

مؤسسة ميناء بجاية



ENTREPRISE
PORTUAIRE
DE BEJAIA

BÉJAIA PORT INFOS

BULLETIN D'INFORMATION DU PORT DE BÉJAÏA

Août 2023

sommaire

L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BÉJAÏA HONORE SES ENFANTS

02 LAURÉATS DES EXAMENS DE FINS DE CYCLES

03 LE NAVIRE DE CROISIÈRE SH DIANA DE RETOUR

04 SAISON ESTIVALE 2023 : FAIT MARQUANT

05 ACQUISITION DE NOUVELLES BENNES

06 LU POUR VOUS

07 STATISTIQUES : PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC

VOTRE **CONFIANCE**, POUR DE
MEILLEURES **PERFORMANCES**

www.portdebejaia.dz

L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE BÉJAÏA HONORE SES ENFANTS LAURÉATS DES EXAMENS DE FINS DE CYCLES

La Direction Générale de l'entreprise, avec le concours du partenaire social, organise pour la 2e année consécutive, une balade en mer et une cérémonie en l'honneur des enfants des travailleurs de l'entreprise, lauréats des examens de fins de cycles ; à savoir : le baccalauréat, le BEM et, le passage de la cinquième année primaire à la première année moyenne. Une initiative qui s'inscrit dans le cadre des actions citoyennes menées par l'EPB, dans la perspective de consolider les liens entre les travailleurs et l'entreprise.



La cérémonie qui s'est déroulée dans la matinée du samedi 12 août dernier, en présence du Directeur Général de l'EPB, M. Ryad HADJAL accompagné de son staff dirigeant et de membres représentants le partenaire social, a vu la remise de cadeaux et d'attestations d'honneur aux lauréats, en guise de récompense par rapport aux efforts consentis durant toute une saison scolaire. Par ailleurs, une sortie en mer à bord de remorqueurs a été programmée au profit des enfants et de leurs accompagnateurs.





Après une première escale effectuée au port de Béjaïa le 18 avril dernier, le navire de croisière MS SH DIANA battant pavillon Panama, a une nouvelle fois accosté au port de Béjaïa, dans la journée du jeudi 24 août, avec à son bord, 101 passagers de nationalités différentes. Une escale qui a coïncidé avec celle du car-ferry (JEAN NICOLI) de la compagnie maritime française (CORSICA LINEA), avec à son bord, aussi bien au débarquement qu'à l'embarquement, un nombre total avoisinant 1600 passagers ; ce qui devait constituer pour nos services, un nouveau défi, dans la perspective de devoir réaliser une excellente performance, dans le traitement global et respectif des deux navires. À cet effet, l'Entreprise portuaire de Béjaïa, en collaboration avec l'ensemble des intervenants parmi la communauté portuaire, n'a pas manqué de veiller au bon déroulement des différentes opérations.



Dans une lettre adressée aux différents intervenants, l'agent consignataire du SH DIANA, à savoir GENERAL ALGERIAN SHIPPING SERVICES (GASS), a tenu à exprimer ses vifs remerciements, à l'Entreprise portuaire de Béjaïa, pour le professionnalisme et l'attention particulière dont elle a fait preuve avant et pendant l'escale du navire ; à savoir, la célérité avec laquelle le navire a été traité ainsi que l'accueil chaleureux et aimable qui a été réservé aux hôtes de notre région. Il a également salué le rôle prépondérant de la Police des Frontières, des services des Douanes et des Garde-côtes, qui, grâce à leur bienveillance, ont contribué efficacement à la facilitation de l'accomplissement de toutes les formalités.



SAISON ESTIVALE 2023 : FAIT MARQUANT

Depuis l'entame de la saison estivale en cours, le 02 mai dernier, le port de Béjaïa se voit devoir faire face à une nouvelle situation. Il s'agit d'un nouveau défi engendré par l'élaboration du programme des escales à savoir, la capacité et l'efficacité dans le traitement des car-ferries dont les escales se succèdent durant une même journée ; et ce, dans les meilleures conditions de célérité et de sécurité.

Lors de la journée du dimanche 13 août dernier, le port de Béjaïa a accueilli dans la matinée, le car-ferry (JEAN NICOLI) de la compagnie maritime française, (CORSICA LINEA) et, dans l'après-midi, le car-ferry (TASSILI II) de la compagnie nationale (ENTMV). Une situation à laquelle la gare maritime du port de Béjaïa a déjà été confrontée pour la première fois, le jeudi 27 juillet dernier, à savoir, l'escale successive de deux ferries.



