



PORT AUTONOME DE KRIBI
PORT AUTHORITY OF KRIBI

La lettre du PAK

BULLETIN D'INFORMATION N°087 DU 18 FEVRIER 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

L'actu



OPÉRATIONS LOGISTIQUES



L'UNICEF bascule vers Kribi

Plus de 95% de son trafic conteneurs vers l'arrière-pays (Tchad/RCA) désormais expédié via Kribi. Une grosse opération actuellement en cours. Pour en savoir plus, nous avons approché Antoine NGAMALE, responsable des opérations logistiques, UNICEF Cameroun.

Quelle est la nature des opérations que mène actuellement l'UNICEF au port de Kribi ?

En général, l'UNICEF gère des opérations de la chaîne d'approvisionnement comprenant les achats, les contrôles de qualité, le transport principal, les opérations portuaires, le dédouanement et le post acheminement jusqu'aux destinations finales. Les opérations en mode door-to-door ont été confiées à un intégrateur mondial de fret qui s'occupe de toute la chaîne, c'est-à-dire de l'enlèvement des cargaisons dans les usines des principaux fournisseurs aux points d'origine jusqu'à la livraison vers des destinations finales.

Au sein de la sous-région d'Afrique centrale, l'UNICEF maintient des opérations d'intervention humanitaire dans les pays de 3^e C, à savoir le Cameroun, le Tchad et la République Centrafricaine.

Notre panier de distribution contient une variété de fournitures allant des médicaments, fournitures hospitalières, matériel scolaire, articles WASH, aliments nutritionnels thérapeutiques et des vêtements pour les bébés et les mères. L'UNICEF importe en moyenne 600 conteneurs via le Cameroun pour la réponse sous-régionale et les principales origines sont l'Europe, l'Asie, les États-Unis et l'Afrique du Sud. Les marchandises arrivent aux points d'entrée du Cameroun en vertu de deux principaux régimes douaniers, à savoir :

- Livraisons locales (IM4) : pour des cargaisons destinées au Cameroun
- Fret de transit (IM8) : pour des fournitures transitant par le Cameroun et destinées au TCHAD et à la RCA.

Toutes les opérations sont surveillées et supervisées par le personnel de l'UNICEF afin d'assurer leur bon déroulement, le respect des procédures locales ainsi que l'application de nos privilèges en tant qu'entité des Nations Unies.

■ Est-ce la première fois que l'UNICEF fait passer ses marchandises par Kribi ?

Jusqu'au début de l'an 2020, nous utilisions le port de Douala comme principale voie d'entrée pour nos opérations de la chaîne d'approvisionnement. Mais depuis mai-2020, nous avons commencé à expédier nos approvisionnements via le port de Kribi à la suite d'une évaluation qui a révélé que l'accès via Kribi pourrait augmenter notre débit. L'ACV (Évaluation de la capacité logistique) a été effectuée par l'UNICEF et jusqu'à présent, 200 conteneurs ont déjà été déchargés au port de Kribi. Nous avons actuellement 70 conteneurs en haute mer, qui débarqueront au port de Kribi pour prendre la destination du Tchad et de la RCA.

■ Comment appréciez-vous la qualité des services fournis ?

Nous avons de très bonnes relations professionnelles avec les parties prenantes du port de Kribi, des cadres supérieurs aux états-majors des opérations, au chef des douanes, aux gestionnaires de terminaux et à la Capitainerie du port. Tous ces contacts ont créé un environnement adéquat qui favorise l'efficacité opérationnelle et la collaboration. Tous les responsables du port de Kribi ont été très précieux et toujours disponibles pour soutenir nos opérations dans les domaines de la simplification des procédures administratives, des conseils techniques et de la communication sur les différents changements dans les protocoles et procédures au port avec des délais de préavis raisonnables, ce qui nous donne amplement le temps de rationaliser nos opérations et de maintenir les livraisons sans entrave.

■ Quelle plus-value avec le PAK ?

