

El transporte portuario y terrestre por carretera en Argelia (Febrero 2015)

Este estudio ha sido realizado por
José Coy López, bajo la supervisión de la
Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Argel

ÍNDICE

1. RESUMEN EJECUTIVO	3
2. DEFINICIÓN DEL SECTOR	5
3. OFERTA	6
1. PRINCIPALES PUERTOS	6
4. DEMANDA	13
1. ESTADÍSTICAS GENERALES	13
2. ESTADÍSTICAS POR PUERTO	15
5. PRECIOS	22
6. PERCEPCIÓN DEL PRODUCTO ESPAÑOL	25
7. CANALES DE DISTRIBUCIÓN	26
8. ACCESO AL MERCADO-BARRERAS	27
9. PERSPECTIVAS DEL SECTOR	29
1. NOTICIAS RELACIONADAS	29
10. OPORTUNIDADES	31
11. INFORMACIÓN PRÁCTICA	32
1. FERIAS	32
2. LEGISLACIÓN TRANSPORTE TERRESTRE	32
12. OTROS EPÍGRAFES	35
1. ANEXOS	35
2. CONTACTOS DE INTERES	41

1. RESUMEN EJECUTIVO

El 95% del transporte nacional de mercancías en Argelia se realiza por transporte marítimo. El país africano cuenta con 36.116 metros de muelles portuarios de comercio, de los cuales 8.581 metros están centrados en el tráfico de contenedores. Sin embargo, el sobrecoste global en el sector del transporte de mercancías se sitúa en 650 millones de dólares, siendo el volumen de pérdidas en fletes marítimos del orden de 200 millones de dólares. Por su parte, los sobrecostes ligados a los retrasos en la carga de contenedores son de 340 millones de dólares y los relativos a los costes de mantenimiento de 110 millones de dólares. En el puerto de Orán, por ejemplo, la espera media es de cuatro horas.

Estas cifras muestran que la capacidad nacional no asegura ni el 3% del tráfico de mercancías, por lo que son los armadores internacionales los que cubren las necesidades del mercado, circunstancia que se traduce en una debilidad de las capacidades productivas del país en un sector estratégico que genera grandes traspasos de divisas hacia el exterior. A este respecto, según una encuesta realizada y publicada por una red económica mediterránea en colaboración con Shippax, la especialización de los puertos argelinos crea problemas a los operadores extranjeros como pueden ser rotaciones más largas y costes adicionales para los concesionarios, que se encuentran mayoritariamente en Argel, por no hablar de la prioridad que se da a los barcos de bandera argelina.

En este sentido, la red portuaria del país está compuesta por puertos débiles y asfixiados por el tejido urbano, de ahí la lentitud de las cadenas logísticas y el aumento de costes y tiempo de espera. Únicamente se han construido dos puertos nuevos desde la independencia del país: el puerto de Arzew, especializado en los hidrocarburos, y un pequeño puerto en Djen Djen. Esta falta de infraestructuras provoca una pérdida de 2.500 dólares por contenedor sobre el flete en comparación a Europa o Marruecos y la pérdida de 60 dólares/T en el transporte a granel. Más concretamente, los armadores extranjeros señalan las largas esperas en las radas, especialmente en Mostaganem. Este puerto ha experimentado una caída excepcional en el volumen de mercancías ro-ro, mientras que en el puerto de Argel han aumentado un 15% durante 2013, pese al largo tiempo de espera que también acumula este puerto. En la actualidad, disponen de infraestructuras para transporte ro-ro los puertos de Djen Djen, Annaba, Mostaganem y Orán.

Para muchos armadores, sin embargo, las líneas ro-ro no son rentables en Argelia. En cifras globales, el descenso del tráfico ro-ro se compensa con el desarrollo del transporte de contenedores, en alza en Argelia. Así, el país importa más del 70% de los alimentos que consume y de equi-

pamiento, siendo los puertos del oeste la referencia al canalizar el 20% del tráfico marítimo sin contar con los hidrocarburos. El volumen de tráfico marítimo registrado durante el año 2013 ha sido superior a los 114 millones de toneladas. Ante el aumento de los intercambios comerciales por vía marítima, las autoridades argelinas se han visto en la obligación de impulsar una gestión global del sector, basada sobre todo en la reconstrucción de las infraestructuras nacionales, el desarrollo de los servicios de reparación navales y la modernización de los puertos, según palabras de Abdelkrim Rezal, director de estudios del Ministerio de Transportes.

De hecho, los poderes públicos han decidido reforzar el sector portuario actual, especialmente en lo referido a la regulación del tráfico portuario. Para ello, se han destinado importantes partidas como los créditos concedidos para la adquisición de 25 buques mercantes y 2 buques para pasajeros (se espera que la cuota de mercado de los armadores nacionales pase del 1% actual al 35% en 2016). Entre las medidas concretas que se van a poner en marcha está la entrega de créditos a la Empresa Nacional de Reparación Naval (Erenav) con el objetivo de desarrollar los servicios de reparación y mantenimiento naval, que en estos momentos cubren entre el 10% y el 14% de las necesidades nacionales. En paralelo, se ha puesto en marcha un programa para el desarrollo y modernización de las instalaciones portuarias, centrándose en la creación de terminales especialmente adaptadas para el tratamiento de contenedores. Con intención de remediar la falta de infraestructuras actual, se han impulsado diferentes partenariados internacionales, como el del puerto de Béjaïa con Portek (Singapur) o el de Argel y Jijel con el grupo emirato DP World. Por último, se ha anunciado la construcción de un puerto comercial entre las ciudades de Dellys y Ténès, a fin de desarrollar un sistema marítimo y portuario moderno.

En todo caso, desde hace varios años el puerto de Orán, entre otros, ha reforzado sus actividades en el transporte de contenedores mientras que el de Mostaganem realiza los mismos esfuerzos para fomentar las mercancías rodadas. Por su parte, en 2014 está prevista la ampliación del puerto de Orán con una inversión de 98 millones de euros en la construcción de un muelle para contenedores de 23,4 hectáreas y en el próximo plan quinquenal está incluido el proyecto de un tercer muelle para contenedores de 30,2 ha. Así, los operadores internacionales de puertos de contenedores gestionan las instalaciones de Béjaïa (Portek), Argel y Djen Djen (Dubai Ports World), mientras que la explotación pública de los 10 puertos de comercio y los puertos pesqueros es controlada por el holding SGP SOGEPOR. Finalmente, desde 2010 los puertos de Argel, Béjaïa, Skikda y Ghazaouet disponen de puestos logísticos para transporte “de punta a punta”, que combina la carga desde el proveedor al destinatario final utilizando diversos medios, especialmente marítimo, ferroviario y terrestre.

En cuanto al transporte terrestre por carretera, conviene subrayar la próxima construcción de 3 nuevas estaciones en Tissemsilt, Blida y Tlemcen, cuyas obras fueron iniciadas en los meses de marzo y abril de 2013 con un plazo de realización de 18 meses. Además, se está estudiando la posibilidad de construir otras 14 estaciones, algunas de ellas situadas en Annaba, Skikda, Argel o Constantine.

2. DEFINICIÓN DEL SECTOR

Argelia cuenta con 1.280 km de costa y con 45 puertos, de los cuales 11 son puertos de comercio mixtos, 2 son puertos especiales para hidrocarburos, 31 son puertos de pesca y 1 es de recreo. El “Esquema Director Marítimo” (Schéma Directeur Sectoriel Maritime) tiene por objeto un proceso coordinador para los puertos argelinos, así como su modernización. El plan acordado por el gobierno incluye la mejora de las infraestructuras en seis puertos del país, la realización de seis nuevos puertos de pesca, la protección de 11 zonas de desembocaduras y numerosas carreteras que ayudarán a descongestionar los puertos del país. Se calcula que para 2025 el dinero invertido en la modernización de los puertos será de 6.300 millones de euros. Así, los puertos y terminales más importantes son los de Argel, Annaba, Arzew, Béjaïa, Djen Djen, Jijel, Mostaganem, Orán, Skikda, Ghazaouet y Dellys.

Por otro lado, la red de carreteras argelina está compuesta por 111.000 km y 4.910 infraestructuras de ingeniería. El país tiene una superficie de 2,4 millones de km², siendo el más extenso del continente africano y tiene una población de 38 millones de habitantes. Actualmente, el 80% de la red de carreteras está asfaltada. La evolución es positiva, ya que de los 725 km de vías con más de un carril que existían en 1999, se ha pasado a 1.440 km, denominados en su mayoría “rutas express”. La red incluye 29.534 km de carreteras nacionales y 23.879 km de carreteras secundarias, llamadas “camino de wilaya”. El resto de la red lo componen carreteras terciarias o caminos comunales que sirven, sobre todo, a las áreas rurales del norte y de la región del Sahara. Las carreteras nacionales y las carreteras de wilaya están gestionadas por el Ministerio de Obras Públicas. El Ministerio de Interior, las Comunidades Locales y las autoridades de wilaya locales son responsables de las carreteras terciarias.

El Ministerio de Obras Públicas ha tenido un efecto importante en la creación de empresas del sector, tanto de capital extranjero como argelino. El presupuesto destinado a la mejora y ampliación de la red de carreteras durante el periodo 2010-2014 ha sido de 10.000 millones de euros. El “Esquema Director de Carreteras 2005-2025”, pretende configurar una red terrestre que permita satisfacer de forma óptima las demandas del transporte interno en Argelia durante los próximos años. De aquí a 2025 se pretende construir 2.700 km de autopistas y autovías, así como rehabilitar 14.000 km de carreteras ya existentes. Además, se van a llevar a cabo trabajos de mejora en 50 obras de arquitectura y en 3.700 km de vías secundarias, vías rápidas y circunvalaciones. Todo ello contribuirá a reducir el tráfico en las carreteras y mejorará la conexión entre las distintas provincias, sobre todo entre las ciudades del norte del país: Argel, Tipaza, Blida, Chlef y Ain Defla.

3. OFERTA

1. PRINCIPALES PUERTOS

Puerto de Argel

Longitud Este: 3°2', Latitud Norte: 36°50'.

El puerto de Argel es el primer puerto comercial de Argelia. Está situado en la parte noroeste de la Bahía de Argel, protegido por 5 presas artificiales de 6 km de longitud. Cuenta con una superficie de almacenamiento de 282.000 m², con capacidad para acumular 120.000 toneladas de mercancías, recibiendo mensualmente un volumen medio de 800.000 toneladas. Asimismo, el calado varía entre 6 y 10 metros, lo que permite recibir navíos que transportan hasta 25.000 toneladas de carga.

Se trata de un puerto centrado en el tráfico de contenedores. La terminal para ello tiene una superficie de 30,3 hectáreas y cuenta con un centro de carga y descarga de 4.800 m², un taller de mantenimiento de 2.000 m², un parque de máquinas de 1.000 m², un edificio de administración de 2.400 m² y un centro de control.

