



PORT AUTONOME DE KRIBI
PORT AUTHORITY OF KRIBI

La lettre du PAK

BULLETIN D'INFORMATION N°131 DU 04 FÉVRIER 2022



VACCINATION ANTI
COVID-19



Pourquoi se faire vacciner ?

D'abord parce que le coronavirus constitue toujours une menace pour l'humanité. Ensuite parce qu'après le lot des mesures barrières, le vaccin représente à ce jour l'arme ultime contre le virus.



COOPÉRATION PORTUAIRE



PAK et PAD pour plus de complémentarité

Une concertation s'est tenue lundi 31 janvier dernier entre les équipes des deux autorités portuaires, question de renouveler l'Accord de Partenariat PAK/PAD échu récemment.

L'on retiendra des échanges entre les mandataires de Cyrus NGO'O et Patrice MELOM, que l'enjeu majeur du futur Accord de coopération réside dans la nécessité d'étendre et de mieux préciser ses axes, en y intégrant des aspects plus techniques et opérationnels que le précédent.

Plus concrètement, les discussions via visioconférence ont porté sur les modalités de mise en œuvre du projet de création d'une ligne de cabotage et de Feeding entre les deux ports. Il a également été question de trouver un terrain d'entente sur les initiatives et actions d'intérêt commun ainsi que sur la participation conjointe à des événements associatifs ou promotionnels.

Pour rappel, le cabotage c'est le transport maritime à courte distance. Il consiste à acheminer des marchandises et/ou des passagers par cours d'eau (mer ou fleuve), entre des ports rapprochés, situés sur la même côte. Pour des transports à plus longue distance, on parle de navigation au long cours.

Le Feeding quant à lui peut être considéré comme une forme de cabotage. La nuance se situe au niveau de l'origine des marchandises ou passagers transportés sur la courte distance. Le cabotage c'est du transport local ; on charge et décharge à Kribi pour Douala et vice versa. Le Feeding c'est l'achèvement d'un processus de transport maritime, généralement transcontinental.

A titre d'exemple, une marchandise venue de Chine à bord d'un grand navire qui ne peut pas accoster à Douala, en raison de conditions hydrologiques moins avantageuses qu'à Kribi, va être déchargée au port de Kribi et un petit navire, communément appelé Feeder (d'où l'expression Feeding), va récupérer cette marchandise à Kribi pour la déposer au

Port de Douala.

Pour ce qui est de la liaison à mettre en place dans l'immédiat entre Kribi et Douala, il s'agit bien pour le moment de Feeding.

À l'issue des échanges, les deux parties ont convenu de tout mettre en œuvre afin que le nouvel Accord-Cadre soit prêt pour signature d'ici la fin du mois de février en cours. Pour cela, le PAK et le PAD respectivement représentés par Yves Roger MELINGUI, Chef de la Division des Etudes, des Projets et de la Coopération (DEPCO) et Joseph NGUENE NTEPPE, Chef de la Division de l'Analyse, de la Prospective et de la Coopération (DAPC), prévoient l'élaboration conjointe d'un rétroplanning, mettant à contribution toutes les structures internes concernées. Concrètement, il s'agira de partage documentaire de part et d'autre ; de la tenue d'un atelier de restitution de l'étude sur la mise en place d'une ligne de cabotage/Feeding maritime ; de définir des points de convergence en matière de communication, notamment sur le plan institutionnel afin de démontrer la complémentarité et la solidarité entre les deux ports.



PORT COOPERATION



PAK and PAD Improve Complementarity

A consultation was held on Monday 31 January between the teams of the two port authorities, namely to renew the PAK/PAD Partnership Agreement that expired recently.

The exchanges between the representatives of Cyrus NGO'O and Patrice MELOM show that the major challenge of the future cooperation agreement lies in the need to extend and better specify the axes of such agreement, by integrating more technical and operational aspects.

Discussions thus delved on conditions to implement the project to set up a feeder line between the two ports. Another concern was to find a common ground on initiatives and actions of common interest, as well as on the joint participation to association or promotional events.

