



PORT AUTONOME DE KRIBI
PORT AUTHORITY OF KRIBI

La lettre du PAK

BULLETIN D'INFORMATION N°105 DU 25 JUIN 2021



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. Les premiers résultats positifs de la vaccination sont d'ailleurs visibles avec notamment la baisse de la courbe des malades graves et des décès, la reprise, bien qu'encore timide, des activités économiques et de la mobilité urbaine, nationale et internationale. Enfin parce que le Gouvernement du Cameroun a gratuitement mis à disposition de sa population des vaccins.

La vaccination n'est pas une obligation, c'est une recommandation gouvernementale pour collectivement nous protéger.



EXPLOITATION PORTUAIRE

Le PAM de retour à Kribi

Une visite de travail portant sur la disponibilité des infrastructures et la plus-value des procédures du PAK est venue sceller la bonne entente avec l'agence onusienne

Après avoir déchargé près de 400 conteneurs, ces deux dernières années, le Programme alimentaire mondial (PAM) est de nouveau au port de Kribi. Un retour signé le jeudi 13 juin dernier à l'occasion d'une visite de travail avec les responsables du PAK. Les installations portuaires ont été au centre de cette rencontre. Les officiels du PAM ont parcouru les deux terminaux (polyvalent et à conteneurs), les chantiers en cours des entrepôts et plusieurs autres espaces logistiques.

Fidéliser des flux en direction de l'hinterland

Conduisant la délégation, Claude Jibidar FOLI EDEM, le Représentant du PAM au Tchad, était venu exprimer trois choses. D'abord l'entière satisfaction de son agence à la suite du remarquable traitement qui avait été réservé à ses cargaisons au cours des deux dernières années. Ensuite la volonté du PAM de continuer à faire du port de Kribi, la plateforme de traitement de son fret. Un choix qui a été fortement motivé par la qualité des infrastructures et surtout la valeur ajoutée que procurent les procédures entièrement dématérialisées du PAK. Enfin, l'importance pour le PAM de disposer d'une porte d'entrée et de sortie maritime viable, disponible et performante pour son fret habituellement constitué de produits de première nécessité à savoir lait, sucre, riz, sorgho, farine. Des denrées alimentaires destinées à des populations durement

exposées aux aléas climatiques et aux rigueurs des périodes de soudure et vivant dans les pays de l'hinterland que sont le Tchad et le République Centrafricaine.

Deux autres points tenaient principalement à cœur le PAM : les délais de passage des marchandises et les facilités de stockages actuelles et à venir. A toutes ces différentes préoccupations, Monsieur Modeste AKOO, le Conseiller Technique N°1 et représentant du Directeur Général, a tenu à rassurer ses interlocuteurs sur les capacités du PAK non seulement à pouvoir traiter davantage de volumes de produits mais encore sur les facilités que l'autorité portuaire est prête à y consentir.

La fin de la rencontre a été matérialisée par une double promesse. D'abord, celle du PAM de faire du port de Kribi sa plateforme de traitement pour ses prochaines cargaisons, puis l'engagement du PAK à être entièrement disponible à l'égard de son partenaire.



PORT OPERATIONS

WFP Back in Kribi

A working visit on ensuring the availability of infrastructures and the added value of procedures at PAK marked the agreement with the UN agency.

After having unloaded nearly 400 containers during the last two years in Kribi, the World Food Programme (WFP) is back in the Port of Kribi. This time, it was for a working visit with the Top Management of the Port of Kribi last 12 June. Discussions focused on port facilities. WFP officials visited the container and multipurpose terminals, the ongoing construction sites of warehouses and many other logistic spaces.

■ Securing flows to the hinterland

Led by Claude Jibidar FOLI EDEM, WFP Representative in Chad, the delegation came for three reasons. First, to express the WFP's full satisfaction after the outstanding processing of its various cargos over the last two years. Secondly, WFP wishes to make the Port of Kribi the hub to process its cargo and freight. This choice was prompted by the quality of infrastructures, but more importantly by the added value brought in by PAK's paperless procedures. Finally, the WFP needs to have a viable, available and efficient maritime entry and exit point for its cargo, usually made up of basic staples such as milk, sugar, rice, sorghum and flour. These foodstuffs are intended for populations severely exposed

to climate hazards and harsh hunger seasons and living in Chad and the Central African Republic.

Two other issues were equally of high importance to the WFP: transit times for goods and current and future storage facilities. In response to these concerns, Mr. Modeste AKOO, Technical Advisor No.2 and representative of the General Manager, reassured the WFP delegation on PAK capacities to handle bigger volumes and also the facilities that the port authority can put in place in this regard.

The meeting ended with a double promise: that of the WFP to use the Port of Kribi for its future cargos and PAK's commitment to be fully available for its partner.

“
**Le port de Kribi est
une porte d'entrée
bénéfique pour
l'acheminement de nos
produits vers les pays
dépourvus de littoral**”



Claude Jibidar FOLI EDEM

Représentant du PAM au Tchad
WFP Representative in Chad

“En tant que représentant du Programme alimentaire mondial (PAM) au Tchad, nous sommes en visite au Cameroun principalement pour deux raisons. D’abord parce que le Cameroun représente la porte d’entrée des vivres qu’achète le PAM à l’internationale et qui sont ensuite acheminés vers le Tchad qui, comme vous le savez, est un pays enclavé. Ensuite, parce que les ports camerounais, notamment celui de Kribi, offrent d’importantes facilités en vue de l’acheminement de ces produits.

