



PORT AUTONOME DE KRIBI
PORT AUTHORITY OF KRIBI

La lettre du PAK

BULLETIN D'INFORMATION N°082 DU 14 JANVIER 2021

**ALERT
COVID-19**

Le virus circule toujours !

- LE PORT OBLIGATOIRE DES MASQUES DE PROTECTION
- LA PRISE ET LE CONTRÔLE DES PARAMÈTRES SANITAIRES DANS LES ACCÈS DES BÂTIMENTS ET DES SITES DU PAK
- LE SIGNALLEMENT DES CAS SUSPECTS
- LE LAVAGE SYSTÉMATIQUE DES MAINS
- LA DISTANCIATION SOCIALE
- LA MISE EN QUARANTAINE DES CAS SUSPECTS
- LE DÉPISTAGE SYSTÉMATIQUE



“ Le PAK n'est plus simplement un port gestionnaire”

Les éclairages de **BAKO HAROUNA**,
Directeur Général Adjoint du PAK,

■ **Monsieur le Directeur Général, quelle appréciation faites-vous de l'année 2020, fortement impactée par la COVID-19 ?**

Je voudrais avant tout commencer par adresser mes vœux de santé, de succès et de prospérité d'abord à M. le Directeur Général, ensuite à l'ensemble du personnel du PAK et à tous nos partenaires. Ma prière est que 2021 soit une année de performance professionnelle et d'accomplissement personnel pour chacun de nous et pour tous ceux qui nous sont chers.

Revenant à votre question, je dirais que l'appréciation que je fais de l'année qui vient de s'achever ne peut être que satisfaisante. Au PAK, Monsieur le Directeur Général l'a d'ailleurs indiqué récemment, les objectifs ont été atteints. 457 escales enregistrées pour un port qui a démarré ses activités le 02 mars 2018 relève d'un exploit. L'augmentation croissante des recettes douanières qui ont culminé à plus de 70 milliards en fin 2020 doit également être inscrite dans ce registre. Nous pouvons aussi saluer le lancement des travaux de la phase II de construction du Port de Kribi qui nous permettra d'offrir plus de capacité d'accueil.

L'année 2020 a également été celle d'un enracinement plus affirmé dans notre option de dématérialisation de nos activités avec la mise en service de notre Système d'Information Portuaire. Ces efforts sont d'autant plus à saluer qu'ils ont été accomplis dans un contexte particulièrement difficile, marqué par une dépression économique majeure et une crise sanitaire sans précédent.

■ **Le 5 mai dernier, le Président de la République a signé deux Décrets portant d'une part, réorganisation et fonctionnement du Port Autonome de Kribi et d'autre part, approbation des statuts de l'entreprise. A quels changements majeurs doit-on s'attendre à la lumière de ces décrets ?**

Au-delà de la clarification qu'ils apportent dans la structuration institutionnelle de notre entreprise et ses mécanismes de gestion, il faut dire que ces Décrets nous ouvrent un vaste champ de possibilités. On peut citer, sans prétention à l'exhaustivité, la possibilité d'ouvrir notre actionnariat à d'autres entités publiques

ou privées et celle de créer des filiales et des régies auxquelles peuvent être confiées des missions en lien avec notre objet social.

L'une des grandes innovations à mettre en avant est la légitimation de notre emprise sur le domaine portuaire. Le PAK n'est plus simplement un port gestionnaire qui se limite à exploiter et à promouvoir l'infrastructure qui lui a été confiée par l'actionnaire unique, qu'est l'Etat du Cameroun ; mais devient en plus un port aménageur du domaine public situé dans les limites de sa circonscription portuaire, lequel intègre plus clairement le domaine public fluvial. Je voudrais aussi évoquer les pouvoirs de police et les prérogatives exorbitantes de droit commun qui sont reconnus au PAK lorsqu'il exerce des missions de service public. L'un des pouvoirs les plus emblématiques étant le privilège du trésor, qui prend rang immédiatement après les créances salariales et qui nous offre plus de facilités dans le recouvrement de nos créances. Il nous revient donc de prendre toutes les dispositions

utiles pour tirer le meilleur parti de ces différents textes.