Por su parte, el muelle 11 dispone de una estación de 30.000 m² acondicionada para el tránsito de pasajeros y coches. En el muelle 26 se encuentra una central eléctrica explotada por Sonelgaz con una superficie de 22.400 m². Además, existen 3 unidades especializadas en asfalto desde los muelles 26 a 36 que son explotadas por Naftal y ETRHB Haddad y tienen capacidad para casi 19.000 toneladas de producto. La empresa COGRAL explota también actualmente 3 unidades de producción de aceite en los muelles 32 a 36 con una superficie total de 6,5 ha. Además, encontramos un silo para cereales en el muelle 35 con capacidad para 30.000 T y dos recintos-estanco para la reparación de barcos explotados por Erenav. Por último, el puerto dispone de muelle petrolero y de asfalto especializado en la carga y descarga de productos petrolíferos (explotado mediante concesión pública por NAFTEC), un sistema de control rayos X junto a la Terminal de contenedores y la posibilidad del transporte ferroviario de los mismos.

- Información de interés:

El estudio de realización del nuevo puerto de Argel será presentado en mayo de 2015 y se espera que las obras den comienzo ese mismo año. El proyecto, ubicado entre Cherchell (Wilaya de Ti-

EL TRANSPORTE PORTUARIO Y TERRESTRE POR CARRETERA EN ARGELIA

paza) y Ténès (Wilaya de Chlef), ocupará una superficie de más de 1.000 hectáreas. La Sociedad de Gestión y Participación Portuaria (*SGP-Sogeports*) será la encargada de financiar las obras.

Puerto de Annaba

Longitud Este 07° 47' 03'', Latitud Norte 36° 54' 11''.

Conviene apuntar que el aeropuerto internacional de Annaba, Rabah Bitat, está situado a 11 km. Por su parte, el puerto cuenta entre sus instalaciones con una terminal polivalente ro-ro y de contenedores (20' y 40'). La terminal de contenedores tiene una superficie de 10 ha y está dotada con un equipamiento de manipulación y agrupamiento compuesto por:

2 grúas portuarias móviles con capacidad para 65 y 104 toneladas, 1 carro elevador con capacidad para 35 toneladas, 5 carros elevadores con capacidad para 10 toneladas y 12 apiladores de 45 toneladas. Tanto carros como elevadores están equipados con barras de carga automáticas. Además, el puerto cuenta con tractores y remolques para el transporte de contenedores de 20' y 40'.

Por otro lado, los puestos 3 y 4, cuya longitud es de 349 m y su calado de 7 a 9,8 son utilizados para el tránsito de pasajeros. El puerto dispone de una superficie de 4.000 m² explotados por la Empresa Nacional de Transporte Marítimo de Pasajeros (ENTMV) entre Marsella y Annaba.

El poste 11 está destinado al tráfico de azúcar rojo de la unidad SORA Sucre además de al tránsito de aceites vegetales sito en el muelle norte. Tiene una longitud 145 m y una profundidad de 9,8 m y recibe barcos de 18.000 TPL. Tiene una capacidad de 14.000 T, así como un sistema de evacuación de aceites vegetales y pipa subterránea hasta las instalaciones de refinado.

En el poste 12 encontramos un silo de cereales con una longitud de 155 m y una profundidad media de 11 m que permite la recepción de barcos de 30.000 TPL. Comprende dos silos de almacenaje compuestos de 59 células con capacidad total de 16.000 toneladas.

El puesto 13 tiene una longitud de 320 m y se utiliza esencialmente para las importaciones de carbón y de mineral de hierro destinados al complejo siderúrgico de El Hadjar. Tiene 4 pórticos que procesan de 800 a 1.000 toneladas/hora. Permite que atraquen barcos de 55.000 TPL gracias a su calado de 12.5 m.

Los postes 14 y 15, con un muelle de una longitud total de 630 m y de un calado de 9.75 m, son utilizados para la importación y exportación de productos siderúrgicos y metalúrgicos comercializados por Arcelor-Mittal. Las instalaciones disponen de 5 grúas eléctricas de 25 toneladas de capacidad y 2 grúas eléctricas de 40 toneladas.

Los postes 16 y 17 albergan una terminal de fosfatos con una longitud de 285 m y un calado de 11 metros). En el poste 19 existe otra con una longitud de 220 m y un calado de 9.45 m. Los medios de carga son 3 pórticos telescópicos de una capacidad de 1000 toneladas/hora.

El poste 18, con 125 m. de longitud y calado de 11 m, está equipado para surtir y vaciar combustible y aceite de barcos y para la exportación de asfalto y amoniaco.

El poste 20, de 135 m de longitud y calado de 9 m, es utilizado para la importación de potasio y de azufre para el complejo de abonos de FERTIAL. Una parte del poste 20 está ocupada por la

Central térmica de Annaba que comprende 2 turbinas a vapor de 55 y 75 MGW y 3 turbinas a gas de 15MGW la unidad.

- Información de interés:

A finales de febrero de 2014 se informó de que, con el objetivo de responder a una demanda cada vez mayor, el puerto de Annaba albergaría una fábrica *offshore* en sus inmediaciones. La producción en este emplazamiento alcanzará cerca de 500.000 toneladas de cemento anuales. El puerto de esta ciudad, situada en el extremo oriental de la costa mediterránea argelina, recibió en 2013 768.126 toneladas de cemento importado, un 13,56% más que en el ejercicio anterior.

Por otra parte, en julio de 2014 se aseguró que los estudios sobre el impacto del proyecto de ampliación del puerto de Annaba comenzarían antes de octubre. Dicho proyecto reforzaría las inversiones en el este de Argelia, especialmente en la creación de complejos de tratamiento de fosfatos en Tebessa, generando un tráfico de nueve millones de toneladas en el puerto, que da servicio a 17 provincias de la zona. Las obras harán que el puerto tenga un total de 173 hectáreas, frente a las 94 actuales. También está en marcha el dragado de 1,2 millones de metros cúbicos de desechos y de lodo, que dará 13 metros de calado al puerto.

Puerto de Arzew

Longitud Oeste: 00° 16', Latitud Norte: 35° 52'.

El puerto cuenta entre sus instalaciones con un embarcadero (el 02) de pesca de calado 4.5 m; un embarcadero (el 03) con 5 postes de carga y un calado mínimo de 4,3 m y máximo de 7,4 m, siendo la longitud total de los postes de 650 m; un embarcadero (el 04) especializado en el tráfico de cemento a granel y mercancías diversas con 5 silos de cemento. Además, existen puestos petroleros con 8 postes de carga, una longitud total de 1.890 m y un calado de 9,2 a 20 m.

Por su parte, la Empresa Portuaria de Arzew tiene una flota de 13 remolques de alta mar equipados con motor 1.700 cv a 4.120 cv y el pilotaje marítimo es obligatorio para los barcos nacionales y extranjeros dentro de los límites administrativos del puerto. Del mismo modo, el puerto dispone de 29 carros elevadores de 3 a 28 toneladas, 2 grúas automóviles de 30 toneladas cada una, 1 grúa de 40 toneladas, 1 grúa de 160 toneladas y un tractor ro-ro de 26 toneladas.

Puerto de Béjaïa

Latitud Norte 36°45'24'', Longitud este: 05°05'50''.

Incluye siete wilayas (regiones) del sureste del país y abarca 400.000 m² de superficie de almacenaje, 17.500 m² de los cuales son cubiertos. El pilotaje es obligatorio tanto a la entrada como a la salida de los barcos.

Entre sus instalaciones cuenta con:

Terminal de contenedores de 9 hectáreas y explotada, desde 2005, por Bejaïa Mediterranen Terminal. Tiene 500 m de muelle y 500 conexiones para contenedores frigoríficos. El calado máximo es 13,5 m en el poste petrolero.

EL TRANSPORTE PORTUARIO Y TERRESTRE POR CARRETERA EN ARGELIA

Terminal para madera con una superficie de 7 hectáreas. Cuenta con 300 m de muelle y una capacidad total de 19.300 contenedores apilados en 4 niveles. El calado es de 8 a 11,5 m. Dispone de grúas con barra de carga con capacidad para 10 contenedores de madera al mismo tiempo, carros elevadores y remolques.

Terminal para papel: situada en el poste 19 y con una superficie total 1.286 m² y capacidad para 1.528 unidades en dos niveles de altura.

Centro de tránsito de mercancías peligrosas: situado en el poste 20. Con una superficie de 7.000 m².

Parque de buques de carga de trasbordo rodado en el poste 18 con una superficie de 13.000 m².

400 m de muelle para sólidos a granel. El calado máximo es de 10 a 11,5 m. Cuenta con 3 surtidores de grano de una capacidad de 250 toneladas/hora, excavadoras mecánicas, grúas, tolvas y 3 puentes báscula.

Terminal petrolera de 770 m de muelle con 3 postes especializados. El calado máximo es 13,5 m. Tiene una capacidad de carga de 16,8 millones de toneladas.

Una estación spm/sea-line para la carga de barcos de gran capacidad (entre 80.000 DWT y 320.000 DWT) con un rendimiento de 10.000 m³/hora.

- Información de interés:

En fecha 30 de octubre de 2014 cerca de 500 contenedores de 20' se encuentran en estado de abandono desde hace meses. Esta situación ha provocado numerosos retrasos en la terminal gestionada por la empresa argelino-singapurense BMT (Béjaïa Mediteranean Terminal), que ha visto disminuida su actividad en un 13%.

Puerto de Djen Djen

Latitud Norte 36°51', Longitud este 05°54'.

Se encuentra situado a 10 km del centro de la ciudad, a 40 km de la zona industrial de Ballara, a 140 km de la ciudad de Constantina, a 350 km de Argel y a 900 km de Hassi Messaoud. Entre sus infraestructuras cuenta con estructuras de protección (dique oeste de 3.000 m y dique este de 900 m); muelle general de cargo de 770 m de largo y 220 de ancho; muelle multiusos de 250 m de largo por 300 de ancho y profundidad de 11 m en un área de 7,5 ha; amarradero ro-ro de 9 ha; muelle oeste de 1.060 m de largo y 300 m de ancho en un área de 30 ha.

También dispone de silos de cemento a granel con una capacidad de 15.000 T; tanques de aceite vegetal con capacidad de 8.000 T; silos de grano con capacidad de 280.000 T; almacén de 6.000 m²; diversas áreas de almacenaje (dentro del puerto: 104 ha, fuera del puerto: 27 ha); 1 estación eléctrica principal de 6.300 kW y estaciones subordinadas de varias capacidades; equipamientos para cargo, entre los que se encuentran camiones elevadores de diferentes capacidades (3-38 T), distribuidoras elevadoras y tráiler contenedores de 40 m.

- Información de interés:

La empresa portuaria Djen Djen y la surcoreana Daewo han firmado un contrato para la construcción de una terminal con capacidad para dos millones de contenedores al año. La terminal será

gestionada por la filial argelina de DP World. El proyecto se incluye en un programa de desarrollo del puerto de Djen Djen, que ambiciona convertirse en el primer puerto de trasbordo de contenedores de Argelia. Así, los trabajos de modernización y ampliación de la terminal portuaria, que en septiembre de 2014 alcanzó un tráfico de mercancías de 3,7 millones de toneladas, fueron encargados el 18 de mayo del mismo año a Daewoo con un plazo de realización de 30 meses y un montante de 180 millones de euros para un total de 1.829 metros de extensión en una superficie de 78,5 hectáreas. También está prevista la culminación de una terminal para cereales de 10 ha.

Puerto de Ghazaouet

Latitud Norte 35° 6' 00'', Longitud Oeste 1° 52' 21''.