C’est dans ce cadre que nous sommes en visite au port de Kribi, un port qui, pour nous, présente d’énormes opportunités. Le fait est qu’au Tchad, nous avons un moment de l’année où nous devons provisionner de la nourriture pour pouvoir assister les populations nécessiteuses pendant une période bien déterminée qui va en général du mois de juin à celui d’octobre. Donc les vivres que nous utilisons pendant cette période doivent déjà être sur le terrain avant le mois de juin. Et c’est à ce niveau que s’apprécie le rôle crucial que joue un port comme celui de Kribi dans la facilitation et l’acheminement rapide des vivres, d’abord vers N’Djamena, puis de N’Djamena vers l’intérieur du pays.

Ce que nous avons vu au port de Kribi est très particulièrement intéressant pour nous. Surtout du point de vue de l’organisme à caractère humanitaire que nous sommes, mais aussi dans la perspective du développement économique et des échanges avec les pays de la sous-région dépourvus de littoral.

Nous continuerons, toutefois, à utiliser le Port de Douala, mais aujourd’hui, nous avons deux portes d’entrée à exploiter pour acheminer nos denrées vers le Tchad et la Centrafrique. L’expérience que nous avons avec le port de Kribi est manifestement une très grande réussite. Il est dès lors, important de consolider au-delà du port, toutes les facilitations, notamment celles relatives aux infrastructures routières et ferroviaires afin que l’acheminement des marchandises via le port de Kribi soit aussi aisé. Ce sont toutes ces dispositions qui permettront in fine de sauver des vies.”

“
**The Port of Kribi is a
beneficial gateway
to transport our
foodstuffs to
landlocked countries**”

“As Representative of the World Food Programme (WFP) in Chad, we are visiting Cameroon for 2 reasons. First, Cameroon is the gateway for foodstuffs that the WFP buys on the international market, and which are subsequently sent to Chad, a landlocked country as you all know. Secondly, Cameroonian ports, the Port of Kribi especially, provide major facilities for the transport of these foodstuffs.

That is the background of our visit to the Port of Kribi, as it is a port with huge opportunities for us.

In Chad, we have a specific period of the year i.e., from June to October generally, during which we have to supply food to be able to help the people in need. So, the foodstuffs we use during that period must already be available before June. That is where we see the key role of a port such as the Port of Kribi in facilitating and ensuring a fast transport of food to N’Djamena and from N’Djamena to the hinterland.

What we have seen in the Port of Kribi is very interesting for us, especially as concerns the humanitarian institution that we are and also regarding economic development and trade with landlocked countries in the subregion.

However, we will keep on working with the Port of Douala as we now have 2 gateways to send our foodstuffs to Chad and the Central African Republic. The experience we had with the Port of Kribi is undeniably a huge success. It is therefore very important to consolidate all facilities, in addition to the Port, especially roads and railways so as to ease cargo transport through the Port of Kribi. These measures will ultimately help save lives.”



ACTIVITÉS DE PILOTAGE MARITIME

Mieux gérer les effectifs



Le récent atelier de Kribi est venu rappeler que la gestion harmonisée des stations de pilotage reste une préoccupation qui tient à cœur les pouvoirs publics.

La croissance du trafic au niveau des ports, la mise en place de règlements internationaux plus rigoureux qui imposent des équipages qualifiés et expérimentés, conduisent à une nécessité d'effectuer un meilleur suivi des pilotes, au niveau mondial comme au Cameroun.

Voilà le constat qui a motivé la tenue d'un atelier les 17 et 18 juin dernier à Kribi, présidé par Jean NLEND, le Directeur des affaires maritimes et des voies navigables au Ministère des transports et abrité par le Port Autonome de Kribi. Une rencontre au cours de laquelle les participants ont planché, deux jours durant, sur les différentes pistes de solutions envisageables.

Outre Bertrand NDI, le Commandant du port de Kribi qui était assisté de plusieurs de ses collaborateurs, l'on avait également enregistré la participation des représentants de l'Autorité Portuaire Nationale (APN), du Conseil national des chargeurs du Cameroun (CNCC), du Port Autonome de Douala (PAD), de Maersk et de Nile Dutch.

La solution préconisée par le Ministère des transports repose sur la création d'une entité indépendante chargée de gérer les demandes en la matière, à savoir : un centre unique de pilotage. Une proposition qui a été de manière générale, acceptée par les autorités portuaires locales (Kribi et Douala) et les acteurs logisticiens privés, malgré quelques divergences apparues au sujet de la forme que devrait revêtir une telle entité.

■ Former des pilotes intermédiaires

Quand l'on sait que le pilotage pourrait, dans un avenir proche, rejoindre le lot des activités logistiques concédées à l'instar du remorquage, du dragage, du lamanage, la question de l'insuffisance des effectifs demeure préoccupante à plus d'un

titre. Elle touche d'une part, à l'insuffisance de pilotes de navires dans nos ports et d'autre part, au besoin en renforcement de capacités des pilotes disponibles.