Cependant, grâce au sérieux et au dévouement des membres de nos équipes, ainsi que celui de la Police des Frontières et des Douanes, un total record de 3.219 passagers et 1.172 véhicules, a pu être atteint lors du traitement respectifs du (JEAN NICOLI) et du (TASSILI II) durant leurs escales successives lors de la journée du 13 août dernier.

Avec cette nouvelle prouesse, la gare maritime du port de Béjaïa, réitère son engagement envers l'excellence opérationnelle.



ACQUISITION DE NOUVELLES BENNES

Dans le souci d'améliorer continuellement ses performances et renouveler constamment ses engins de manutention, l'EPB a récemment acquis quatre nouvelles bennes électro hydrauliques, de marque (GBM), destinées au déchargement des produits céréaliers et autres agrégats de grande densité.

Ces bennes à lames dotées de dents disposent chacune d'une capacité de 12 m³. Elles fonctionnent à l'aide d'une commande radio remote control (commande à distance) et sont utilisables sur les grues portuaires, grues télescopiques et grues navires.





Navires à passagers : normes en matière de sécurité et d'environnement

Les navires à passagers doivent se conformer à toutes les normes pertinentes de l'OMI, y compris les règles de sécurité et les exigences en matière de prévention de la pollution par les navires.

La catastrophe du Titanic, en 1912, a conduit à l'adoption du tout premier traité SOLAS dont de nombreuses règles ont été révisées depuis lors. Ces révisions ont été effectuées aussi bien en réponse à des événements graves que grâce aux approches proactives des uns et des autres pour actualiser ces mêmes règles.

Le traité SOLAS s'applique aux navires à passagers transportant plus de 12 passagers qui effectuent des voyages internationaux, Mais l'OMI a également travaillé avec les pays pour traiter la question de la sécurité applicable aux navires non soumis à la Convention SOLAS, notamment en élaborant des législations types et des orientations.

Améliorer les performances environnementales des navires à passagers

Les navires de croisière peuvent aujourd'hui transporter plus de 5 000 passagers et membres d'équipage. Tous les navires à passagers doivent se conformer aux règles de MARPOL de l'OMI en matière de prévention de la pollution par les navires.

Pour les navires de croisière, l'élimination correcte des ordures (Annexe V de MARPOL) et le traitement des eaux usées (Annexe IV de MARPOL) sont d'une importance capitale.

Les navires à passagers doivent également se conformer à toutes les prescriptions pertinentes en matière de rendement énergétique et de pollution atmosphérique (Annexe VI de MARPOL). Depuis le 1er janvier 2020, la teneur en soufre du fuel-oil utilisé à bord des navires exploités en dehors des zones de contrôle des émissions est limitée à 0,50 % - une réduction importante par rapport à la limite précédente de 3,5 %. Cela a contribué à protéger la santé des personnes dans les ports et les zones côtières, ainsi que celle des passagers et des membres d'équipage des navires.

Formation des gens de mer et autre personnel à bord des navires à passagers

Les gens de mer et les autres personnels à bord des navires à passagers ont un rôle à jouer pour assurer la sécurité des passagers. Les règlements de l'OMI figurant dans la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) et dans le Code STCW exigent que les gens de mer et les autres membres du personnel travaillant sur des navires à passagers aient une formation spécifique à la sécurité et aux situations d'urgence.

Les personnes désignées comme ayant une responsabilité dans la sécurité des passagers dans des situations d'urgence doivent suivre une formation agréée suivre une formation approuvée en matière de gestion des situations de crise et de comportement humain.

Les membres d'équipage chargés de l'embarquement et le débarquement des passagers, le chargement, le déchargement ou l'assujettissement de la cargaison ou la fermeture des ouvertures de coque à bord des navires rouliers à passagers doivent suivre une formation approuvée en matière de sécurité des passagers et de la cargaison et d'intégrité de la coque.

Retour au port en toute sécurité - Amendements de 2006 à la Convention SOLAS

En 2010, un ensemble d'amendements à la Convention SOLAS adoptés en 2006 sont entrés en vigueur, ayant ainsi une incidence sur les navires à passagers construits après le 1er juillet 2010. Ces amendements sont le résultat d'une révision approfondie de la sécurité des navires à passagers engagée en l'an 2000 et ayant pour objectif de déterminer si les règles en vigueur sont appropriées, en particulier en ce qui concerne les navires à passagers de grandes dimensions en cours de construction. L'accent est mis sur la réduction des risques d'accident et sur l'amélioration de la capacité de survie, en adoptant la notion selon laquelle "la meilleure embarcation de sauvetage d'un navire est le navire lui-même" et une philosophie de "retour au port en toute sécurité".