Es un puerto mixto (comercial y de pesca) situado a 30 km al este de la frontera con Marruecos y a 45 km del aeropuerto internacional Messali El-Hadj de Tlemcen. Tiene una superficie de 23 hectáreas de tierra y 25 hectáreas de estanque y cuenta entre sus instalaciones con un vestíbulo de tránsito auto-pasajeros de 1.960 m²; un vestíbulo de tránsito de pasajeros de 1.080 m²; un hangar modular de 960 m² para el tránsito de mercancías variadas; 2 almacenes de una superficie total de 6.000m²; 1.722 m de muelle; un paso de 225 m de longitud y una profundidad de 19 m.

Además, podemos encontrar 8 trasbordadores de almacenaje destinados al almacenamiento de cuerpos grasos (ENCG): 2 de 1.100 T y 6 de 440 T; un espacio para el almacenaje de ácido sulfúrico (ALZINC) con 2 trasbordadores de 500 T; un silo de cereales dotado de 3 pórticos de 300 T cada uno con una capacidad total de 30.000 T y un puente báscula de 60 T.

Puerto de Mostaganem

Latitud Norte 35° 56', Longitud Este: 00° 05'.

Supone la vía más corta para el encaminamiento de mercancías con destino a las regiones petroleras y gasísticas de Hassi-Messaoud, Hassi-R'mel, Hassi-Berkine y Haoudh-El-Hamra. Cuenta con una superficie no cubierta de 69.000 m² donde 65.000 m² son de uso comercial y con una superficie cubierta formada por 17 almacenes de unos 9.300 m² donde 6.300 m² son para uso comercial. El puerto admite el transporte ro-ro y acoge diversas instalaciones especiales:

Silo de cereales- cuenta con 12 células y 2 pórticos de granos con un rendimiento de 300 toneladas/hora y una capacidad de almacenamiento de 30.000 T.

Silo de asfalto- con capacidad de almacenamiento de 4.700 T, trata 30.000 T/año.

Silo de azúcar- con capacidad de almacenamiento de 17.000 T.

Dos puentes báscula con una capacidad de carga útil de 50 toneladas.

- Información de interés:

Los estudios de factibilidad para la construcción de una tercera dársena fueron encargados al Laboratorio de Estudios Marítimos y al despacho SOGREAH. El estudio del proyecto ha finalizado, presumiblemente, e incluye la prolongación del espigón principal, la construcción de un espigón secundario y la construcción de una terminal de contenedores de 500 m de largo y un calado de 12,5 m y de un puesto para cereales de 300 m de largo y profundidad de 14 m. Por último, se es-

para aumentar la extensión de la superficie de almacenamiento a 17.000 m² y adquirir nuevos equipamientos para la manipulación y tratamiento de mercancías.

Puerto de Orán

Latitud Norte 35°43', Longitud Oeste 00°39'.

El puerto de Orán tiene un lineal de muelles de 4.470 m y 33 rampas ro-ro (7 de ellas especializadas). Sin embargo, es necesario tener en cuenta que se encuentra, en la actualidad, saturado (los barcos ro-ro sufren una media de espera para atracar de 1.3h). El calado es de 7,5 m a 12 m.

En cuanto a sus instalaciones, el puerto dispone de una terminal de contenedores con una superficie de 12 hectáreas, 5 postes para atracar, 750 m de muelles, un calado de 8 a 12 m y una capacidad de 4600 E.V.P; dos silos de cereales de 30.000 T y 10.000 T con 5 pórticos de descarga; una estación marítima con una superficie de 10.500 m² y 2 puestos de atracamiento con profundidades de 8 y 9 metros. Acoge una media de 256.179 pasajeros y 60.000 vehículos al año y tiene una capacidad de almacenamiento de 35.000 m², con un parque para buques de carga de transporte rodado de 23.000 m² y un parque para vehículos ligeros de 5.000 m².

Entre su equipamiento encontramos 72 carros elevadores, 7 grúas automóviles, 2 grúas automotrices, 18 excavadoras mecánicas, 9 tractores, 12 remolques, 4 Stokes (en alquiler), y recientemente 1 remolque de 45 T de fuerza de tracción, 4 grúas automóviles de 50 T, 4 grúas automotrices de 10 a 12 T, 4 carros elevadores de 10 T, un puente báscula, 1 remolque de 45 T de fuerza de tracción, 1 pilotín, 2 grúas de 30 a 32 T, 2 grúas automóviles de 50 T, 1 pórtico de cereales, 4 carros elevadores de 32 T, 6 Tractores ro-ro y 4 excavadoras mecánicas.

- Información de interés:

La empresa portuaria incluía en su programa de desarrollo la realización de 3 plataformas logísticas: El Karma con una superficie de 11,5 ha, una en la zona industrial Hassi Ameur con una superficie de 5,5 ha, y otra en Saida con una superficie de 100 ha. Así, en noviembre de 2014 comenzaron las obras de ampliación del puerto oranés consistentes en la construcción de siete muelles (seis comerciales y uno de pasajeros). Los primeros han sido atribuidos a un grupo empresarial argelino-chino. Esta nueva terminal, a la que se destinará una superficie de más de 23 hectáreas y dos muelles adicionales de alrededor de 400 metros de longitud, será construida conforme a las normas internacionales por el grupo Chec/Meditram y estará dotada de equipamientos de última generación. Estas instalaciones permitirán optimizar el atraque de los buques de gran tonelaje y aumentar el tráfico comercial.

Puerto de Skikda

Longitud Este 6° 57', Latitud Norte: 36°53'.

Cuenta entre sus instalaciones con 102 carros elevadores de 1 a 45 toneladas (42 de pequeño tonelaje de 1 a 4 toneladas, 6 de pinzas de 3 T, 30 de 7 a 10 T, 34 de 13 a 45 T y 2 carros elevadores con distribuidores de 36 T), 36 grúas (3 eléctricas de 3 a 6 T, 33 portuarias de 30 a 350 T, 20 automóviles de 30 a 350 T), 12 tractores portuarios de 30-32 T, 24 remolques de 20-120 T, 3 retrocargadores de 15 cv, 7 minicargadores y diversas instalaciones especializadas:

EL TRANSPORTE PORTUARIO Y TERRESTRE POR CARRETERA EN ARGELIA

Silo de cereales de 20.000 T, hangar de almacenamiento para ganado de 35.000 T, estación marítima para 1200 pasajeros y muelle de carga petrolera y gasística de 25.000 a 100.000 T.



4. DEMANDA

1. ESTADÍSTICAS GENERALES

Según datos obtenidos del Ministerio de Transportes argelino, el volumen registrado en el transporte de mercancías durante el año 2013 ha superado los 114 millones de toneladas en el sector marítimo, de las cuales 103 millones corresponden al cabotaje internacional. Durante el primer semestre de 2014, dicho cabotaje internacional ha superado los 57 millones de toneladas, con un volumen de 30 millones de toneladas durante el segundo trimestre de 2014, una subida del 8,72% con respecto al primer trimestre, lo que supone un 73,12% del mercado internacional.

En cuanto al transporte terrestre por carretera, este acumuló unos 20 millones de toneladas en 2013, aumentando la tendencia para 2014.

unité :1000 T

Secteur/Indicateurs	Année/ trimestre					
	2013				2014	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Tonnage transporté	43 465	46 058	41 173	43 180	45 107	50 851
<u>Transport terrestre</u>	6 100	6 266	6 264	6 214	6 234	6 573
*transport ferroviaire	1 284	1 386	1 193	1 108	1 079	1 168
* transport routier	4 816	4 880	5 071	5 106	5 155	5 405
<u>Transport Portuaire</u>	28 415	30 876	27 374	28 411	29 843	32 636
*Cabotage national	2 363	2 462	2 919	3 358	2 216	2 598
*Cabotage international	26 052	28 415	24 455	25 052	27 627	30 038
Dont CNAN Group	84	94	77	89	169	113

El volumen en el transporte global de mercancías ha conocido un aumento del 12,73% durante el segundo trimestre de 2014 en comparación con el primer trimestre. Dicho aumento se debe a las subidas registradas en el transporte aéreo y portuario de mercancías, siendo la del portuario del 9,36% en comparación con el primer trimestre de 2014. Asimismo, el transporte terrestre de mercancías ha registrado un aumento del 5,44% durante el segundo trimestre de 2014. A nivel nacio-

EL TRANSPORTE PORTUARIO Y TERRESTRE POR CARRETERA EN ARGELIA

nal, domina el transporte de mercancías por carretera con 5.405 millones de toneladas transportadas durante el segundo trimestre de 2014, alcanzando un porcentaje de mercado del 55%, seguido por el transporte marítimo (27%).

Igualmente, el transporte global de mercancías sitúa al sector marítimo a la cabeza con un 64,18%, seguido del sector aéreo (22,89%) y terrestre (12,93%). En este contexto, la parte correspondiente a **CNAN GROUP** (empresa de transporte marítimo nacional en posesión del Estado argelino) ha disminuido durante el primer semestre de 2014, con una tasa del 0,81% frente al 0,87% en 2013. El resto del mercado corresponde a operadores extranjeros.

Evolution du Transport de Marchandises sur le réseau International (Figure9)



Concretamente, el transporte terrestre por carretera refleja un desplazamiento de 5.405.156 de toneladas de mercancías durante el año 2014 frente a los 4.880.089 del año 2013, una variación del +10,76%. En cuanto al número de pasajeros, este fue de 3.131.602 durante 2014, una variación del +8,59%.

Transport routier	Transport de voyageurs			
	Operateurs voyageurs	67 108	70 358	4,84
	Parc voyageurs	90 483	97 077	7,29
	P.offertes	2 883 835	3 131 602	8,59
	Transport de Marchandise			
	Operateurs marchandises	352 664	386 092	9,48
	Parc marchandises	527 990	557 772	5,64
	Tonnage utile	4 880 089	5 405 156	10,76

En lo referido al transporte de pasajeros durante el segundo trimestre de 2014, este ha experimentado una subida del 3,13%. Así, el transporte marítimo de pasajeros ha conocido una subida del 45,73% durante el segundo trimestre de 2014. Finalmente, el número de pasajeros internacionales ha sido 1.909 millones en el segundo trimestre de 2014, mientras que durante el primer trimestre fue 1.652 millones. De estas cifras, el 4% se corresponde con el transporte marítimo.

2. ESTADÍSTICAS POR PUERTO

Puerto de Argel

El volumen de mercancías descargadas y enviadas desde el puerto de Argel alcanzó las 2.731.298 toneladas en el primer trimestre de 2014, un incremento de 413.460 toneladas en comparación con el mismo período en 2013. Sigue siendo el puerto más importante del país.

Año	2010	2011	2012	2013
EPAL	8.357.235	8.913.298	9.363.653	10.289.199
DPW	2.712.267	3.182.530	3.260.645	3.327.237
TOTAL	11.069.502	12.095.828	12.624.297	13.616.437

(Tráfico de mercancías en toneladas)

Año	2010	2011	2012	2013
Número	1.877	1.957	1.967	2.075
Tallaje TJB (1000 T)	20.256	20.134	19.807	21.287

(Tráfico por número de barcos)

Año	2010	2011	2012	2013
EPAL	289.012	309.733	312.639	346.866
DPW	353.783	380.889	390.297	390.393
TOTAL	642.795	690.622	702.936	737.259

(Tráfico por número de contenedores)

Puerto de Annaba

El tráfico global registrado a fecha 31 de diciembre de 2013 se ha elevado hasta los 5,568 millones de toneladas frente a los 5,679 millones de 2012, un descenso del 1,94%. Por su parte, el volumen de las importaciones ha evolucionado positivamente durante el año 2013 en un +2,25% con respecto a 2012, pasando de 4.133.772 toneladas a 4.226.826. Con una proporción del 76% del volumen total, las mercancías desembarcadas han estado dominadas por los cereales, los hidrocarburos refinados y las mercancías generales y diversas.

