



PORT AUTONOME DE KRIBI
PORT AUTHORITY OF KRIBI

La lettre du PAK

BULLETIN D'INFORMATION N°117 DU 17 SEPTEMBRE 2021



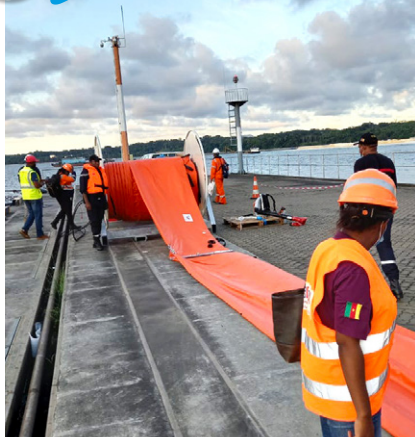
VACCINATION ANTI COVID-19



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.



LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE

Acquisition de nouveaux équipements de protection

Le Port Autonome de Kribi vient de se doter, d'un important stock de matériel de protection de son domaine maritime et terrestre.

L'exploitation d'un port est susceptible de générer une pollution de vrac solide ou liquide dans ses bassins, lors des opérations de manutention ou à travers le ruissellement des eaux pluviales. Ce phénomène peut également survenir lorsque le port accueille un nombre important des navires qui émettent du dioxyde de carbone et du soufre. C'est dans le cadre de la prévention de ce type de catastrophes que le PAK a réceptionné le 10 septembre dernier, un important lot d'équipements de première ligne, principalement destiné à la lutte contre les déversements terrestres et maritimes. On y retrouve :

- Des absorbants capables d'extraire les hydrocarbures d'un site ayant fait l'objet d'un déversement ;
- Des bacs de récupération permettant

le stockage d'hydrocarbures collectés après un déversement ;

- Des barrages de type REYCAU 350 et BARRACUDA pouvant contenir des déversements sur le plan d'eau ainsi que leur matériel de déploiement ;
- Un écrémeur permettant la récupération d'hydrocarbures sur le plan d'eau ;
- Et plusieurs équipements de protection individuelle.

Cette logistique destinée à être utilisée par le personnel de la Capitainerie et de la Direction Technique constitue en réalité la première partie d'une commande qui vise à terme, à accroître la capacité du PAK à riposter en cas d'incident impliquant un déversement d'hydrocarbures. Cette acquisition vise en outre à répondre à une des exigences du plan national de lutte contre la pollution.

S'équiper, se former et veiller

Pour permettre une meilleure appropriation de l'utilisation de ces équipements, plusieurs sessions de formation ont été organisées à l'attention des utilisateurs finaux. Une occasion de s'imprégner du mode d'emploi et de la maintenance des dites fournitures.

Pour les dirigeants du PAK, cette acquisition constitue un pas supplémentaire dans la politique de protection de l'environnement mise sur pied dès le lancement des activités de l'entreprise. Selon Cyrille NKOA ESSOMBA, Directeur Technique du PAK « Il est important pour l'autorité portuaire de Kribi de s'arrimer aux exigences nationales et internationales. La Direction Générale a voulu, par ces acquisitions, se donner les moyens non seulement de réagir en cas de déversement ou de pollution accidentelle, mais aussi de répondre positivement aux règlements les plus strictes en la matière ».

Le prochain lot d'équipements anti-pollution est attendu dans les prochaines semaines.



MARINE POLLUTION CONTROL

Kribi acquires new protection equipment

The Port Authority of Kribi just acquired a huge stock of equipment to protect its maritime and land domain.

Operations in a port can generate solid or liquid bulk pollution in its water bodies especially during handling operations or through rainwater runoff. This can equally happen when the port accommodates a large number of vessels that emit carbon dioxide and sulphur. As part of preventing this type of disasters, PAK received last 10 September a huge stock of top-notch equipment aiming mainly at controlling land and maritime spills. They include:

- Absorbents that can remove oil from a spill site;
- Recovery bins to store hydrocarbons collected after a spill;

- REYCAU 350 and BARRACUDA booms and their deployment equipment to contain spills on water bodies;
- A skimmer to recover oil from the water body;
- Various personal protective equipment.

This equipment will be used by the staff of the Harbour Master's Office and of the Technical Department and is actually the first batch of an order that aims to increase PAK response capacity in case of an oil spill. It will equally help to comply with national pollution control standards.

Get equipped, train and monitor

For a better ownership and use of this equipment, several training sessions have been organized for final users and it was an opportunity to get to know how to use and maintain such equipment.

For PAK managers, this acquisition is an additional step in the environmental protection policy put in place at the start of the company's operations. According to Cyrille NKO ESSOMBA, PAK Technical Manager, "it is important for the Kribi port authority to align with national and international standards. With this acquisition, the Top Management wanted to have the means not only to react in case of oil spill, but also to respond positively the most rigorous rules in the domain."

The next batch of pollution control equipment is expected in the forthcoming weeks.