Les submersibles à passagers

L'OMI a élaboré et publié des Directives relatives à la conception, la construction et l'exploitation des engins submersibles à passagers (voir MSC.1/Circ.981), qui définissent des normes de sécurité internationalement reconnues pour la conception et l'exploitation de ces engins. Elles sont applicables aux engins submersibles pouvant recevoir des passagers aux fins d'excursions sous-marines et dont la pression dans le compartiment des passagers est égale à une (1) atmosphère ou proche de cette valeur.

La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) est le principal instrument de l'OMI qui spécifie des normes minimales qui garantissent la sécurité de la construction, de l'équipement et de l'exploitation des navires marchands opérant à l'échelle internationale. Il n'existe aucune règle obligatoire dans la Convention SOLAS concernant spécifiquement les submersibles à passagers, étant donné qu'ils ne relèvent pas des dispositions en matière d'application actuelles de la Convention.

Toutefois, certaines prescriptions de la Convention SOLAS s'appliquent à tous les navires lorsqu'ils sont en mer. Le chapitre IV sur les radiocommunications exige que tous les navires disposent, par exemple, d'équipements leur permettant de transmettre et de recevoir des alertes de détresse dans le sens navire-navire et des communications coordonnant une opération de recherche et de sauvetage.

Le chapitre V, qui traite de la sécurité de la navigation, prévoit que tous les navires doivent être pourvus d'un système d'identification automatique (AIS), qui permet le suivi à grande distance de l'identité et de la position d'un navire à une date et à une heure données. Il incombe aux États du pavillon de déterminer dans quelle mesure les réglementations sur la sécurité de la navigation s'appliquent aux navires et engins de petites dimensions.

En juin 2023, cinq personnes décèdent à bord du submersible de haute mer Titan alors qu'il se dirige vers l'épave du Titanic dans l'Atlantique Nord. L'OMI pourrait être invitée à prendre d'autres mesures concernant la réglementation des engins submersibles à passagers à l'avenir, une fois que les États Membres concernés auront achevé leurs enquêtes.

Pour en savoir plus sur les travaux de l'OMI concernant les accidents et incidents de mer, cliquez ici. Des informations sur le processus de visite, de vérification des navires et de délivrance de certificats sont disponibles ici.

Réponse à l'incident du Costa Concordia

Le Comité de la sécurité maritime de l'OMI (MSC) a réagi très rapidement face au naufrage du Costa Concordia, survenu en janvier 2012, en approuvant, à sa session tenue en mai 2012, des mesures intérimaires recommandées lors des opérations d'évacuation de navires à passagers. En juin 2013, le MSC a adopté des amendements à la règle III/19 de la Convention SOLAS pour que l'appel des passagers nouvellement embarqués soit effectué de façon obligatoire avant le départ ou dès le départ du navire, et non plus "dans les 24 heures" comme le mentionnait la précédente règle. Ces amendements sont entrés en vigueur le 1er janvier 2015.

En 2017, le MSC (MSC 98) a adopté une série d'amendements au chapitre II-1 de la Convention SOLAS relatives au compartimentage et à la stabilité après avarie. Ils sont entrés en vigueur le 1er janvier 2020. Les amendements ont été élaborés à la suite d'un examen approfondi du chapitre II-1 de la Convention SOLAS, axé en particulier sur les navires à passagers neufs. L'examen a pris en compte les recommandations découlant de l'enquête sur l'incident du Costa Concordia de 2012. Parallèlement à l'adoption de ces amendements, le MSC a adopté les Notes explicatives révisées se rapportant aux règles de compartimentage et de stabilité après avarie du chapitre II-1 de la Convention SOLAS. Le MSC a également approuvé les Directives révisées relatives à l'ouverture des portes étanches à l'eau à bord des navires à passagers pendant la navigation.

Sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux

Les transbordeurs effectuant des voyages nationaux jouent un rôle essentiel dans la circulation des personnes et des biens dans la région et représentent parfois le seul moyen de transport possible ou à un coût raisonnablement abordable. Les règles relatives à la sécurité des navires à passagers de la Convention internationale de l'OMI pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) ne s'appliquent généralement pas aux navires à passagers effectuant des voyages nationaux, mais de nombreux pays fondent leurs règlements sur les normes de l'OMI.