EL TRANSPORTE PORTUARIO Y TERRESTRE POR CARRETERA EN ARGELIA

En cuanto al tráfico de contenedores durante el año 2013, se ha acumulado un total de 143.557 EVP, un aumento del 10% con respecto al año anterior. En términos de toneladas no contenerizadas, la evolución ha sido de +5,43% (+37.866 T). El puerto de Annaba ha mantenido su cuarta plaza en tráfico de contenedores tanto en 2012 como 2013, siendo precedido por Alger, Orán y Béjaïa.

Puerto de Béjaïa

Con un tráfico global de más de 20 millones de toneladas, el volumen registrado durante el año 2013 ha aumentado en un 1,76% con respecto a 2012, subiendo un 7,59% las importaciones y bajando un 4,89% las exportaciones, debido esencialmente a la disminución en el volumen de petróleo bruto.

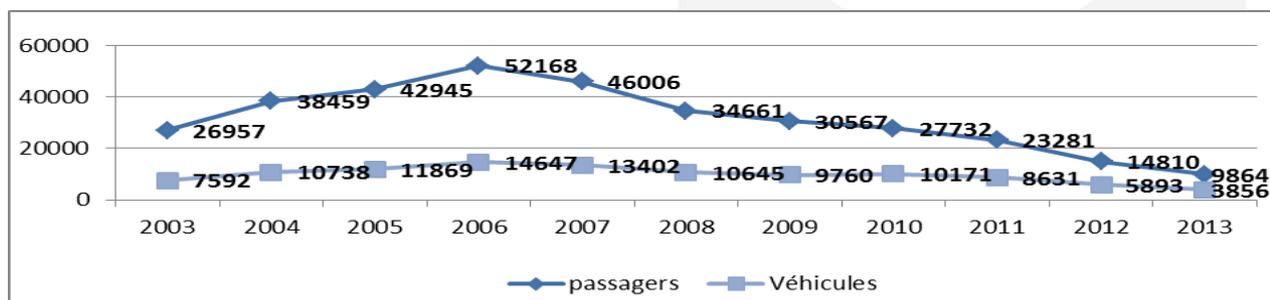
Año	Tráfico hidrocarburos	Tráfico fuera de h.	Total
2010	3.832	8.889	12.721
2011	4.211	9.394	13.605
2012	9.827	10.098	19.925
2013	9.236	11.041	20.277

Así, los hidrocarburos representan el 45,55% del tráfico del puerto. El volumen de estos ha aumentado un 2,29% en la importación y ha disminuido un 7,08% en la exportación, siendo la progresión general en el tráfico fuera de los mismos positiva (9,33%), con un 8,22% en la importación y un 26,96% en la exportación. Por su parte, el tráfico de cereales representa más del 36% del volumen de mercancías, con 2.022.328 toneladas de maíz, una subida del 53,63% en el volumen de soja y un ligero descenso del 1,53% en el tráfico de trigo.

Año	Líquidos a granel	Sólidos a granel	Mercancías diversas no contenerizadas	Mercancías contenerizadas	Total
2010	4.288	5.248	1.942	1.242	12.720
2011	4.695	5.639	1.852	1.419	13.605
2012	10.334	3.509	4.686	1.396	19.925
2013	9.823	3.788	5.048	1.618	20.277

En cuanto al tráfico de contenedores, este ha mantenido su evolución situándose en 248.984 EVP, un aumento del 8,85% con respecto a 2012. El volumen total de mercancías contenerizadas, pues, ha sobrepasado los 1,5 millones de toneladas, un aumento del 13,83% en 2013.

EL TRANSPORTE PORTUARIO Y TERRESTRE POR CARRETERA EN ARGELIA



(Tráfico de pasajeros y vehículos)

Puerto de Djen Djen

Tráfico por categoría de producto (2012):

	Volumen diciembre	Volumen total
Productos agrícolas	126.738	1.457.183
Productos alimentarios	3.583	52.806
Minerales y prod. metalúrgicos	70.647	424.607
Minerales y materiales de construcción	57.860	1.072.673
Productos químicos	0	28.921
Productos petroleros	0	46.049
Mercancías diversas	56.641	740.033
TOTAL	315.469	3.822.272

Tráfico por categoría de producto (2011):

	Volumen diciembre	Volumen total
Productos agrícolas	84.912	1.570.817
Productos alimentarios	10.400	138.589
Minerales y prod. metalúrgicos	15.600	319.786
Minerales y materiales de construcción	26.014	427.064
Productos químicos	0	34.441
Productos petroleros	5.255	66.574
Mercancías diversas	30.359	508.358
TOTAL	172.540	3.065.629

Tráfico por modo de acondicionamiento (2012):

	Volumen diciembre	Volumen total
Líquidos a granel	3.583	98.855
Sólidos a granel	159.156	2.014.924
Mercancías diversas	152.730	1.708.493
TOTAL	315.469	3.822.272

EL TRANSPORTE PORTUARIO Y TERRESTRE POR CARRETERA EN ARGELIA

Tráfico por modo de acondicionamiento (2011):

	Volumen diciembre	Volumen total
Líquidos a granel	5.255	122.263
Sólidos a granel	115.614	1.867.044
Mercancías diversas	51.671	1.076.322
TOTAL	172.540	3.065.629

Número de navíos (2012):

	Entradas	Salidas	Total	Acumulado
Navíos	60	57	117	1.365
Portavehículos	21	21	42	494

Número de navíos (2011):

	Entradas	Salidas	Total	Acumulado
Navíos	35	36	71	1.175
Portavehículos	17	17	34	520

Tráfico terrestre desde el puerto (2012):

	Ligero	Utilitarios	Pesado	Otros	TOTAL
Nº diciembre	26.114	7.246	995	350	34.705
Nº acumulado	314.486	152.551	13.005	3.060	483.102

Tráfico terrestre desde el puerto (2011):

	Ligero	Utilitarios	Pesado	Otros	TOTAL
Nº diciembre	16.385	6.417	250	115	23.167
Nº acumulado	199.374	95.689	13.993	2.356	311.412

Puerto de Ghazaouet

Año	Desembarcadas		Embarcadas		TOTAL	Evolución
	TON	%	TON	%	TON	
2010	1.105.968	91,68	100.353	8,32	1.206.321	-1,39
2011	1.335.369	95,11	68.696	4,89	1.404.065	16,39
2012	1.228.029	95,22	61.692	4,78	1.289.721	-8,14
2013	1.175.095	95,60	54.067	4,40	1.229.162	-4,70
2014	1.363.118	94,98	71.951	5,02	1.435.096	+16,75

(Tráfico de mercancías)

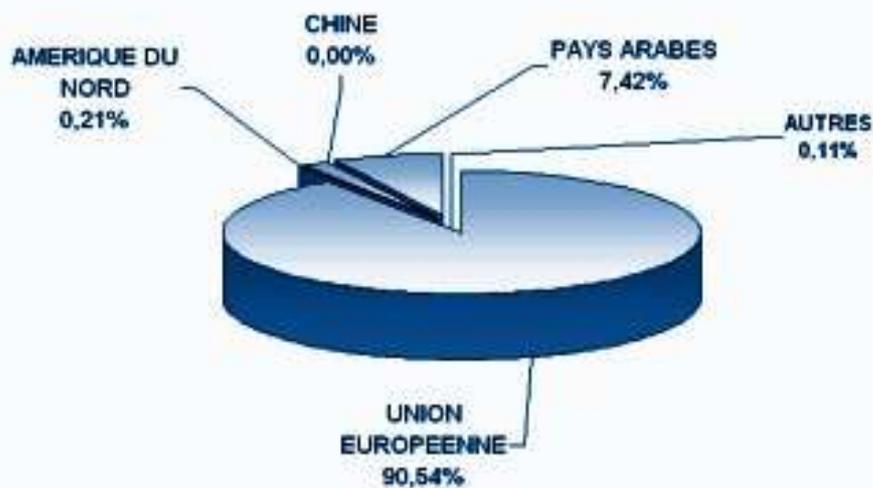
EL TRANSPORTE PORTUARIO Y TERRESTRE POR CARRETERA EN ARGELIA

Modo de acondicionamiento	2011	2012	2013	a Dic 13	a Dic 14
Sólidos a granel	965.286	758.278	682.330	682.330	713.188
Líquidos a granel	90.741	86.477	74.385	74.385	90.763
Otros	348.038	444.966	472.447	472.477	631.118
TOTAL	1.404.065	1.289.721	1.229.162	1.229.162	1.435.069

	a Dic 13	a Dic 14	VAR%
20'	3.185	3.904	+22,57
40'	15.956	22.308	+39,81
tot (nbr)	19.141	26.212	+36,94
tot evp	35.097	48.520	+38,25

(Tráfico de contenedores)

REPARTITION DU TRAFIC PAR ZONE GEOGRAPHIQUE A DEC 2014



EL TRANSPORTE PORTUARIO Y TERRESTRE POR CARRETERA EN ARGELIA

Puerto de Mostaganem

Mercancías	Desembarcadas	Embarcadas	Total
Productos agrícolas	401.784	-	401.784
Productos alimentarios	977	2.401	3.378
Prod. Petroleros y asfaltos	14.430	-	14.430
Prod. Metalúrgicos	180.104	1.073	181.177
Prod. Químicos	15.805	8.822	24.627
Materiales de construcción	172.362	7.230	179.592
Abonos	30.815	-	30.815
Operaciones especiales	229.688	11.994	241.682
Total	1.045.963	31.520	1.077.483

(Tráfico por tipo de producto, 2010)

Acondicionamiento	Desembarcado	Embarcado	Total
Líquidos a granel	14.248	2.401	16.649
Sólidos a granel	233.853	-	233.853
Otros	797.996	28.984	826.980
Total	1.046.097	31.385	1.077.482

(Tráfico por modo de acondicionamiento, 2010)

Número de navíos a la entrada	548
Número de navíos a la salida	547
Capacidad de tonelaje bruto a la entrada	4.167.502
Capacidad de Tonelaje Bruto a la salida	4.167.283

	Desembarcados	Embarcados	Total
Nº contenedores EVP	919 / 1.578	806 / 151	1.725 / 1.729
Tonelaje neto	13.698 / 13.301	2.726 / 226	16.424 / 13.527

(Tráfico de contenedores 2010 / primer semestre 2011)

EL TRANSPORTE PORTUARIO Y TERRESTRE POR CARRETERA EN ARGELIA

Puerto de Skikda

		2011	2012	2013	Var % 13/12
Número de contenedores	Llenos	58.080	55.825	67.844	22
	Vacíos	57.213	54.830	64.446	18
	Total	115.293	110.655	132.290	20
Tonelaje	Neto	516.037	516.656	612.467	20
	Tara	253.646	243.441	291.038	20
	Total	769.683	760.097	903.505	19