■ **Le Comité Consultatif d'Orientation du Port Autonome de Kribi (CCO-PAK) a connu en 2020 une première année d'activités pleine. Y a-t-il déjà un quelconque impact sur la gestion de la communauté portuaire de Kribi ?**

Le Port en tant qu'infrastructure ou entreprise ne saurait évoluer tel un cheval solitaire. Il a besoin d'un ensemble de partenaires, à la fois publics et privés. C'est ce regroupement qui constitue la communauté portuaire. Elle a pour but de fédérer, sur une base associative, l'ensemble des usagers et acteurs portuaires en vue d'améliorer les performances du port et accroître sa compétitivité. Un Décret de 1999 a institué un CCO dans chaque Organisme Portuaire Autonome. Dans le cas de Kribi, le premier pas a été celui de la mise en place effective de notre CCO et la possibilité de regrouper, en plus du PAK, les acteurs publics et privés que je viens d'évoquer. Plusieurs sessions se sont tenues et à date, quatre avis ont déjà été émis, notamment au sujet des modalités de facturation au poids et au volume, ainsi que des solutions de valorisation du domaine public portuaire. Nous fondons beaucoup d'espoirs sur cet organe consultatif qui a vocation à accompagner la Direction Générale du PAK dans le cadre de la promotion de la place portuaire, des échanges des informations de gestion et la réduction des coûts et des délais de passage portuaires.

■ **Dans la même logique, Port Synthèse se déploie depuis un peu plus longtemps. Que peut-on retenir de la mouvance de cette association sur la place portuaire locale ?**

Port synthèse est un autre outil d'animation de la communauté portuaire. A la différence du CCO, Port Synthèse a vocation à aller au-delà de la place portuaire de Kribi pour s'étendre à la place portuaire nationale. Il est donc question, dans une logique de

complémentarité, de promouvoir la façade maritime camerounaise. Nous avons adhéré à cette association et participons de manière assidue à ses activités, en compagnie de la plupart des opérateurs de la place portuaire de Kribi. Le Directeur Général du PAK occupe du reste le poste de Président Honoraire de cette Association. Le PAK est par conséquent bénéficiaire des actions de promotion, mais surtout de fluidification du passage de la marchandise en partance et en direction de nos places portuaires, par la levée de toutes les entraves sur les corridors vers notre vaste hinterland.

■ **Au rang des partenaires du PAK, les chargeurs des Etats de l'hinterland, notamment le Tchad et la RCA figurent en bonne place. Concrètement, quel est le contenu de ce type de partenariat, pour quel résultat à ce jour ?**

Le Tchad et la RCA sont nos partenaires de premier plan. Nous leur avons toujours ouvert et continuerons de leur ouvrir nos portes en termes d'opportunités d'investissement et de facilitation de passage de marchandises. Des mesures incitatives sont prises à leur intention notamment une réserve foncière de plusieurs hectares et la possibilité de nous soumettre directement des demandes d'Autorisation d'occupation temporaire (AOT). Nous avons également engagé des actions de promotion par le canal du Ministère des Relations Extérieures et de Port Synthèse. Nous avons également signé une convention avec le Conseil Centrafricain des Chargeurs. Voilà quelques-unes des mesures incitatives qui expliquent les bons chiffres de l'année dernière, pour ce qui est des pays de l'hinterland. Je reste convaincu que cette embellie va se poursuivre, cette année, avec le lancement des activités de Kribi Multipurpose Terminal, le nouvel opérateur du Terminal Polyvalent.

■ **Vous êtes particulièrement impliqué dans les questions de discipline. Qu'est-ce qui se fait concrètement pour garantir cette valeur au sein du PAK ?**

On a coutume de dire que l'ordre et la discipline font la force des armées. Même si nous ne sommes pas dans le domaine militaire, il faut tout de même reconnaître qu'en plus des valeurs de compétence et de travail acharné, nous avons besoin d'un minimum de discipline pour faire face à la férocité de la compétition que nous imposent nos concurrents. Au PAK nous évoluons parallèlement avec la sensibilisation et la sanction. La sensibilisation se fait dans le cadre des unités de travail, chaque supérieur hiérarchique ayant la mission d'inculquer les valeurs sus évoquées au personnel placé sous son autorité. Les questions d'éthique et de déontologie sont également abordées dans le cadre des séminaires et autres sessions de formation. Pour ce qui est du volet sanction, un Conseil de Discipline a été mis en place. Il siège régulièrement, et depuis un moment, l'option de la publication des sanctions de cette instance a été prise. Une réflexion globale est en cours afin d'instaurer au PAK une véritable culture d'entreprise. Je suis convaincu que l'ensemble des valeurs issues de cette activité nous permettra de réduire les cas d'indiscipline à leur plus simple expression.



“PAK is Now More than Just a Managing Port”

Explanations of **BAKO HAROUNA**,
Deputy General Manager of PAK,

■ **Dear Sir, what is your appreciation of PAK results at the end of 2020, a year affected by COVID-19?**

Let me start by addressing my wishes of health, success and prosperity to the General Manager first, and then to the staff of PAK and to all our partners. I pray that 2021 be a year marked by professional performance and personal achievement for each of us and our dear ones.