La valeur ajoutée que nous avons depuis que nous avons commencé à expédier nos marchandises via le port de Kribi sont :

- Un gain de 15 jours (+2 semaines) de délai principalement au niveau des opérations portuaires et du dédouanement, où toutes les procédures ont été dématérialisées et effectuées en ligne, réduisant ainsi le contact humain au profit de l'informatique, ce qui améliore la durée de passage de la marchandise. Ce gain de temps est extrêmement précieux pour nous parce que le temps est toujours l'un de nos principaux défis dans les opérations d'intervention humanitaire.
- La rentabilité car nous pouvons déterminer une réduction absolue des coûts dans le domaine des frais d'acconage, du free time, de la manutention et de la redevance portuaire.
- La simplification des processus administratifs, car toutes les étapes sont effectuées en ligne jusqu'au chargement des conteneurs par les camions.

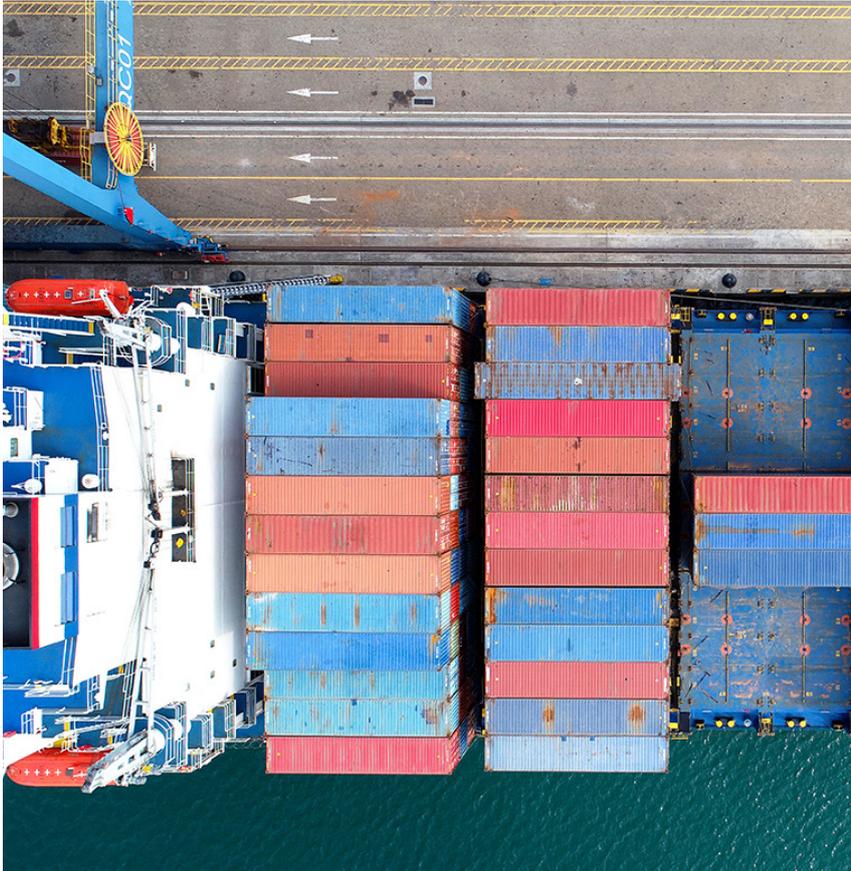
Il convient de mentionner que nous avons bénéficié d'une dérogation sur les coûts de stockage portuaire du PAK et de KCT pour tous les conteneurs de l'UNICEF à destination de Bangui à la suite de la crise sur ce corridor Garoua-Boulai. Cela a ajouté un certain effet de levier sur les opérations de l'UNICEF.

■ Quelles perspectives entrevoyez-vous sur les relations entre le port de Kribi et l'UNICEF ?

En regardant les avantages opérationnels et administratifs que nous avons rassemblés depuis que nous avons commencé à expédier nos marchandises via le port de Kribi, couplé à la rentabilité, nous avons fait un déplacement progressif de Douala au port de Kribi en tant que poste principal (point d'entrée) et nous sommes actuellement à plus de 95% du trafic de l'arrière-pays / conteneurs expédiés via Kribi. Toutes les marchandises destinées aux opérations de l'UNICEF au Cameroun sont toujours expédiées via Douala car l'entrepôt principal se trouve à Douala et l'expédition via Kribi ne serait pas rentable car un transport intérieur supplémentaire de Kribi à Douala serait nécessaire pour le stockage et la libération des équipements.