Mercancías diversas	2011	2012	2013	Var % 13/12
Entradas	1.662.713	2.019.741	2.441.112	21
Salidas	147.260	146.122	169.091	16
Total	1.809.973	2.165.863	2.610.203	21
Sólidos a granel				
Entradas	1.021.482	1.182.785	1.120.615	-0,5
Salidas	-	-	-	-
Total	1.021.482	1.182.785	1.120.615	-0,5
Hidrocarburos				
Entradas	1.068.054	2.190.074	2.520.214	16
Salidas	22.213.990	18.325.505	19.071.664	4
Total	23.282.044	20.515.579	21.591.878	5

(Tráfico por modo de acondicionamiento)

Francia	849.566	23,85%
España	679.762	19,08%
Italia	495.503	13,91%
China	321.377	9,02%
Portugal	223.232	6,26%
Brasil	85.765	2,4%
Turquía	64.625	1,81%
Canadá	54.150	1,52%
Alemania	53.187	1,49%

(Tráfico por país de procedencia)

5. PRECIOS

Al tratarse de un servicio, los precios variarán en función de multitud de parámetros prácticamente incontrolables y, por tanto, difícilmente previsibles o determinables. Además, habrá que tener en cuenta los aspectos mencionados en cuanto a posibles retrasos, tiempos de espera o pérdidas económicas debidas a causas o circunstancias ajenas al operador, sea este marítimo o terrestre por carretera. Dadas las características tan particulares del país, será difícil controlar de manera satisfactoria tales parámetros que intervienen en la determinación del precio, que podrá variar, como decimos, de forma bastante acusada. Se deben valorar, asimismo, los estragos producidos por una burocracia lenta y tediosa que igualmente puede resultar vital en el precio final dado su carácter imprevisible. En todo caso, de manera general, el transporte con fines económicos, tanto el portuario como el terrestre por carretera, es algo más caro que en Europa, ya que la lentitud de las cadenas logísticas aumenta los costes (enviar un contenedor desde Francia a Argelia cuesta el doble que enviar uno desde Gran Bretaña a Estados Unidos).

Tomando como referencia el puerto de Argel, los precios son los siguientes: 0,365 DA/TJB/día en muelle, 0,275 DA/TJB/día en rada. Para los navíos cuya estancia sea superior a 20 días hasta 250 TJB pagarán 1,065 DA/mes/TJB y los de más de 250 TJB pagarán 6,368 DA/mes/TJB. Las tarifas por remolque varían desde el mínimo de 574 dólares/hora hasta 1693 dólares en función de la capacidad del navío. Por su parte, los gastos generales por travesía van de 10.000 a 20.000 dólares divididos en 3 sectores: del puerto de Argel a los puertos de Dellys y Ténès (1); del puerto de Argel a los puertos de DjenDjen y Mostaganem (2); del puerto de Argel a los puertos de Annaba y Ghazawet (3).

Tarifas de manipulación de contenedores y otras mercancías (en dinares)

Tipo de servicio	Día laborable	Viernes, noche o festivo
Manipulación (carga/descarga) de contenedor de 20' vacío	800	1.400
Manipulación (carga/descarga) de contenedor de 40' vacío	1.400	2.450

EL TRANSPORTE PORTUARIO Y TERRESTRE POR CARRETERA EN ARGELIA

Manipulación (carga/descarga) de contenedor de 20' lleno	3.000	4.500
Manipulación (carga/descarga) de contenedor de 20' lleno	6.000	9.000
Visita-cierre / remolque	4.500	9.000
Entrega / remolque	2.500	5.000

Tarifas por desembarco/embarco contenedor (unidad/dinares)

Navíos convencionales

Desembarco/embarco contenedor lleno 40'/Medio navío – 12.420

Desembarco/embarco contenedor lleno 20'/Medio navío – 8.100

Desembarco/embarco contenedor lleno 40'/Medio EPAL -13.900

Desembarco/embarco contenedor lleno 20'/Medio EPAL – 9.100

Desembarco/embarco contenedor vacío 40'/Medio navío – 6.450

Desembarco/embarco contenedor vacío 20'/Medio navío – 4.320

Desembarco/embarco contenedor vacío 40'/Medio EPAL – 7.500

Desembarco/embarco contenedor vacío 20'/Medio EPAL – 5.400

Navíos Ro/Ro

Desembarco contenedor lleno 40' – 6.500

Desembarco contenedor lleno 20' – 4.500

Embarco contenedor lleno 40' – 3.250

Embarco contenedor lleno 20' – 2.250

Embarco y desembarco contenedor vacío 40' – 3.750

Embarco y desembarco contenedor vacío 20' – 2.500

Los vehículos pesados (semi-remolque y camión) autorizados a acceder al recinto portuario estarán sujetos al pago de 200 dinares por cada acceso y 1000 dinares por el porta-vehículo. Las tarifas relativas al estacionamiento de remolques y vehículos que se encuentren en espera de una escala y no vayan a embarcar serán de 1000 dinares/unidad/día.

EL TRANSPORTE PORTUARIO Y TERRESTRE POR CARRETERA EN ARGELIA

Nótese que excepto el puerto de Orán, todos los puertos aplican suplementos durante el turno nocturno (19.00 a 24.00 horas). Para más información acerca de tarifas especiales y otros impuestos, se puede consultar el apartado “tarifs” en la web de la Empresa Portuaria de Argel (EPAL):

<http://www.portalger.com.dz/tarifs-des-prestations-maritimes->

Respecto al transporte terrestre por carretera, sirvan a modo de ejemplo los siguientes: para un recorrido de 700 km de un contenedor de 40' el precio fue de 60.000 dinares, mientras que para un recorrido de 70 km fue de 16.000 dinares.

6. PERCEPCIÓN DEL PRODUCTO ESPAÑOL

Como se ha indicado anteriormente, el grueso de operadores en el transporte marítimo, sobre todo de mercancías, es extranjero debido a la incapacidad nacional de afrontar satisfactoriamente un volumen de tráfico y de operaciones que sobrepasa el potencial logístico del país. Si bien la idiosincrasia del carácter argelino demuestra numerosas notas de orgullo y dificultades para asumir las limitaciones, esto es, algo de recelo para aquello que venga de fuera, lo cierto es que los diferentes operadores no argelinos están muy bien vistos dada su profesionalidad manifiesta y su buen hacer en contraposición a la desidia nacional. Por otra parte, algunos agentes de transporte se lamentan de diversas trabas interpuestas por las autoridades o puestos de responsabilidad de puertos y aduanas a la hora de acoger las mercancías que puedan transportar, lo cual no implica una mala percepción de su producto, sino, más bien, lo contrario. En otras palabras, sabiendo de la superioridad de operadores extranjeros (entre ellos, españoles) podría darse el caso de que éstos encontrarán algunos problemas que en otros países no tendrían.

7. CANALES DE DISTRIBUCIÓN

Lo habitual en Argelia es utilizar el canal marítimo, como se ha destacado a lo largo de este documento, por lo que los envíos de mercancía se realizarán por lo general en condiciones CIF para luego continuar su recorrido por medio de un transportista terrestre (por carretera o similares). En este sentido, cabe destacar la necesidad para el agente exportador de entregar la mercancía al importador a través de un agente autorizado siempre, esto es, en todos los casos estará presente un transitario que acudirá al puerto en compañía de un transportista contrastado.

Nota: recientemente se están registrando incluso limitaciones en el número de transportistas autorizados a acceder al puerto aun a pesar de disponer de transitario.

8. ACCESO AL MERCADO-BARRERAS

Desde 1 de octubre 2009 no es posible utilizar el Puerto de Argel para mercancías que no vengan en contenedor. A largo plazo, esta medida puede descongestionar el tráfico en el Puerto de Argel al desviarlo a otros puertos. Sin embargo, a corto plazo, los operadores de comercio temen que puertos vecinos, como Djen Djen o Mostaganem, aún no tengan la preparación e infraestructuras necesarias para soportar el aumento.

Por su parte, además de los seguros necesarios en el transporte marítimo (del barco y de las mercancías transportadas) deberán tener en cuenta que, para la circulación de camiones en territorio argelino, necesitarán un seguro temporal de circulación que podrán obtener tanto en la frontera argelina, en aduanas, como en el mismo barco.

Crédito documentario obligatorio

La Ley de Finanzas Complementaria de 22 de julio de 2009 estableció el pago obligatorio mediante crédito documentario de todas las importaciones de bienes que excedan de 100.000 DA (unos 1.000€). El pago de facturas inferiores a dicha cuantía, así como el pago realizado como contraprestación de un servicio, no quedan sometidos a este requisito. Esta obligación se aplica a todos los operadores de derecho privado (no al Estado argelino). Para el pago de bienes y servicios es obligatoria la domiciliación bancaria en todos los casos. Es posible abrir un crédito documentario en el país a 30, 60 y 90 días. No obstante, las empresas encuentran problemas para abrir créditos documentarios a 90 días. El plazo de pago debe figurar contemplado en el crédito documentario desde el principio. No es posible establecer prórrogas en los plazos con posterioridad a la apertura del crédito.

Nota: El artículo 23 de la Ley de Finanzas Complementaria de 20 de julio de 2011 ha eximido de la obligación de pagar mediante crédito documentario las importaciones realizadas por empresas productoras de bienes y servicios para sus inputs de producción, maquinaria nueva y piezas de recambio, que podrán optar por la transferencia libre hasta el límite acumulado anual de 4 millones de euros (unos 40.000 euros) o por la remesa documentaria sin límite alguno. El pago de las importaciones destinadas a la venta en el mismo estado debe seguir efectuándose mediante crédito documentario. En todos los casos sigue siendo obligatoria la domiciliación bancaria.

Certificado de origen

Emitidos y sellados por las Cámaras de Comercio de España, este certificado acredita que el producto ha sido fabricado en España. Es preciso no confundir el país último del que procede la mercancía con el verdadero origen de la mercancía (país de fabricación). La entrada de bienes será registrada en aduanas como procedente del último país al que se han trasladado físicamente, aunque no sean originarios de éste. Por ello, las estadísticas señalan en muchos casos a países europeos como proveedores de muebles, cuando se trata de países intermediarios en la cadena de distribución. El certificado de origen es facultativo y en ningún momento sustituye al certificado de circulación EUR-1 para aquellas mercancías de origen preferencial.

Certificado de control de calidad

Recientemente el Banco de Argelia ha suprimido la exigencia del certificado de control de calidad como condición obligatoria para la apertura de créditos documentarios, por lo que está a lo dispuesto libremente por las partes. Los certificados de control de calidad deben ser emitidos por organismos debidamente habilitados del país exportador, reconocidos por el Instituto Argelino de Normalización (IANOR). Al no haberse desarrollado una normativa que recoja los requisitos para dicho reconocimiento, actualmente el laboratorio certificador ha de estar reconocido por el país exportador. En el caso de España, se aceptan los certificados de control de calidad emitidos por entidades acreditadas por ENAC.

Certificado de circulación EUR-1

Permite la reducción de los aranceles de las mercancías originarias de la UE cuando entran en Argelia, según lo establecido por el Acuerdo de Asociación ente Argelia y la Unión Europea.

Licencia previa de importación para productos europeos

El 10 de marzo de 2010 el Ministerio de Comercio argelino promulgó el Decreto Ejecutivo 10/89, que impone a todo importador la obligación de solicitar una licencia previa a la Dirección de Comercio de la Wilaya (provincia) correspondiente para poder acogerse a la franquicia de derechos garantizada por los Acuerdos de Librecomercio firmados por Argelia, incluido el Acuerdo de Asociación con la Unión Europea. Esta licencia previa de importación supone una desventaja comparativa de los productos de origen europeo con respecto a los de países terceros, cuyas importaciones se realizan sin la dilación de un mes que la licencia previa conlleva. Además, impide en la práctica a las empresas extranjeras que realizan importaciones en el marco de sus contratos de obra en Argelia la posibilidad de proveerse de productos españoles en régimen de exoneración de aranceles para la ejecución de sus trabajos, al no contar con un número de Registro de Comercio local.