**Douala les
21 & 22
Octobre 2021**

« L'Afrique Portuaire
à l'aune de la ZLECAF »

Organisé par
iConférences





Cyrille NKO ESSOMBA

Directeur Technique du PAK

PAK Technical Manager



La défense de l'environnement fait partie des leviers importants du PAK dans sa stratégie de développement portuaire et logistique

« C'est donc un matériel de pointe que nous venons d'acquérir avec toute la documentation technique nécessaire à une bonne prise en main et une garantie de service après-vente qui s'étale sur une longue durée. Les équipements sont destinés principalement aux marins pompiers qui constituent la première ligne d'intervention en cas d'incident. Ils seront utilisés en cas de déversement d'hydrocarbures sur terre ou sur un plan d'eau.

Cela constitue pour le PAK un bond quantitatif et qualitatif qui lui permet désormais de disposer d'abord, d'équipements de protection individuelle et ensuite d'avoir une capacité de stockage de 10m³ et des moyens pour circonscrire un déversement sur 200 m de circonférence.

Toutes choses qui placent dorénavant la défense de l'environnement au rang de levier de premier ordre dans la stratégie de notre développement portuaire et logistique ».



Environmental protection is among the key levers in PAK's port and logistic strategy

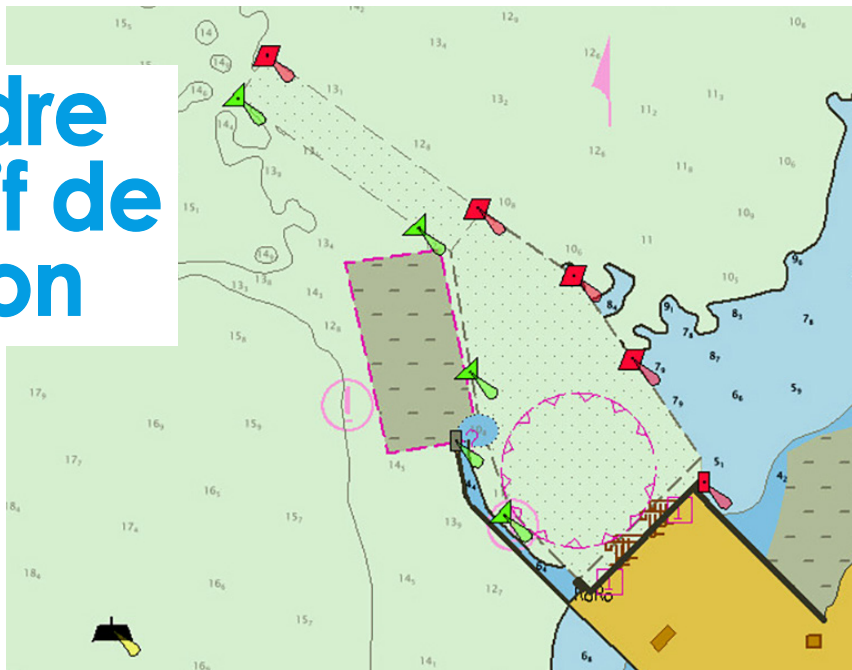
« We have just acquired top-notch equipment with the necessary technical documents for good ownership and use and with a long-term warranty. This equipment is first for the marine fire brigade which is on the frontline in case of incident. It will be used for marine or land oil spill.

This is a qualitative and quantitative leap for PAK as this enables the company to have personal protective equipment first, then a 10m³-storage capacity and the means to contain a spill over a 200 m circumference.

This now bring environmental protection as a key lever in our port and logistic strategy ».

SECURITE MARITIME

Comprendre le dispositif de signalisation



De par leur position géographique, les ports situés sur le Golfe de Guinée comme celui de Kribi disposent d'un relief sous-marin qui varie d'un endroit à un autre, selon qu'on soit en haute mer ou que l'on se rapproche des côtes. Raison pour laquelle il est nécessaire de mettre en place un dispositif de sécurité qui permet aux navigateurs d'accoster et de partir du quai vers le large sans danger.

On entend par signalisation maritime l'ensemble des aides à la navigation. De telles aides peuvent être visuelles, sonores ou radioélectriques (balises, phares, GPS Loran C, etc.). Elles concourent à assurer la sécurité des navires ou à faciliter leurs mouvements. L'objectif de ce dispositif est d'indiquer les zones dangereuses aux abords des côtes et des grandes routes maritimes, de guider les navires vers les ports et donner les moyens aux navires de connaître leur position de jour comme de nuit.

La signalisation maritime a donc une valeur d'indication que le navigateur doit interpréter en fonction de ses propres contraintes (tirant d'eau, largeur, qualités manœuvrières du navire.) Et elle est adaptée à l'environnement et conforme à la réglementation. Le décret N°2020/251 du

05 mai 2020 portant réorganisation du Port Autonome de Kribi indique en son article 4, que le PAK est chargé de la gestion de services publics tels que les dispositifs d'aide à la navigation à l'intérieur de la circonscription portuaire et des services annexes à l'instar de celui lié à la signalisation maritime. Elle comporte également un volet environnemental dans la mesure où elle constitue un moyen primaire de prévention des pollutions accidentelles en mer.