Dans le cadre d'un projet à moyen terme, nous envisageons de renforcer nos opérations via le port de Kribi en augmentant nos volumes d'expédition et nous souhaitons que le PAK travaille à augmenter le nombre de services maritimes desservant le port de Kribi, ce qui rendra le port plus attractif pour les transporteurs, augmentant ainsi la capacité de transport.





LOGISTICS OPERATIONS

UNICEF switches to Kribi

More than 95% of its container traffic to the hinterland (Chad/RCA) now shipped via Kribi. A big operation currently underway. To learn more, we approached Antoine NGAMALE, Supply and Logistics Associate, UNICEF Cameroon.

What is the nature of UNICEF's ongoing operations at the port of Kribi ?

In general, UNICEF runs supply chain operations encompassing procurement, quality controls, international transport, port operations, customs clearing and transport till final destinations. The door-to-door operations have been outsourced to a global Freight Forwarder who runs the show from cargo pick-up at main suppliers' factories at origin points and delivery to final destinations.

Within the central African subregion, UNICEF maintains humanitarian response operations across the 3-C countries namely Cameroon, Chad and Central African Republic.

Our distribution basket contains a variety of supplies ranging from medicines, hospital supplies, school materials, WASH items, therapeutic nutritional

foods and clothing for babies and mothers. UNICEF imports an average of 600 containers via Cameroon for the sub regional response and the main origins are Europe, Asia, US and South Africa. The goods arrive Cameroon entry ports under two principal customs regimes namely:

- Local Deliveries (IM4): These are supplies destined for Cameroon local operations
- Transit cargo (IM8): These are supplies transiting Cameroon and earmarked for CHAD & CAR.

All operations are being monitored and supervised by UNICEF staffs to ensure smooth running of the operations and adherence to local procedures as well as our privileges as a UN entity.

Is this the first time UNICEF is shipping its goods through Kribi?

Till early 2020, we have been using Douala port as the main entry route for our supply

chain operations, but since May-2020, we started shipping our supplies via the Kribi port following an assessment which revealed that access via Kribi could increase our throughput. The LCA (Logistics Capacity Assessment) was made by UNICEF and so far, 200 containers have already been discharged at the Kribi port. We currently have 70 containers afloat/on high seas calling forward Kribi port and earmarked for CHD & CAR.

How do you appreciate the quality of the services provided ?

We have very good professional and working relationships with the Kribi port stakeholders, from the senior managers to the operations staffs, the customs chief, the terminal managers and the port captain\harbor master. All these contacts have created an adequate environment which promotes operational efficiency and collaboration. All Kribi port officials have been very valuable and always available to provide support to our operations in the areas of simplification of administrative procedures, technical advices and communication on the various changes in protocols and procedures at the port with reasonable notice times, giving us ample time to streamline our operations and keeping deliveries unimpeded.

What added value with PAK ?

The added value we have since we started shipping our goods via Kribi port are:

- Gain in 15 days (+2 weeks) in lead time mainly at the level of port operations and customs clearance, where all procedures have been dematerialized and done on-line, reducing human contact to the benefit of AI which brings a new impetus to transit of cargo. This gain in time is extremely precious for us because time is always one of our principal challenges in humanitarian response operations.
- Cost efficiency as we can ascertain an absolute cost reduction in the area of port stevedoring, free time, handling and port charge.
- Simplification of administrative processes as all steps are being performed online until loading of containers by the trucks.

It's worth mentioning that we have benefitted a waiver on the port storage costs from both PAK and KCT for all UNICEF containers destined for Bangui following the crisis on that Garoua-Boulai corridor. This has added some leverage on UNICEF operations.

What are your prospects for the relationship between the port of Kribi and UNICEF?