Embalaje y etiquetado

Las piezas han de llegar a su destino debidamente protegidas y en un embalaje “sólido y compacto”, sobre el cual se fijará el etiquetado. En el etiquetado constará la denominación comercial (distinto de la marca), la cantidad neta (en unidades del sistema internacional), la razón social o marca y la dirección de la persona responsable de la fabricación, del acondicionamiento, de la importación o de la distribución. El etiquetado deberá ir en árabe y, de forma facultativa, en otra lengua que será habitualmente el francés.

9. PERSPECTIVAS DEL SECTOR

1. NOTICIAS RELACIONADAS

Fuente: El Moudjahid a 2 de julio de 2014

El programa aprobado por el Consejo de Participaciones del Estado Argelino relativo a la rehabilitación de los puertos y refugios de pesca destina un total de 7,862 billones de dinares (unos 73 millones de euros) para la ejecución del mismo. Según datos proporcionados por las autoridades portuarias, este programa concierne a ocho puertos (Argel, Cherchell, Tipasa, Bouharoun, Tamentfoust, El-Djemila, Gouraya y Zemmouri) y en una primera fase consistirá en ejecutar proyectos clasificados como urgentes con un presupuesto de 4.100 millones de dinares (unos 38 millones de euros). Así, ya se han puesto en marcha una serie de acciones en el puerto de **Argel** para iniciar estudios técnicos que recojan operaciones concretas de las actividades portuarias y elaborar un pliego de condiciones, además de la adquisición de medios de recuperación de aceites usados y de residuos sólidos.

Fuente: El Moudjahid a 14 de julio de 2014

Los servicios de la wilaya de Argel están estudiando la posibilidad de que en los tres principales puertos de la bahía de Argel: Tamentfoust, Raïs Hamidou y El-Djemila, y en los puertos de las wilayas vecinas de Tipasa y Boumerdes, se compagine la actividad pesquera con el disfrute de las playas. En este contexto, aparece un extenso programa de remodelación y reconstrucción de ciertas instalaciones, situadas en los puertos de recreo y pesca, que se remonta a la época colonial y que está actualmente en marcha; actualmente, la bahía de Argel en su conjunto está experimentando una transformación estética sin precedentes. El programa fue lanzado en el año 2013 y contempla un período de desarrollo de cinco años, siendo realizado por la Empresa de Gestión de los Puertos y los Refugios de Pesca (**EGPP**) dependiente de la Empresa del Puerto de Argel (**EPAL**).

Fuente: El Moudjahid a 31 de julio de 2014

Se han completado los estudios preliminares para la construcción de un nuevo puerto comercial en la zona centro de la costa argelina que contribuirá a reducir la presión sobre los otros puertos de la región, especialmente el de Argel. Según ha indicado el director de estudios del Ministerio de Transportes, se han identificado tres localizaciones potenciales para la construcción de la cita-

da infraestructura. El nuevo puerto se construirá en un lugar abierto, con posibilidad de realizar ampliaciones tanto por mar como por tierra en el futuro, y estará dotado de bases logísticas y espacios para el tratamiento de **contenedores**. En paralelo a estas acciones, las autoridades han puesto en marcha otros proyectos para aumentar las capacidades para el tratamiento de contenedores en los puertos existentes. Así, se prevé realizar la extensión de la terminal de contenedores del puerto de Orán, la renovación y acondicionamiento de los terraplenes del puerto de Argel y la prolongación de las instalaciones del puerto de Djen-Djen, en Jijel.

Fuente: Le Quotidien d'Oran a 12 de agosto de 2014

El Ministerio de Obras Públicas dispone de un presupuesto de 42.000 millones de dinares (unos 40 millones de euros) para la realización de 42 proyectos de infraestructuras portuarias hasta 2017. En el ámbito de este presupuesto, 14.000 millones de dinares (casi 13 millones de euros) se han destinado para la construcción de un nuevo puerto de pesca en Sidi Youchaa, en la comuna de Dar Yaghmorassen, y dicha obra será realizada por la empresa argelina Cosider (65%) y la española **CYES** (35%). El plazo de realización será de 40 meses y tendrá capacidad para 295 barcos, 150 embarcaciones de menos tamaño, 60 sardineros, 75 traineras y 10 atuneros.

Además, según el representante de la *daira* de Ghazaouet, Gacem Mohamed, se está construyendo una carretera de 58 km que bordeará la costa entre Ghazaouet y Marsat Ben M'hidi. El presupuesto es de 5.000 millones de dinares en el ámbito de un programa complementario al programa quinquenal e incluye un desdoblamiento de la RN 98 de 40 km con el objetivo de hacer frente al incremento del tráfico de mercancías. Se construirán otras cuatro intersecciones al nivel de la RN 98 para mejorar la seguridad y la fluidez del tráfico por carretera. Según el director de la dirección de trabajos públicos, Raja Mohamed, el coste estimado de estos proyectos será de 1.800 millones de dinares (más de 16 millones de euros).

10. OPORTUNIDADES

El sector de los transportes en Argelia está en pleno proceso de transformación. El gobierno argelino busca mejorar las condiciones de transporte para mercancías y pasajeros. La importancia que se le ha dado al sector queda patente con los programas quinquenales 2005-2009 y 2010-2014, en los cuales se han invertido 460.000 millones de euros, el 70% de ellos destinados a infraestructuras. Para el próximo Plan Quinquenal que se desarrollará entre 2015-2019 destaca como objetivo el desarrollo de infraestructuras y comunicaciones en la zona de los Hautes Plateaux y el Sur del país. Además, otra tendencia se concentra en el acondicionamiento en torno a la capital de Argelia, que pretende convertirse en un punto de referencia a nivel internacional y postularse para acoger eventos internacionales. Se prevén grandes acciones: finalizar el acondicionamiento de la bahía de Argel, de 35 kilómetros de longitud; remodelar el puerto de la capital; recuperar espacios urbanos que actualmente están ocupados por el sector industrial y desarrollar los polos industriales regionales del país. Por su parte, ANIREF, Agencia Nacional de Intermediación y Regulación de la Propiedad, anunció en junio de 2012 el desarrollo de 42 polígonos industriales, por un coste de 880 millones de euros, que se concretarán a partir del 2014. Los polos industriales se ubicarán en zonas estratégicas y bien conectadas con las ciudades estarán dotados de todos los medios estructurales y requerirán de las empresas de ingeniería para su diseño y concepción.

11 . INFORMACIÓN PRÁCTICA

1. FERIAS

Salón internacional del transporte (Algérie Infrastructure)

Ámbito: Internacional

Próxima edición: Febrero 2015

Frecuencia: Anual

Lugar de celebración: Orán

Organizador: Palais des Conventions d'Oran

Les Genets, Chemin de Wilaya, Route 75, Orán.

Tel. : +213 (0) 41 62 11 01

Fax : +213 (0) 41 62 11 02

Carácter: Transporte terrestre, marítimo y aéreo.

2. LEGISLACIÓN TRANSPORTE TERRESTRE

El transporte terrestre internacional de mercancías queda regulado por el Acuerdo entre el Reino de España y la República Argelina Democrática y Popular relativo a los transportes internacionales por carretera y al tránsito de viajeros y mercancías, redactado el 7 de octubre de 2002, en vigor desde el 18 de junio de 2004 (ver Anexos). Los tramos de circulación dentro del territorio argelino, así como cuestiones del seguro, están regulado por la legislación argelina.

- AUTORIZACIONES QUE DEBEN CONSEGUIR EN ESPAÑA

Las expiden las autoridades competentes del país en el que esté matriculado el vehículo (art. 9 Acuerdo España-Argelia), concretamente el Ministerio de Fomento, Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Oficina Central de Información Administrativa

Teléfono: 915 978 787

Fax: 915 978 573

Web: <http://www.fomento.es>

Email: atencionciudadano@fomento.es

Horario de atención al público: L-V de 9 a 17.30. Sábados de 9 a 14.

- AUTORIZACIONES QUE DEBEN CONSEGUIR EN ARGELIA

En cuanto a las autorizaciones que deberán solicitar para los tramos de recorrido entre Argelia, se tendrá que acudir a la Dirección de Transportes de la Wilaya (región) del punto de pasaje aduanero o del puerto de desembarque para los remolques y semi-remolques en cuestión (cuando la estancia en Argelia no sea superior a un mes) o al Ministerio de Transportes argelino, Dirección de Transportes Terrestres, para los remolques y semi-remolques (para estancias superiores a un mes) y para todos los camiones y tractores independientemente de la duración de la estancia.

La solicitud de autorización debe contener la información siguiente:

- Apellidos, nombre, cargo o razón social y dirección del solicitante.
- Marca, tipo, propietario y número de matrícula del vehículo.
- Naturaleza y volumen de la mercancía.
- Identificación del personal del vehículo (apellidos, nombre y nacionalidad).
- Fecha de entrada y de salida del vehículo.
- Puerto de carga, puerto de descarga y el itinerario.
- Circunstancias o razones del trabajo a realizar en Argelia.
- Punto de entrada y punto de salida en fronteras.

El expediente debe contener los documentos siguientes:

- Copia certificada de la carta de matriculación de los vehículos utilizados.
- Copia certificada del procedimiento verbal de control técnico de los vehículos.
- Copia certificada del atestado de la admisión temporal del vehículo expedida por los servicios de aduanas.
- Copia certificada del permiso de conducción del conductor.
- Copia certificada del contrato con el socio argelino (en caso de contrato mercantil o de realización de servicios).

La solicitud de autorización de circulación por el territorio nacional debe presentarse al menos 15 días antes de la operación de transporte.

- TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

El Acuerdo hispano-argelino establece que: “El transporte de mercancías peligrosas se realizará respetando las condiciones establecidas por la legislación nacional de la parte contratante donde se realice el transporte.”

Por lo tanto, deben tener en cuenta que existe un Decreto Ejecutivo 2003-452, de 1 de diciembre de 2003, relativo a las condiciones particulares del transporte terrestre de mercancías peligrosas, donde destacan los siguientes puntos:

- Se necesita autorización previa del Ministerio de Transportes argelino.
- Cada mercancía peligrosa ha de ser transportada con el embalaje apropiado según el caso, resistente a la presión, sacudidas, choques, calor y humedad que puedan ocurrir durante el transporte.
- Los embalajes deben estar separados, mantenerse en buen estado y controlarse periódicamente.
- El fabricante, expedidor o usuario de cualquier tipo de paquete debe ser titular de una certificación que indique que las especificaciones del modelo prescritas son respetadas.
- El paquete ha de contener de forma visible, legible e indeleble el etiquetado que deje claro la naturaleza del material peligroso y qué peligro representa para que quienes lo transporten o manipulen puedan tomar las medidas necesarias.
- Queda prohibido: cargar mercancías peligrosas junto con productos alimentarios; cargar en el mismo vehículo mercancías peligrosas incompatibles entre sí; el transporte a granel de mercancías peligrosas en estado sólido.
- Los paquetes de mercancías peligrosas han de estar debidamente separados entre sí, de forma que sean claramente distinguibles y se facilite la carga y descarga.
- Los vehículos han de portar una señalización aparente para identificar la naturaleza del peligro que pueden provocar y han de estar adaptados a la naturaleza y las características de los materiales a transportar.
- El conductor ha de estar habilitado según la legislación pertinente.