As concerns your question, I would say my assessment of the year that just is but satisfactory. We met our objectives in terms of port operations. 457 ship calls for a port that has started operating on 2 March 2018 is a feat. The increasing rise in customs revenue which topped at more than 70 billion in late 2020 should also be commended. We can also commend the start of Phase 2 construction works of the Port of Kribi that will increase our accommodation capacity.

2020 was also a year marked by a more assertive emphasis on our choice to digitize our activities with the commissioning of our Port Information System. These are even more commendable as they have been made in a particularly challenging context marked by a major economic depression and an unprecedented health crisis.

■ **Last 5 My, the President of the Republic signed two decrees to lay down the reorganization and functioning of the Kribi Port Authority on the one hand and to approve the Articles of Association of the Kribi Port Authority on the other hand. What major change should we expect from these instruments?**

Beyond the clarification they bring to the organic structuring of our company and its management mechanisms, it must be said that these Decrees open up a vast field of possibilities for us. We can mention, without being exhaustive, the possibility of opening up our shareholding to other public or private entities

and the possibility of creating subsidiaries and agencies to which missions related to our corporate purpose can be entrusted.

One of the great innovations to be put forward is that our hold on the port domain is now legitimate. PAK is now more than just a managing port limited to exploiting and promoting the infrastructure entrusted to it by the sole shareholder, the State of Cameroon. It is also becoming a port developing the public domain located within the limits of its port area, which more clearly integrates the public fluvial domain. I would also like to mention the police powers and the huge common law prerogatives that are conferred on PAK in carrying out public service missions. One of the most emblematic powers is the treasury lien, which takes precedence immediately after wage claims and which offers us greater facilities to recover our debts. It is therefore up to us to take all the necessary steps to make the most of these various texts.

■ **The Advisory Orientation Committee of the Port Authority of Kribi (CCO-PAK) had a first year full of activities. Is there already any impact on the management of the Kribi Port community?**

The Port as an infrastructure or as a company cannot grow alone. It needs a set of partners, both public and private. It is this grouping that forms the port community. Its aim is to federate, on an associative basis, all port users and players in order to improve the port's performance and increase its competitiveness. A Decree of 1999 established a CCO in each Port Authority. As regards Kribi, the first step was the effective establishment of our CCO and the possibility of bringing together, in addition to PAK, the public and private players I have just mentioned. Several sessions have been held and to date, four opinions have already been issued, namely on the modalities of invoicing by weight and volume, as well as on solutions for the valorisation of the public port domain. We have high hopes for this consultative body, which is intended to support the PAK's General Management in promoting the port's position, exchanging management information and reducing port costs and transit times.

■ **In the same vein, Port Synthèse has been operating for some time now. What can take home concerning the activities of this association in the local port?**

Port Synthesis is another tool to manage the port community. Unlike the CCO, Port Synthèse is meant to go beyond the port of Kribi to extend to the national port community. Therefore, it is a matter of promoting the Cameroonian seafront in a logic of complementarity. We have joined

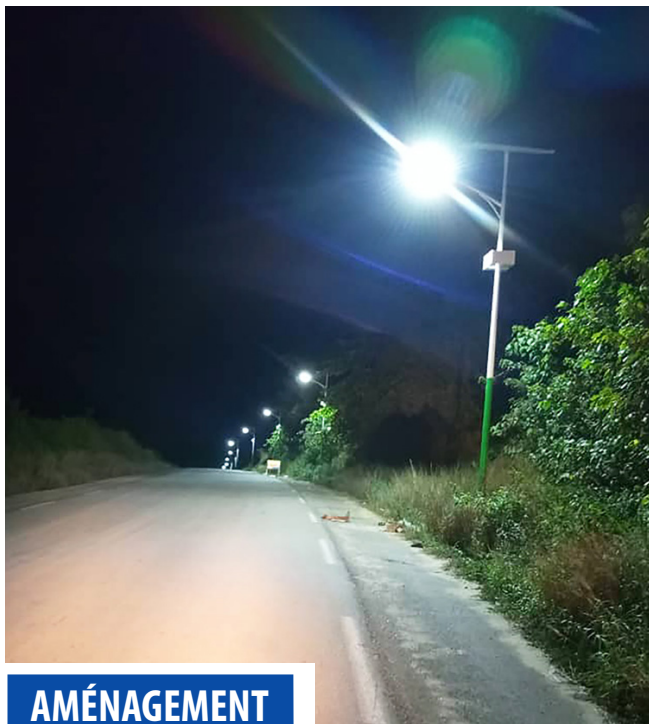
this association and take an active part in its activities, together with most of the operators of the port of Kribi. The General Manager of PAK holds the position of Honorary President of this Association. PAK is therefore the beneficiary of promotional actions, but above all of the fluidity of the passage of goods to and from our port areas, by removing all hurdles on the corridors towards our vast hinterland.