For the record, maritime cabotage is maritime transport on short distance, that is the transport of goods or passengers on a water body (sea or river) between two ports close to each other and located on the same coast. For longer distance, it is called long-haul navigation. Feeder line can be considered as a form of cabotage. The difference lies in the origin of the goods or passengers transported on the short distance. Cabotage is local transport. Goods are loaded in Kribi and unloaded in Douala and vice versa. Feeder line is generally the conclusion of a transcontinental maritime process.

For instance, goods from China on-board a big vessel that cannot berth in Douala due to hydrological conditions less good than in Kribi, will be unloaded in Kribi and a small vessel generally known

as feeder (hence the word Feeder line) will take the goods in Kribi to transport them to the Port of Douala.

At the end of discussions, both parties agreed to put all hands on deck for the new Framework Agreement to be ready for signature by the end of the current month of February. To this end, PAK and PAD respectively represented by Roger MELINGUI, Head of the Division of Studies, Projects and Cooperation (DEPCO) and Joseph NGUENE NTEPPE, Head of the Division of Analysis, Prospective and Cooperation (DAPC) plan to draw together a retroplanning involving all the internal structures concerned. In practical terms, documents will be shared between both parties and a workshop will then be organised to share on the study to set up a maritime cabotage / feeder line and to define common focus in terms of communication, namely at institution level in order to show the complementarity and solidarity between the two ports.

“Accroître la complémentarité et favoriser les synergies entre les ports camerounais”

En tout état de cause, la réflexion commune sur la facilitation des échanges a formellement été retenue comme un axe de coopération important entre les ports de Kribi et Douala. Il s'agira notamment de manière pratique, de rechercher et d'implémenter, le cas échéant, toute mesure opérationnelle permettant d'atteindre les objectifs recherchés en la matière.

Pour ce qui est du volet institutionnel, il a été convenu que le PAK et le PAD devraient mieux se concerter afin d'accroître le pouvoir de lobbying des ports camerounais dans les instances nationales et supranationales de gouvernance des secteurs portuaire et maritime, notamment. A cet égard, un travail de réflexion conjoint sur la révision des textes juridiques régissant lesdits secteurs, en vue de la transmission de propositions pertinentes aux autorités compétentes, a été identifiée comme un chantier à mettre en route très rapidement.



Yves Roger MELINGUI

Chef de la Division des Etudes, des Projets et de la Coopération (DEPCO) du PAK.

Head of the Division of Studies, Projects and Cooperation (DEPCO), PAK.

“Increase complementarity and promote synergy between Cameroonian ports”

In any case, the joint reflection on trade facilitation has been formally selected as a major axis of cooperation between the ports of Kribi and Douala. In practical terms, it implies seeking and implementing, if need be, any operational measure allowing the achievement of the objectives sought.

As concerns the institutional aspect, it was agreed that PAK and PAD should work together more closely in order to increase the lobbying power of Cameroonian ports in the national and supranational governance bodies of the port and maritime sector especially. In this respect, it was agreed to quickly start a joint reflection on the revision of the legal texts governing these sectors, with a view to sending the relevant proposals to the competent authorities.

“Nous continuerons à regarder dans la même direction pour l'intérêt de nos structures et celui de notre pays”



Joseph NGUENE NTEPPE

Chef de la Division de l'Analyse, de la Prospective et de la Coopération (DAPC) du PAD.

Head of the Division of Analysis, Prospective and Cooperation (DAPC), PAD.

Nous souhaitons que cette coopération soit redynamisée car elle ne naît pas aujourd'hui, elle est déjà tracée. Notre souhait est de l'actualiser, pour toucher les nouveaux axes qui nous paraissent très importants à cette étape. Ces axes devront être bien explorés pour l'avenir afin que le mot complémentarité portuaire qui est le plus souvent mis en avant lorsqu'on parle de Kribi et Douala, ne soit pas un simple slogan, mais que ce soit vraiment une synergie agissante entre nos deux ports. Ainsi, nous continuerons à regarder dans la même direction pour l'intérêt de nos structures et celui de notre pays. Pour ce faire, Il est important que toutes les structures internes soient impliquées.

“We will continue to look in the same direction for the interest of our structures and that of our country”

We want this cooperation to be revived because it is not new, it is already established. Our wish is to update it, to touch on the new axes that seem very important to us at this stage. These axes will have to be well explored for the future so that the word port complementarity which is most often put forward when we speak of Kribi and Douala, is not a simple slogan, but that it is really an active synergy between our two ports. Thus, we will continue to look in the same direction for the interest of our structures and that of our country. To achieve this, it is important that all internal structures are involved.