12. OTROS EPÍGRAFES

1. ANEXOS

Acuerdo entre el Reino de España y la República Argelina Democrática y Popular relativo a los transportes internacionales por carretera y al tránsito de viajeros y mercancías, de 7 de octubre de 2002 (versión castellano).

I. Disposiciones generales

MINISTERIO

DE ASUNTOS EXTERIORES Y DE COOPERACIÓN

12393 ACUERDO entre el Reino de España y la República Argelina Democrática y Popular relativo a los transportes internacionales

por carretera y al tránsito de viajeros y mercancías, hecho

«ad referendum» en Madrid el 7 de octubre de 2002.

ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA ARGELINA

DEMOCRÁTICA Y POPULAR RELATIVO A LOS TRANSPORTES

INTERNACIONALES POR CARRETERA Y AL TRÁNSITO DE VIAJEROS Y

MERCANCÍAS

El Reino de España y la República Argelina Democrática y Popular, en lo sucesivo denominados las «dos Partes Contratantes»,

Deseosos de mejorar y desarrollar los transportes de viajeros y mercancías por carretera entre ambos países y en tránsito por sus territorios, han convenido en lo siguiente:

Disposiciones de carácter general

Artículo 1.

A efectos del presente Acuerdo, se entenderá

por: a) Transportista: Toda persona física o jurídica que, tanto en el Reino de España como en la República Argelina Democrática y Popular, de conformidad

con las leyes y reglamentos nacionales aplicables, esté autorizada para realizar transportes internacionales de viajeros o mercancías por carretera.

b) Vehículo de transporte de viajeros:

Todo vehículo de carretera, propulsado mecánicamente, que:

esté construido o adaptado para el transporte

de viajeros y se utilice para esos fines, disponga de más de nueve asientos, incluido el del conductor,

esté matriculado en el territorio de una de las dos Partes Contratantes,

c) Vehículo de transporte de mercancías:

Todo vehículo o conjunto de vehículos terrestres, propulsado mecánicamente, que:

esté exclusivamente construido o adaptado para el transporte de mercancías por carretera y se utilice para esos fines y

cuya carga útil sea igual o superior a 3,5 toneladas;

esté matriculado en el territorio de una de las dos Partes Contratantes. Si se tratase de un conjunto de vehículos, al menos la cabeza tractora deberá estar matriculada en el mencionado territorio.

Ámbito de aplicación

Artículo 2.

1. Los transportistas de cada una de las dos Partes Contratantes tendrán derecho a efectuar el transporte de viajeros y mercancías con destino o en tránsito hacia uno de los dos territorios con vehículos matriculados en una de las dos Partes Contratantes en que el transportista tenga su domicilio social, según las modalidades

determinadas por el presente

Acuerdo.

2. En el marco del presente Acuerdo, se autorizarán operaciones de transporte cuyo origen sean terceros países y las entradas

de vehículos en vacío.

La Comisión Mixta prevista en el artículo 17 del presente Acuerdo podrá autorizar las operaciones con destino a terceros países (transporte triangular).

3. Los transportistas de una Parte Contratante no podrán efectuar transportes entre dos puntos situados en el territorio de la otra Parte Contratante (cabotaje).

Artículo 3.

Las dos Partes Contratantes cumplirán sus obligaciones y respetarán los derechos que se deriven de los acuerdos internacionales

a los que se hayan adherido.

Transporte de viajeros por carretera

Artículo 4.

1. Los servicios regulares entre las dos Partes Contratantes o en tránsito por sus territorios se autorizarán conjuntamente por las autoridades de las dos Partes Contratantes sobre la base del principio de reciprocidad.

2. Los servicios regulares serán aquellos que obedezcan a horarios, frecuencias

e itinerarios fijos previamente

establecidos, recogiendo y depositando

viajeros en puntos determinados con antelación.

3. Cada autoridad competente expedirá la autorización para el tramo del itinerario realizado en su territorio.

4. Las autoridades competentes determinarán

conjuntamente las condiciones de expedición de la autorización, sus plazos de validez, la frecuencia de los servicios, los horarios y tarifas aplicables así como cualquier otro dato necesario para el funcionamiento eficaz del transporte.

5. La solicitud de autorización se presentará a la autoridad competente del país en que esté matriculado el vehículo; ésta podrá aceptarla o denegarla. En caso en que la autoridad competente que reciba la solicitud sea favorable al establecimiento

del servicio, la transmitirá a la autoridad competente de la otra Parte Contratante para su estudio y, en su caso, para la expedición de la autorización pertinente.

6. Deberán figurar en la solicitud todos los datos requeridos (horarios, tarifas, itinerarios, fecha del inicio del servicio, períodos de explotación, etc.). Las autoridades competentes podrán requerir, además, la información complementaria que considere pertinente.

Artículo 5.

1. Los servicios de lanzadera serán una serie de viajes de ida y vuelta durante los cuales grupos de viajeros, formados previamente, serán transportados desde

un mismo punto de partida a un mismo punto de destino. Cada grupo de viajeros que haya realizado el viaje de ida será conducido posteriormente al punto de partida.

2. No se podrá recoger ni depositar ningún viajero por el camino.

3. El primer viaje de vuelta y el último viaje de ida se realizarán en vacío.

4. Esos servicios estarán sujetos a una autorización previa. La Comisión Mixta a que se refiere el artículo 17 determinará el procedimiento y las

EL TRANSPORTE PORTUARIO Y TERRESTRE POR CARRETERA EN ARGELIA

condiciones requeridos para la obtención de esa autorización.

Artículo 6.

1. Se entenderá por servicios ocasionales aquellos servicios que no correspondan ni a la definición de los servicios regulares que figura en el artículo 4 ni a los servicios de lanzadera que figura en el artículo 5.

Los servicios ocasionales incluirán:

a) Los circuitos a puerta cerrada, a saber, los servicios realizados con un vehículo

que transporte el mismo grupo de viajeros durante todo el trayecto y los depo-

site de nuevo en el punto de partida.

b) Los servicios que incluyan el viaje de ida cargado y el viaje de vuelta en vacío.

c) Todos los demás servicios.

2. Salvo autorización excepcional de las autoridades competentes de la Parte Contratante correspondiente, no se podrá recoger ni depositar ningún viajero por el camino durante el servicio ocasional.

3. Estos viajes podrán realizarse con cierta frecuencia.

4. Los servicios ocasionales a que se refieren las letras a) y b) del apartado 1 del artículo 6 que utilicen vehículos matriculados en el territorio de una Parte Con-

tratante no necesitarán autorización para realizar un transporte en el territorio de la otra Parte Contratante.

5. Los servicios ocasionales que no cumplan las condiciones citadas en las letras a y b del apartado 1 del artículo 6 requerirán autorización. Dicha autorización estará sometida a las leyes y reglamentos nacionales de la Parte Contratante en cuyo territorio se realicen los servicios.

6. La Comisión Mixta a que se refiere el artículo 17 definirá las condiciones requeridas para obtener la autorización y podrá acordar la exención de la autorización para otros servicios de transportes de viajeros.

Documentos de transporte

Artículo 7.

1. Los transportistas que realicen los servicios a que se refieren los artículos 5 y 6 deberán llevar a bordo de los vehículos una hoja de ruta debidamente cumplimentada que incluya la lista de viajeros. Dicha hoja de ruta deberá estar firmada por el transportista y llevar el sello de las autoridades aduaneras competentes.

2. La mencionada hoja de ruta deberá encontrarse a bordo del vehículo durante el viaje para el que se haya cumplimentado. El transportista deberá cumplimentar la hoja de ruta honradamente y presentarla cada vez que los agentes de control competentes se lo requieran.

Transporte de mercancías por carretera

Artículo 8.

Todos los transportes internacionales de mercancías cuyo origen o destino sea el territorio de una de las Partes Contratantes,

realizados con vehículos matriculados en la otra Parte Contratante, estarán sujetos a autorización, salvo en los casos siguientes:

1. Los transportes postales en el marco de un servicio público.

2. Los transportes de vehículos accidentados o averiados a que se refieren las disposiciones del presente Acuerdo.

3. Los transportes de mercancías en vehículos de motor cuya carga útil, incluidos

los remolques, no superen las 3,5 toneladas o cuyo peso total cargado no supere las 6 toneladas.

4. Los transportes funerarios por medio de vehículos acondicionados a esos efectos.

5. Los transportes de medicinas, equipos médicos y otros artículos necesarios en el caso de ayuda de emergencia, en particular con ocasión de catástrofes naturales.

6. Los transportes de objetos y obras de arte destinados a exposiciones, ferias o con fines no comerciales.

7. Los transportes de accesorios y animales destinados o procedentes de espectáculos musicales, obras de teatro,

películas, acontecimientos deportivos, espectáculos de circo o ferias, así como los artículos destinados a la realización o rodaje de películas o programas de televisión.

8. Los transportes de alevines.

9. El desplazamiento en vacío de un vehículo utilizado para el transporte de mercancías destinado a sustituir un vehículo que haya quedado inutilizado en el territorio de la otra Parte Contratante, así como la vuelta en vacío del vehículo reparado. La continuación del transporte con el vehículo que lo sustituya se realizará al amparo de la misma autorización expedida para el vehículo inmovilizado.

La Comisión Mixta a que se refiere el artículo 17 podrá decidir eximir de autorización

a otros transportes de mercancías.

Artículo 9.

1. Con el fin de facilitar la expedición de autorizaciones, las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes intercambiarán un número acordado de autorizaciones sin cumplimentar, destinadas a utilizarse indistintamente para el transporte bilateral o en tránsito, de conformidad con el principio de reciprocidad. Las autorizaciones para el transporte bilateral y el transporte cuyo origen sea un tercer país y en tránsito serán entregadas al transportista por las autoridades competentes del país en que esté matriculado el vehículo.

2. Se podrán expedir dos tipos de autorizaciones: Autorizaciones válidas para un solo viaje de ida y vuelta. Estas autorizaciones serán válidas por un período máximo de tres meses a partir de la fecha de expedición.

Autorizaciones temporales válidas para un número indeterminado de viajes de ida y vuelta. Dichas autorizaciones se expedirán por un año.

La Comisión Mixta a que se refiere el artículo 17 determinará los modelos de esas autorizaciones.

3. Antes de emprender el viaje, el

transportista deberá cumplimentar correctamente

la autorización que defina el tipo de viaje que se vaya a realizar.

4. La Comisión Mixta a que se refiere el artículo 17 determinará el número de autorizaciones expedidas por las dos Partes Contratantes, según el principio de reciprocidad.

Artículo 10.

El transporte de mercancías peligrosas se realizará respetando las condiciones establecidas por la legislación nacional de la Parte Contratante en cuyo territorio se realice el transporte.

Disposiciones comunes

Artículo 11.

Las autorizaciones deberán encontrarse siempre a bordo del vehículo y deberán presentarse a los agentes de control habilitados.

Artículo 12.

Los transportistas y el personal de a bordo que realicen los transportes contemplados en el presente Acuerdo deberán respetar las leyes y reglamentos sobre transportes por carretera y la circulación vial en vigor en el territorio de la otra Parte Contratante y serán responsables de toda infracción.