Au nombre de solution envisagées, celle avancée par Bertrand NDI du port de Kribi. A défaut de disposer de pilotes toutes catégories, le PAK avait proposé de former, avec restrictions sur certaines manœuvres ou opérations, des titulaires de brevets et assimilés. Une idée qui aura au moins le bénéfice de pourvoir nos ports en ressources humaines intermédiaires, des espèces de pilotes de catégorie inférieure. Donc de réduire, tout de même, le déficit actuellement observé.

D'autres pistes ont été évoquées notamment celle de la création d'un centre de certification pour pilotes et officiers de port. Plusieurs résolutions ont sanctionné les travaux de Kribi notamment le listing de l'ensemble de compétences disponibles dans le domaine du pilotage et le recours à l'appui des compagnies maritimes privées en vue du recrutement et de la formation.

En rappel, la formation d'un pilote de marine marchande dure au moins cinq ans. Le Cameroun ne dispose pour l'heure d'aucun centre de formation en la matière. Les pilotes exerçant dans notre pays sont issus des écoles ivoiriennes, ghanéennes, marocaines ou sud-africaines, pour ne citer que celles-là.



APPROCHE RSE

Le Port Autonome de Kribi en harmonie avec les communautés riveraines

Résolument engagé dans une démarche de Responsabilité Sociétale d'Entreprise (RSE), le PAK était Samedi le 12 Juin, aux côtés des jeunes du foyer de la sainte Trinité de Kribi à l'occasion de la célébration de son 10^e anniversaire.

Pour rappel, ce foyer accueille et forme les jeunes filles issues des milieux défavorisés et orphelines.

L'événement s'est décliné en une présentation par les femmes du PAK des métiers portuaires et ces jeunes filles qui ont été émerveillées par la multitude d'opportunités de formation dont regorge le secteur portuaire et maritime.

C'est dans une ambiance festive que le Port Autonome de Kribi a remis le don spécial préparé à l'occasion, question de marquer son passage dans le cœur de ces enfants.

CSR APPROACH

The Port Authority of Kribi in harmony with riparian communities

Fully committed to a Corporate Social Responsibility (CSR) approach, PAK was on Saturday 12th June, alongside the youth of the Holy Trinity Home in Kribi to celebrate the 10th anniversary of the centre.

As a reminder, this centre welcomes and trains young girls from underprivileged backgrounds and orphans.

The event consisted of a presentation by the women of PAK of the port professions and these young girls were amazed by the wide range of training opportunities available in the port and maritime sector.

The Port Authority of Kribi handed over the special gift prepared for the occasion in a festive atmosphere, to mark its presence in the hearts of these children.

Inside

PORT OPERATIONS

What Are Services to Vessels?

Among the prime purposes of a port is the capacity to enable the rapid processing of ship calls and related transport means for optimal operation of these while reducing idle time. In this line, the missions of the local port authority are to develop and finetune the maximum services to ensure quality accommodation and stay for vessels during the various ship calls.

All these services are part of the commercial function of a port, that is, producing and selling port services per se through port service providers or indirect agents. Such services can be provided to vessels and monetized as well since these vessels use infrastructures, the multifaceted port resources and its immediate environment. Some services are pertaining to equipment maintenance and others are part of a specific activity and administrative formalities. Below are the major services provided to vessels:

- **Mooring:** parking operation for vessels near the docks. It is carried out by boatmen who take the hawsers (ropes) from the vessels and attach them to bollards in order to stabilise the vessel.
- **Towing:** it is an activity where small boats, called tugs and equipped with powerful engines, assist vessels entering and/or leaving the port, in docking, undocking and shifting manoeuvres in the outer port.
- **Piloting:** ports provide assistance to masters of vessels wishing to enter or leave the port through a local pilot, who is only an advisor to the ship's master. The pilot does not carry out any manoeuvres on behalf of the master, who remains the sole master of his ship. This service is called piloting and is compulsory.
- **Bunkering:** supply of fuel to vessels by companies authorised by the port authority.
- **Provisioning:** supply of water on board the vessel for engine cooling and other non-drinking purposes.
- **Shipchandling activities:** they are carried out by companies authorised by the port authority. They consist in providing food and water to vessels.
- **Stand-by jobs:** it is a temporary maintenance and servicing activity inside vessels, carried out by companies authorised by PAK.



In put

Bruno ONGOLA

Head of Marketing Service, PAK



Services up to international standards

“As we have the mission to promote the Port of Kribi on a daily basis, it is a real boon to have a modern infrastructure where professionals with great know-how operate. If we add the benefits of new technologies and flexible regulations, all the conditions are met to provide services up to international standards. It must be acknowledged that the quality of services to vessels is a cornerstone of the attractiveness of the Port of Kribi.”



• PORT EN LOURD

Différence entre le poids du navire complètement chargé et le poids du navire vide ou léger. Capacité de chargement maximum permise par les règles internationales de sécurité.



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)