En avril 2022, le Comité de la sécurité maritime (MSC) de l'OMI a adopté les règles types relatives à la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux. Elles fournissent des dispositions-cadres relatives à la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux aux fins de leur incorporation dans la législation nationale sur une série de questions, y compris : la délivrance des titres, l'équipage, la gestion de la sécurité, le matériel de navigation et de communication ainsi que les moyens de sauvetage. Elles peuvent être adaptées en fonction des pays, selon que de besoin, afin de remplir les conditions et les prescriptions nationales respectives.

PRINCIPAUX INDICATEURS LIÉS AU TRAFIC :

1^{er} Janvier au 31 aout 2023

Indicateurs	2022	2023	VAR %
1- Trafic global (tonne)	7 714 931	7 858 622	1,86
1.1- Trafic à l'import	5 940 935	6 348 752	6,86
1.2- Trafic à l'export	1 773 996	1 509 870	-14,89
2- Jauge brute à l'entrée (tonne)	8 126 229	8 604 913	5,89
3- Trafics particuliers			
3.1- Vrac liquides (tonne)	2 435 553	2 204 735	-9,48
a) Import	1 021 180	1 044 598	2,29
b) Export	1 414 373	1 160 137	-17,98
3.2- Vrac solides (tonne)	3 246 416	3 361 744	3,55
a) Import	3 246 416	3 361 744	3,55
b) Export	-	-	-
3.3- Marchandises diverses (tonne)	2 032 962	2 292 143	12,75
a) Import	1 673 339	1 942 410	16,08
b) Export	359 623	349 733	-2,75
3.4- Trafic hydrocarbures (tonne)	2 014 020	1 738 606	-13,67
a) Import	610 947	586 669	-3,97
b) Export	1 403 073	1 151 937	-17,90
3.4- Trafic hors hydrocarbures (tonne)	5 700 911	6 120 016	7,35
a) Import	5 329 988	5 762 083	8,11
b) Export	370 923	357 933	-3,50
3.5- Trafic céréales (tonne) (blé, maïs et soja)	2 306 043	2 485 758	7,79
a) Import	2 306 043	2 485 758	7,79
b) Export	-	-	-
3.6- Trafic conteneurs (EVP)	155 102	159 044	2,54
a) Import (EVP)	76 755	84 331	9,87
Nombre pleins	76 755	84 331	9,87
Nombre vides	-	-	-
b) export (EVP)	78 347	74 713	-4,64
Nombre pleins	6 926	8 804	27,12
Nombre vides	71 421	65 909	-7,72
3.7- Trafic conteneurs (tonne)	1 229 679	1 373 496	11,70
a) Import (tonne)	975 927	1 105 649	13,29
Nombre pleins	975 927	1 105 649	13,29
Nombre vides	-	-	-
b) export (tonne)	253 752	267 847	5,55
Nombre pleins	253 752	267 847	5,55
Nombre vides	-	-	-
3.8- Taux de conteneurisation (%)	60,5%	59,9%	-

Indicateurs	2022	2023	VAR %
- Trafic passagers	31 303	41 675	33,13
a) Débarqués	19 958	25 290	26,72
b) Embarqués	11 345	16 385	44,42
B) - Indicateurs Mvt navigation			
1- Nb navires à l'entrée	611	586	-4,09
2- Nb navires à la sortie	614	584	-4,89
3- Nb moyen navire/jour sur rade	4	7	58,17
4- Nb moyen navire/jour à quai	8	8	2,21
5- Séjour moyen navire rade	-	-	-
- Céréaliers	8,77	8,03	-8,44
- Cargos	2,09	2,97	42,11
- Conteneurs	0,55	4,37	694,55
- Bois	0,18	1,56	766,67
- Fer et Tubes	0,52	1,42	173,08
- Ro/Ro	-	0,79	-
6- Séjour moyen navire quai	-	-	-
- Céréaliers	9,01	9,21	2,22
- Cargos	3,36	3,89	15,77
- Conteneurs	2,12	3,54	66,98
- Bois	2,96	3,69	24,66
- Fer et Tubes	1,93	2,47	27,98
- Ro/Ro	2,18	4,46	104,59
C) - Effectifs total	1 429	1 401	-1,96
1- Effectifs permanents	1 379	1 361	-1,31
2- Effectifs contractuels	50	40	-20
3- Effectifs journaliers	-	-	-
4- Effectifs CDD/journalier	-	-	-
D) - Effectifs par spécialité			
1- Effectifs service production	614	600	-2,28
2- Effectifs service technique	515	504	-2,14
3- Effectifs service administratif	300	297	-1,00
4- Cadre	206	203	-1,46
5- Agent de maîtrise	277	273	-1,44
6- Agent d'exécution	946	925	-2,22
* Taux d'encadrement (%)	14,42	14,70	2,00