Los transportes deberán realizarse de conformidad con las condiciones establecidas en las autorizaciones.

Artículo 13.

1. Cada Parte Contratante se compromete, por lo que se refiere a los pesos y dimensiones de los vehículos, a no imponer a los vehículos matriculados en el territorio de la otra Parte Contratante condiciones más restrictivas que las impuestas a los vehículos matriculados en su propio territorio.

2. Cuando el peso y las dimensiones de un vehículo, cargado o en vacío, sobrepasen

los límites máximos permitidos en el territorio de la otra Parte Contratante, el mencionado vehículo sólo podrá utilizarse para el transporte de mercancías

previa obtención de una autorización especial de la autoridad competente de esa Parte Contratante. El transportista deberá cumplir las condiciones especificadas en la mencionada autorización.

Incumplimientos del acuerdo

Artículo 14.

1. Las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes velarán por que los transportistas respeten las disposiciones

del presente Acuerdo. A tal

fin, inter- cambiarán información sobre las infracciones cometidas y las sanciones propuestas.

2. Además de las sanciones aplicables de conformidad con las leyes y reglamentos en vigor en el territorio de cada Parte Contratante, se podrán proponer las siguientes medidas:

a) amonestación,

b) suspensión temporal o permanente, total o parcial, del derecho a realizar los servicios de transporte a que se refiere el artículo 2 en el territorio de la Parte Contratante que haya propuesto la mencionada medida.

3. Las autoridades competentes de una Parte Contratante que hayan aplicado las medidas previstas en el apartado 2 del presente artículo informarán a las autoridades competentes de la otra Parte Contratante que las haya propuesto.

Fiscalidad

Artículo 15.

1. Los transportistas de las dos Partes Contratantes deberán respetar las reglas monetarias y fiscales vigentes en el territorio de la otra Parte Contratante en que se efectúe el transporte.

La Comisión Mixta a que se refiere el artículo 17 del presente Acuerdo podrá proponer a las autoridades competentes en materia fiscal de las dos Partes Contratantes, según el principio de reciprocidad,

que se permita gozar de las ventajas fiscales previstas por las legislaciones de las dos partes a los transportes efectuados en el marco de las disposiciones del presente Acuerdo.

2. Los beneficios fiscales no se referirán a los peajes de las autopistas, los puentes ni otros derechos similares que puedan exigirse sobre la base del principio de no discriminación.

3. En cuanto a los transportes realizados de conformidad con el presente Acuerdo, la importación temporal de vehículos

procedentes de una de las dos Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante estará exenta del pago de los derechos de aduana.

4. La entrada de los siguientes artículos en el territorio nacional de cualquiera de las Partes Contratantes estará exenta de derechos de aduanas y demás impuestos y gravámenes a la importación:

a) el combustible contenido en los depósitos establecidos por la empresa fabricante para el correspondiente modelo del vehículo automóvil e integrados tecnológica y estructuralmente en el sistema de alimentación del motor, incluyendo

la importación del combustible que se halle en los depósitos instalados por la empresa fabricante en remolques y semirremolques destinados al funcionamiento de los sistemas de calefacción o refrigeración;

b) los lubricantes en las cantidades que sean necesarias para cubrir todo el período de transporte,

c) las piezas de recambio y las herramientas importadas temporalmente cuando sean necesarias para la reparación del vehículo, caso de producirse avería del mismo en el curso de una operación internacional de transporte por carretera. Las herramientas, las piezas de recambio no utilizadas, así como las que se hayan sustituido deberán ser reexportadas, destruidas o entregadas según el procedimiento establecido en el territorio de la parte contratante de que se trate.

5. Serán admitidas igualmente con franquicia de derechos de aduanas y demás impuestos y gravámenes de importación, con observancia, en todo caso,

de las condiciones y cantidades previstas al respecto por la legislación aduanera de cada Parte para la entrada con franquicia de los efectos conducidos en régimen de viajeros, los bienes, provisiones alimentarias y labores de tabaco, que se importen por el conductor y los demás miembros de la tripulación del vehículo, siempre que se trate de importaciones desprovistas de todo carácter comercial.

Autoridades competentes

Artículo 16.

1. Las modalidades de aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo se determinarán de común acuerdo por las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes, que son:

Por el Reino de España:

El Ministerio de Fomento (encargado de los transportes).

La Dirección General de Transportes por Carretera. Por la República Argelina Democrática y Popular:

El Ministerio de Transportes.

La Dirección de Transportes Terrestres.

2. Las autoridades indicadas en el apartado 1 del presente artículo intercambiarán

periódicamente los datos correspondientes a las autorizaciones concedidas y a los transportes efectuados.

Comisión Mixta

Artículo 17.

Se crea una Comisión Mixta, compuesta por representantes de las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes. Sus tareas serán en particular:

- emitir dictámenes sobre los servicios regulares de transporte de viajeros, armonizando eventualmente las modalidades de ejecución de esos servicios considerados útiles para las dos partes;

- fijar el número de autorizaciones para los servicios de transporte de viajeros previstos en los artículos 5 y 6;
- determinar, de común acuerdo, la cantidad de autorizaciones de transporte de mercancías previstas en el artículo 8, y los

- casos de eventual exención de autorización distintos de los mencionados en el artículo 8;
- elaborar los modelos de las autorizaciones previstas en el artículo 9 y definir sus modalidades de expedición;
- resolver los problemas y preguntas que pudieran surgir como consecuencia de la aplicación del presente Acuerdo;
- adoptar las medidas apropiadas para facilitar y favorecer el desarrollo del transporte por carretera entre los dos países, y
- examinar si procede conceder facilidades de carácter fiscal, basadas en el principio de reciprocidad, compatibles con la reglamentación vigente en los dos países.

Las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes designarán a los representantes

que se reunirán formando la Comisión Mixta, alternativamente en

uno de los dos países, a solicitud de una de las dos Partes Contratantes.

Las decisiones de la Comisión Mixta serán sometidas a la aprobación de las autoridades competentes de ambos países.

Artículo 18.

La legislación interna de cada Parte Contratante se aplicará a todas las cuestiones

que no estén reguladas por el presente Acuerdo, o, en su caso, por los convenios internacionales a los que se hayan adherido las dos Partes Contratantes.

Disposiciones finales

Artículo 19.

- Las dos Partes Contratantes notificarán por vía diplomática el cumplimiento de sus respectivos procedimientos constitucionales requeridos para la entrada en vigor del presente Acuerdo.
- El presente Acuerdo entrará en vigor a los treinta días de la recepción de la última notificación a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.
- El presente Acuerdo permanecerá en vigor salvo denuncia por vía diplomática por una de las dos Partes Contratantes.

En ese caso, el Acuerdo dejará de

surtir efecto seis meses después de que la otra Parte Contratante haya recibido notificación de la voluntad de denunciarlo.

Hecho en Madrid el 7 de octubre de 2002 en dos originales, en español, árabe y francés, siendo los tres textos igualmente auténticos.

En caso de controversia, la versión francesa será el texto de referencia. Por el Reino de España, Por la República Argelina

Democrática y Popular,
Ana Palacio, Abdelaziz Belkhadem,
Ministra de Asuntos Exteriores
Ministro de Asuntos Exteriores El presente Acuerdo entra en vigor el 18 de junio de 2004, treinta días después de la recepción de la última notificación cruzada de cumplimiento de los respectivos procedimientos constitucionales, según se establece en su artículo 19.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 15 de junio de 2004. —El Secretario general Técnico, Ignacio Matellanes Martínez.

12394 CORRECCIÓN de erratas de la aplicación provisional del Canje de Notas, de 20 de enero y 2 de febrero de 2004, constitutivo de Acuerdo por el que se prorroga el «Acuerdo entre el Reino de España y los Estados Unidos de América en materia de Cooperación Educativa, Cultural y Científica» de 27 de octubre de 1994.

Advertida errata en la publicación de la aplicación provisional del Canje de Notas, de 20 de enero y 2 de febrero de 2004, constitutivo de Acuerdo por el que se prorroga el «Acuerdo entre el Reino de España

y los Estados Unidos de América en materia de Cooperación Educativa, Cultural y Científica» de 27 de octubre de 1994, insertada en el «Boletín Oficial del Estado» núm. 134, de 3 de junio de 2004, procede efectuar la oportuna rectificación:

En la página 20395, primera columna, último párrafo, se ha omitido el número de la Nota Verbal de la parte española de 2 de febrero de 2004: N.o 32/2.

2. CONTACTOS DE INTERES

Empresas marítimas

COMPAÑIA NACIONAL ARGELINA DE NAVEGACIÓN (CNAN)

Tel: +213 21-52-13-30/39

Fax: +213 21-52-11-53

SOCIEDAD NACIONAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE HIDROCARBUROS Y PRODUCTOS QUÍMICOS (SNTM-HYPROC)

Tel: +213 41-42-62-62

Fax: +213 41-42-32-75

EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS (ENTMV)

Tel: +213 21-42-33-01/02

EL TRANSPORTE PORTUARIO Y TERRESTRE POR CARRETERA EN ARGELIA

Fax: +213 21-42-37-53

Empresas portuarias

EMPRESA PORTUARIA DE ANNABA

Tel: +213 38-86-40-35

Fax: +213 38-86- 54-15

<http://www.annaba-port.com/>

EMPRESA PORTUARIA DE SKIKDA

Tel: +213 38-75-23-95

Fax: +213 38-75-20-15

www.Skikda-port.com

EMPRESA PORTUARIA DE BÉJAÏA

Tel: +213 34-21-18-07

Fax: +213 34-20-14-88

www.portdebejaia.dz

EMPRESA PORTUARIA DE ARGEL

Tel: +213 21-42-36-16

Fax: +213 21-42-36-03

www.portalger.com.dz

EMPRESA PORTUARIA DE MOSTAGANEM

Tel: +213 45-33- 01-11

Fax: +213 45-33-01-15

<http://www.port-mostaganem.dz/>

EMPRESA PORTUARIA DE ARZEW

Tel: +213 41-47- 69-22

Fax: +213 41-47-69-22

EMPRESA PORTUARIA DE ORÁN

EL TRANSPORTE PORTUARIO Y TERRESTRE POR CARRETERA EN ARGELIA

Tel: +213 41-33-24-41

Fax : +213 41-33-24-98

E-mail: epo@oran-port.com

Web: <http://www.oran-port.com/>

EMPRESA PORTUARIA DE GHAZAOUET

Tel: +213 43-32-32-37

Fax: +213 43-32-32-55

E-mail: contact@portdeghazaouet.com

Web: www.portdeghazaouet.com

EMPRESA PORTUARIA DE DJEN DJEN

Tel: +213 34-44-21-64

Fax: +213 34-44-21-60

Web: www.djen-djenport.com

Empresas de transporte terrestre

SOCIEDAD NACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (SNTR)

Tel: +213 21-54-06-00/03

Fax: +213 21-54-05-35

E-mail : dg-sntr@sntr-groupe.com

CENTRO NACIONAL DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD EN CARRETERA (CNPSR)

Tel: +213 21-77-36-46

Fax: +213 21-77-36-15

E-mail: cnpsr@issal.dz

CENTRO NACIONAL DE PERMISOS DE CONDUCIR (CENAPEC)

Tel: +213 21-85-12-90

Fax: +213 21-85-12-19