■ **Among PAK partners, the shippers of hinterland States, namely Chad, and CAR rank among the first. In concrete terms, what is the content of this type of partnership, and what are the results to date?**

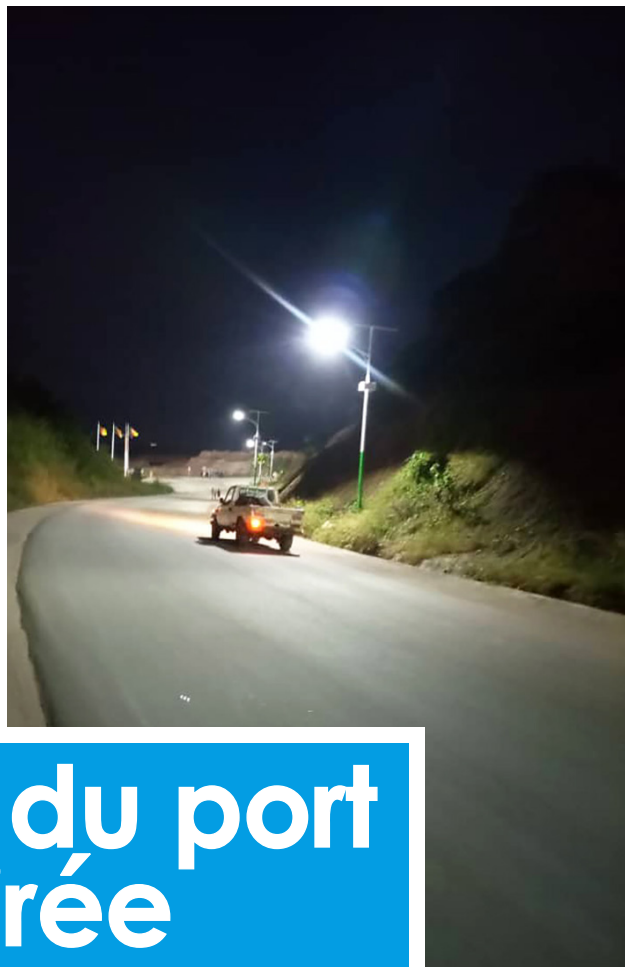
Chad and CAR are our key partners. We have always opened and will continue to open our doors to them in terms of investment opportunities and facilitating the passage of goods. Incentives are being offered to them, including a land reserve of several hectares and the possibility of submitting applications for Temporary Occupancy Permits (TOPs) directly to us. We have also initiated marketing activities through the Ministry of External Relations and Port Synthèse. We have equally signed an agreement with the Central African Shippers' Council. These are some of the incentives that explain last year's good figures, as far as the hinterland countries are concerned. I remain convinced that this improvement will continue this year with the launch of the activities of Kribi Multipurpose Terminal, the new operator of the Multipurpose Terminal.

■ **You are reputed to be rigorous in matters of discipline. What is being done concretely to enforce this value within the company?**

It is commonly said that order and discipline are the strength of armies. Even if we are not in the military field, we must still admit that in addition to the values of competence and hard work, we need a minimum of discipline to face the fierce competition imposed on us by our competitors. At PAK we are operating in parallel with awareness and punishment. Awareness-raising takes place within the framework of the work units, with each direct superior being responsible for instilling the above-mentioned values in the staff under his or her authority. Ethical and deontological issues are also addressed in seminars and other training sessions. A Disciplinary Council has been set up to deal with sanctions. It meets regularly, and for some time now, the option has been taken to publish the sanctions of this body. A global reflection is underway in order to establish a genuine corporate culture at PAK. I am convinced that the set of values resulting from this activity will enable us to reduce cases of indiscipline to a minimum.



AMÉNAGEMENT



La desserte du port mieux éclairée

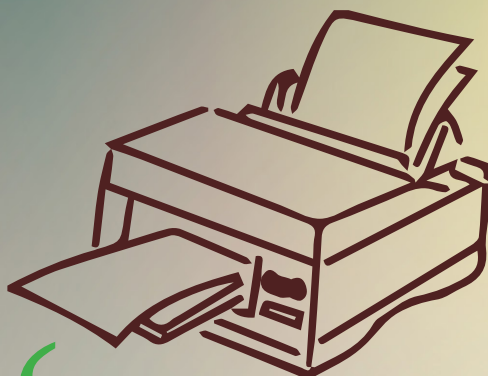
Une centaine de lampes solaires fixée et fonctionnelle le long de l'axe routier. Les travaux en cours apportent déjà un changement significatif.