Looking at the operational and administrative advantages we have gathered since we started shipping our goods via the Kribi port coupled with the cost efficiency, we have made a progressive shift from Douala to Kribi port as main PoE (Point of Entry) and we are currently at over 95% of hinterland traffic/containers being shipped via Kribi. All goods destined for UNICEF Cameroon operations are still being shipped via Douala as the main Warehouse is in Douala and shipping via Kribi would not be cost effective as an additional inland transport from Kribi to Douala would be required for storage and release of equipments.

As a midterm project, we are looking forward to reinforcing our operations via the Kribi port by increasing our shipping volumes and we wish the PAK works on increasing/facilitating the number of shipping lines calling at the Kribi port which will make the port more attractive for transporters, thus increasing transport capacity from there.



Un hackathon lancé au PAK

Hackathon PAK 2021



Le concours se déroulera durant tout le mois de mars avec pour apothéose un round final prévu les 26 et 27 du même mois à Kribi. Dans les starting-blocks, des jeunes entrepreneurs camerounais, des associations d'étudiants et même des institutions universitaires familiers aux domaines de l'informatique, du digital, de la logistique et du Commerce International.

Le Port Autonome de Kribi (PAK) s'est résolument tourné vers les nouvelles technologies de l'information et de la Communication. En plus de ses diverses solutions logicielles, dont le Système d'Information Portuaire (SIP) en fin d'implémentation, l'autorité portuaire de Kribi vient de lancer un hackathon, mettant aux prises de jeunes entrepreneurs camerounais.

Le hackathon est la contraction de deux mots : hacker (pirates informatiques) et marathon (compétition). Ce terme renvoie donc à un concours d'amateurs des TIC, pour un projet collaboratif de programmation informatique ou de création numérique.

Placé sous le thème « La technologie au service de l'Excellence Opérationnelle », l'évènement a pour idée est de réunir pendant deux jours, des jeunes étudiants et startupper camerounais autour d'une compétition donc l'objectif est d'apporter des réponses technologiques et digitales pertinentes et innovantes, aux défis et problématiques portuaires identifiés par le PAK. Les solutions

proposées devront répondre aux critères arrêtés par le Port, de commun accord avec l'ensemble des acteurs et parties prenantes de la démarche d'innovation portuaire.

L'occasion sera donc donnée non seulement aux jeunes entrepreneurs exerçant dans les domaines de l'informatique et du digital de faire montre de leur créativité et de leur savoir-faire dans le domaine de l'innovation technologique, mais aussi aux différents membres de la communauté portuaire de Kribi et aux entreprises locales d'avoir une plateforme d'échanges au travers des rencontre B to B. Il est à noter que la sélection des thèmes les plus pertinents à éprouver a fait l'objet d'un sondage interne par le personnel du PAK.

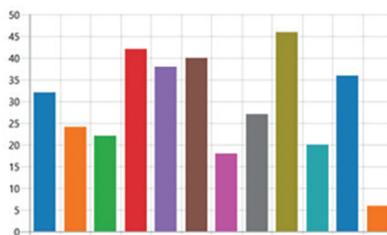
La participation au hackathon PAK 2021 est gratuite, avec à la clé une gratification pour l'équipe qui aura fait l'unanimité auprès des membres du jury.

Pour participer au concours, cliquer sur le lien <https://forms.office.com/Pages/ResponsePage.aspx?id=dpM4iZowpk-KZSgGm3WEdoiwS1tJKkaVKkMnDbTpNQEZUQ1dZT-otOUk9XNEoyWFc5VIZKM1JUjIPNyQIQCNoPWcu> et remplir le formulaire d'inscription. Pour toutes informations utiles sur cette compétition, cliquer sur le lien suivant <http://www.pak.cm/fr/node/1205>.