ENVIRONNEMENT ET ECOLOGIE

Engagé pour la préservation de l'écosystème

De concert avec la communauté internationale, le Port Autonome de Kribi (PAK) a commémoré ce 02 février 2022 la Journée Mondiale des Zones Humides (JMZH).

Instituée en 1997 par l'Organisation des Nations Unies, à la suite de la signature de la convention de Ramsar en Iran cette année-là, la Journée Mondiale des Zones Humides (JMZH) est consacrée à la sensibilisation du grand public sur le rôle des zones humides et l'importance de leur sauvegarde.

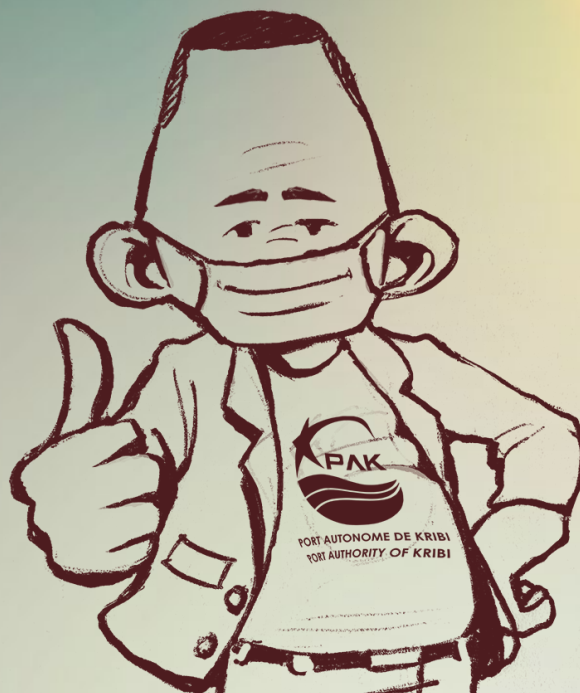
L'édition de cette année est placée sous le thème « Agir pour les zones humides, c'est agir pour l'humanité et la nature. »

Marquant le début d'une prise de conscience internationale pour la protection de la biodiversité, cette convention prévoit notamment la désignation de zones humides d'importance internationale. Pour ce qui concerne notre pays – qui a ratifié la Convention en juillet 2006-sept (07) sites sont inscrits sur la liste dont la partie camerounaise du fleuve Ntem (Sud), sur une superficie de 39848 hectares.

Le PAK saisit l'occasion de cette célébration pour réaffirmer son engagement, d'abord, à agir pour préserver ces milieux fragiles ainsi que sa solidarité à l'égard de toutes les actions de sensibilisation du public aux valeurs et aux bénéfices des zones humides en général, et de la convention de Ramsar en particulier. Le PAK réaffirme, ensuite, sa volonté inébranlable à poursuivre sa Vision RSE d'entreprise moderne et capable d'interagir de manière efficace avec son environnement.

Définies comme des écosystèmes d'eau douce que les écosystèmes marin et côtiers, notamment les lacs et les cours d'eau, les aquifères souterrains, les marais et marécages, les prairies humides, les tourbières, les oasis, les estuaires, les deltas et les estrans, les mangroves et autres zones côtières, les récifs coralliens et tous les sites artificiels tels que les étangs d'aquaculture, les rizières, les réservoirs et les marais salants, les zones humides couvrent dans le monde entre 748 et 778 millions d'hectares. Au cours des cinquante dernières années, le drainage, la pollution, l'irrigation, les guerres et le changement climatique ont entraîné la disparition de 50% de ces zones humides.

En fin, le PAK considère que la diversité culturelle et biologique des zones humides constitue une richesse naturelle dont dépend notre bien-être physique et psychologique. Les zones humides sont vitales pour l'homme, pour les autres écosystèmes et pour notre climat, car elles fournissent des services écosystémiques essentiels tels que la régulation de l'eau, notamment la lutte contre les inondations et la purification de l'eau. Pour mémoire, plus d'un milliard de personnes dans le monde dépendent des zones humides pour leur subsistance – soit environ une personne sur huit sur Terre.



