012, les échanges extérieurs du Maroc ont atteint 77 millions de tonnes, dont 69 ont transité par les ports). Il arrive des moments où de nombreux bateaux se retrou-

vent en même temps à l'entrée des ports, notamment celui de Casablanca, créant ainsi un congestionnement. «C'est notamment le cas lorsque la Douane baisse les droits d'importation des céréales. Les opérateurs en profitent pour multiplier les importations, allongeant ainsi le temps d'attente des navires», déclare Rachid Hadi, directeur d'exploitation (Marsa Maroc) au port de Casablanca. Dans d'autres cas, c'est «le

En 2012, les échanges extérieurs du Maroc ont atteint 77 millions de tonnes dont 69 par les ports.

manque d'aliments (chargement)» qui explique l'étirement de la durée de séjour des navires dans les ports nationaux.

Portnet

En dehors de ces deux facteurs, le manque d'anticipation des autorités portuaires pour gérer les «jours de planche du navire» peut également expliquer ces situations. «Dans le port de Casablanca, il n'y a plus de temps d'attente pour les navires depuis deux ans», avance Rachid Hadi. Par contre, le problème reste réel au niveau des conteneurs, en raison de «plusieurs paramètres», impliquant l'ensemble des opérateurs (administrations, banques, affréteurs, etc).

À ce propos, le projet Portnet, qui entre dans sa deuxième phase, devrait contribuer à améliorer l'interactivité entre les différents intervenants. ●

PAR OUMAR BALDÉ
o.balade@leseco.ma

Petite leçon

L'immobilisation d'un navire entraîne une perte d'argent pour son exploitant, à savoir l'armateur. Toutefois, un navire qui effectue des rotations entre différents ports doit charger ou décharger sa cargaison, ce qui nécessite une halte portuaire, d'un certain nombre de jours. Ce nombre de jours d'arrêt est appelé «staries» ou «jours de planche» et ne fait pas l'objet de facturation spéciale. Cependant, le dépassement du délai d'immobilisation agréé oblige à verser à l'armateur une indemnité par jour ou fraction de jour. C'est ce montant que l'on appelle «surestaries». Il en va de même pour les conteneurs, dont tout dépassement du temps de séjour (délai) autorisé oblige également à payer des pénalités à son exploitant.