L'année commence en lumière pour les riverains de l'axe routier desservant le port de Kribi, sis à Mboro. Depuis le 4 janvier 2021, des lampadaires ont été assemblés et fixés ça et là, changeant considérablement la physionomie de la zone en fin de journée. Un changement majeur, très apprécié par les riverains, mais davantage par les usagers de la route, au premier rang desquels les camionneurs. L'un d'eux explique qu'en attendant que l'autoroute soit ouverte à la circulation, éclairer cet axe devenait urgent, à cause des riverains qui manquent encore d'attention, alors que le trafic se densifie au fil des semaines. « En journée c'est déjà difficile de circuler aisément, avec tous ces gens qui vont et viennent aux abords de la chaussée. Imaginez donc la nuit, avec l'obscurité et les mêmes gens qui traversent ou discutent carrément sur la route ! Vraiment merci au PAK d'avoir pensé à l'éclairage public. Ça nous facilite la conduite ».

Il s'agit-là en effet, de la matérialisation du projet de construction d'un réseau d'éclairage public solaire sur la route d'accès du port, sur un tronçon de sept kilomètres. Un marché financé par le budget du Port Autonome de Kribi (PAK), exercice 2019 et suivant, à hauteur de 254 551 646 de FCFA. A pied d'œuvre, Le Groupement First Service Sarl/General Skill a été notifié en octobre 2019 et a pu, à date, rendre

opérationnels plus de 90 lampadaires sur 164 attendus.

Dans le même temps, les travaux de finitions ont repris de plus belle sur la phase 1 de construction de l'autoroute Edéa-Kribi-Lolabé. Et ce, juste au lendemain de la signature du contrat de Partenariat Public-Privé entre le gouvernement et l'entreprise CHEC, pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et la maintenance de ladite phase 1, Kribi-Lolabé, desserte principale du port en eau profonde. C'était le 30 décembre 2020. Occasion pour Emmanuel NGANOU DJOUMESSI, Ministre des Travaux Publics (MINTP) et Maître d'ouvrage du projet, d'annoncer la fin des travaux d'aménagement dans les six mois à venir, suivie de la mise en circulation de cette autoroute, dès octobre 2021, conformément au planning des travaux.



Réduction des dépenses liées aux imprimantes et photocopieuses

L'imprimante et/ou photocopieuse est un matériel indispensable en entreprise. Sauf qu'il engendre des dépenses énormes, tant sur le plan de la consommation en énergie, que celui des achats périodiques d'encre et autres consommables. Les coûts associés à l'utilisation des imprimantes et photocopieuses sont en moyenne de 1 à 3% des dépenses en entreprise (Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie). Une démarche d'impression éco-responsable est recommandée.



Ecogeste de la semaine



- ✓ A la fin de la journée, pensez à éteindre l'imprimante et/ou photocopieuse afin de réaliser des économies d'énergie importantes et d'allonger la durée de vie de l'appareil ;
- ✓ Paramétrer l'appareil pour qu'il imprime par défaut en recto/verso ;
- ✓ Les impressions en noir & blanc sont recommandées, l'impression en couleur consomme plusieurs cartouches d'encre à la fois, alors que celle en noir et blanc n'en utilise qu'une seule, en mode brouillon ;
- ✓ Réduire les tests en gras au maximum, afin d'économiser de l'encre. En effet, les polices d'impression déterminent la quantité d'encre qui va être consommée pour imprimer le document ;
- ✓ Ne pas imprimer de pages web car elles comportent une multitude d'images.

Le Port Autonome de Kribi vous adresse ses

MEILLEURS VŒUX

Best wishes



PORT AUTONOME DE KRIBI
PORT AUTHORITY OF KRIBI

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.

Lexique

• Pavillon (flag) :

terme désignant un drapeau que l'on hisse sur un navire pour indiquer sa nationalité, la compagnie de navigation à laquelle il appartient, ou pour faire des signaux.



La lettre
du PAK

Directeur de publication

Patrice MELOM

Directeur de rédaction

Harouna BAKO

Rédacteur en chef

Ursula NKOA

Secrétaire de rédaction

Félicité BAHANE N.

Rédacteurs

Félicité BAHANE N. ; Patrice LOUMOU ; Gaël Pascal AMOUGOU ; Mohamadou Aboubakar SABO

Traducteurs

KAMGA ; Régine Clémence NGONO MANGA

Graphisme et mise en page

Cyrille NGOUABOU C.