La signalisation maritime est également un support indispensable au développement économique lié au transport de marchandises par voie maritime et aux activités de pêche et de plaisance.

Au PAK, la police de navigation est exercée dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des fleuves. Elle régleme la circulation en mer en fonction des conditions nautiques locales et des nécessités du trafic maritime, notamment aux approches des ports. D'un autre côté, elle assure le respect des règles nationales visant à la sécurité des navires et de la navigation, et prévient la pollution par les navires.

La signalisation maritime doit être distinguée des autres formes telles les signalisations de police de la navigation (interdiction, limites de zone particulière, restrictions quelconques, indiquant aux usagers les règles qu'il convient d'appliquer) ou encore celles de pêche (bornage ou repérage).

Historiquement, ce sont les Phéniciens et les Grecs qui ont les premiers eu à utiliser des feux pour baliser les passages dangereux. Les Romains, par la suite, ont équipé un grand nombre de ports de tours lumineuses. Le plus célèbre phare antique est celui construit par Ptolémée 1^{er}, roi d'Égypte, sur l'île de Pharos, face à Alexandrie. Le phare d'Alexandrie, qui mesurait 135 mètres de haut, fut l'une des Sept Merveilles du monde. La tour, aujourd'hui disparue, a laissé son nom aux phares actuels.



Comprendre et promouvoir le lien entre la RSE et la profitabilité dans l'entreprise

Le Port Autonome de Kribi a compris que l'une des meilleures manières d'ancrer la RSE dans le cœur de ses métiers, c'est de démontrer et développer les liens qui existent entre une stratégie RSE et la profitabilité de l'entreprise. En mettant en place, par exemple, une stratégie de réduction des déchets (déchets qui peuvent résulter de l'activité opérationnelle ou supports, selon les cas), on gagne de l'argent, alors tout le monde a intérêt à ce que ce soit mis en place.

Understanding and promoting the connection between CSR and profitability in business

The Port Authority of Kribi understands that one of the best ways to embed CSR into the core business is to demonstrate and develop the connection between a CSR strategy and the company's profitability. By implementing, for example, a waste reduction strategy (waste that may result from operational or support activities, as the case may be), money is made, so it is in everyone's interest to have it in place !



● **Inside**

GOODS PASSAGE AT THE PORT OF KRIBI

Scanning, a Safety Requirement

Scanning goods is a must in terms of safety and security and can even impact the profitability and competitiveness of a port.

Non-intrusive inspection, commonly known as «scanning», is a key activity in the goods movement chain. At the Port of Kribi, this activity is highly strategic as it enables PAK to have an undeniable safety asset that is key for the regular renewal of the ISPS label. Hence the activity has been conceded to an operator with the appropriate know-how and expertise, TRANSATLANTIC SA (TSA). The company has the following main missions on all import and export containers: checking for the presence of radioactive sources in containers; carrying out non-intrusive inspection of certain non-containerised cargo at the request of PAK or the Customs administration; analysing images for security and safety reasons; reporting the results to the terminal operator and making such image available to the Customs administration. This operation does have a bearing on passage time. In the port industry, non-intrusive inspection was primarily at the service of the Customs administration for targeted cargo inspections. The Port of Kribi can boast of having launched non-intrusive inspection extended to radiation detection in Cameroon, thanks to the expertise of TSA. As for the operating mode, import and export operations

having specific constraints, the analysis of the images scanned is done differently. Thus,

- For export : image analysis is done right after the passage of the container at the scanning station in order to decide if such container is authorized or not to enter the terminal.
- For import: image analysis can be deferred so that the operator focuses solely on managing containers passage at the scanning station to optimize the activity rate on the terminal. Finally, scanning as carried out in the Port of Kribi enables to ensure safety, securing of revenue, attractiveness and competitiveness as shown below:

o Safety

- Detection of threats at borders;
- Detection of weapons;
- Detection of explosives, radioactive materials and other threats to national and sub-regional security.

o Securing customs revenue

- Strengthening the fight against false declarations through systematic non-intrusive inspection of all cargo at the Port of Kribi;
- Image networking to ensure both the digitisation of operations and the independence of the customs administration.

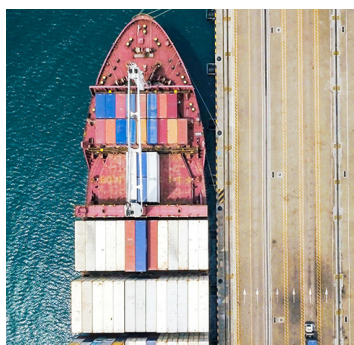
o PAK attractiveness and competitiveness

- Setting up an optimal organisation to avoid congestion of the Port;



● LA JAUGE NETTE

Correspond à la jauge brute, déduction faite des espaces réservés aux machines, cabines, locaux de l'état-major et de l'équipage, soutes à combustible, etc. tout ce qui n'a pas une destination commerciale directe.



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  kribiport  @PortOfKribi