APPROCHE RSE

LA QUALITE DE LA DEMARCHE RSE DU PAK

Encadrée par la norme ISO 26000, la démarche RSE du Port Autonome de Kribi (PAK) s'articule autour de 4 piliers à savoir :

- La sécurité et sûreté portuaire ;
- Une gouvernance vertueuse et responsable ;
- La transformation structurelle de l'économie et la croissance du Territoire de Kribi ;
- La réduction de la dégradation de l'entreprise.

C'est dans cette optique que le PAK veut être une entreprise socialement responsable et un acteur important de la création de valeur durable sur tout son territoire en réalisant les objectifs suivants :

- Placer les hommes et les femmes au cœur de son système de Gouvernance ;
- Se conformer aux lois et règlements dans un environnement compétitif grâce à une gouvernance renforcée par l'éthique et la lutte la corruption ;
- Développer une stratégie de dialogue avec les parties prenantes dont l'implication se répercute de manière importante sur sa performance ;
- Utiliser la stratégie de Dialogue avec les Parties Prenantes pour créer des retombées économiques et sociales pour le territoire de Kribi ;
- Connaître et réduire son empreinte écologique en adoptant notamment une stratégie de maîtrise des consommations d'énergie et d'eau.

En définitive, la RSE c'est la qualité par nous et pour nous, la qualité pour la localité de Kribi, la qualité pour aujourd'hui et demain.

APPROCHE RSE

THE QUALITY OF PAK'S CSR APPROACH

Governed by the ISO 26000 standard, the CSR approach of the Port Authority of Kribi (PAK) is based on 4 pillars, namely:

- Port security and safety;
- Virtuous and responsible governance;
- Structural economic revamping and growth of Kribi;
- Reducing the degradation of the company.

With this in mind, PAK aims to be a socially responsible company and an important player in the creation of sustainable value throughout its territory by achieving the following objectives:

- Putting people at the core of its governance system;
- Comply with laws and regulations in a competitive environment by strengthening governance through ethics and anti-corruption;
- Develop a strategy for dialogue with stakeholders whose involvement has a significant impact on its performance;
- Use the Stakeholder Dialogue strategy to create economic and social benefits for Kribi;
- Know and reduce its ecological footprint by adopting a strategy to control energy and water consumption.

In short, CSR is quality by us and for us, quality for the town of Kribi, quality for today and tomorrow.

KRIBI C'EST FACILE !

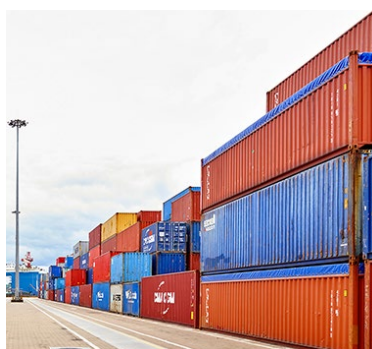


C'est facile comme ... **PAK**



• FLOTTE MARCHANDE

(unités de mesure) : On utilise le nombre de navires en unités (par type de navires le plus souvent), et de façon plus significative, la capacité des navires exprimée en millions de tonnes ou bien en EVP pour les porte-conteneurs.



Pour toutes vos demandes de cotations, offres commerciales et éventuelles réclamations, contactez nos équipes sur l'adresse

client@pak.cm

Please contact our team for all your requests regarding quotations, commercial offers, and possible reclamations.



Directeur de publication : Patrice MELOM - **Directeur de rédaction** : Harouna BAKO - **Rédacteur en chef** : Ursula NKOA BISCIONGOL
Rédacteurs : Patrice LOUMOU ; Gaël Pascal AMOUGOU ; - **Traducteurs** : KAMGA ; Régine Clémence NGONO MANGA - **Graphisme et mise en page** : Cyrille NGOUABOU C. - **Contributions** : Mohamadou Aboubakar SABO ; Albert Jonathan METOTE NDENGUE

www.pak.cm contact@pak.cm +237 222 462 100 [@portofkribi](https://www.facebook.com/portofkribi) [kribiport](https://www.linkedin.com/company/kribiport) [@PortOfKribi](https://twitter.com/PortOfKribi)