1. Quelles sont les thématiques qui vous paraissent les plus intéressantes à éprouver durant ce Hackathon ?

[Plus de détails](#)

- Offre et demande de transpor... 32
- Offre et demande de transpor... 24
- Solutions de triangulation du t... 22
- Lutte contre la prolifération d... 42
- Circulation de l'information en... 38
- Réduction de la pénibilité des... 40
- Reconnaissance visuelle des c... 18
- Sécurité maritime 27
- Attractivité du port 46
- Transition écologique 20
- Relation ville port 36
- Autre 6



Calendrier prévisionnel de la compétition

15-févr Lancement de la campagne de candidature	05-mars Clôture du dépôt des candidatures	09-mars Sélection des admis au second tour	10-mars Annonce du second tour des sélections
---	---	--	---

12-mars Début des entretiens pour la section des finalistes	17-mars Fin de la sélection des finalistes
18-mars Annonce de la liste des finalistes du Hackathon	21-mars Webinaire pour les thèmes 1 et 2
22-mars Webinaire pour les thèmes 3 et 4	26 et 27-mars Compétition en présentiel à Kribi



FORMALISATION DE LA RSE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE AU SEIN DU PAK

Une Vision de la Direction Générale conforme aux ODD

Dans la suite de la présentation des **Objectifs de Développement Durable (ODD)** en prélude au déroulé de la démarche RSE du Port Autonome de Kribi, nous voyons cette fois les ODD 12, 13 et 14.

12

Consommation et production responsables

Les modes de consommation et de production durables permettent une utilisation efficace des ressources et peuvent réduire les effets des activités économiques sur l'environnement. Dans ce but, cet objectif vise à dissocier la croissance économique de l'exploitation des ressources, et faire en sorte que les substances chimiques et les déchets dangereux soient gérés de façon à minimiser leur impact sur les populations et l'environnement.

13

Lutte contre le changement climatique

Le réchauffement de la planète se poursuit malgré le triste record atteint en 2015, la température ayant augmenté d'environ 1,1 degré Celsius par rapport aux niveaux préindustriels. La superficie de la glace de mer dans le monde a diminué et couvrait 4,14 millions de kilomètres carrés en 2016, soit la deuxième étendue la plus faible mesurée. Afin d'atténuer les changements climatiques et leurs répercussions, il faudra mettre à profit la dynamique créée par l'Accord de Paris sur les changements climatiques. Il s'agit aussi de redoubler d'efforts pour renforcer la résilience et limiter les phénomènes climatiques et les catastrophes naturelles liées au climat.

14

Vie aquatique

Les océans recouvrent près des trois quarts de la planète ; ils sont le plus grand écosystème de la terre. Les effets de plus en plus nuisibles des changements climatiques, dont l'acidification des océans, la surpêche et la pollution marine compromettent les progrès récents accomplis pour protéger certaines zones des océans du monde. Une lutte dans laquelle le PAK sera amené à jouer une belle partition dans les prochains mois. En effet, les entreprises à l'instar du PAK sont explicitement appelées à contribuer aux ODD en les intégrant dans leur stratégie RSE.



FORMALISING CSR AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT WITHIN PAK

A Vision of the General Management in line with the SDOs

Following the presentation of the **Sustainable Development Objectives (SDOs)**, as a prelude to the development of the CSR approach of the Port Authority of Kribi, we will now focus on SDOs 12, 13 and 14.

12

Responsible consumption and production

Sustainable consumption and production patterns allow for efficient use of resources and can mitigate the environmental impact of economic activities. To this end, this objective is aimed at dissociating economic growth from resource exploitation and ensuring that chemicals and hazardous wastes are managed in a way that keeps their impact on people and the environment to minimum.

13

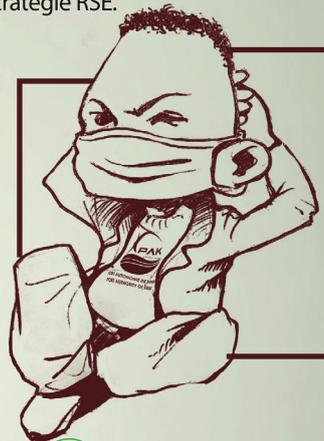
Combating climate change

Global warming continues despite the sad record set in 2015, with temperatures rising by about 1.1 degrees Celsius above pre-industrial levels. The area of sea ice in the world decreased to 4.14 million square kilometres in 2016, being the second smallest measured extent. Mitigating climate change and its impacts will require building on the momentum created by the Paris Agreement on Climate Change. It will also require intensified efforts to build resilience and limit climate-related events and natural disasters.

14

Aquatic life

The oceans cover nearly three-quarters of the planet; they are the largest ecosystem on earth. The increasingly damaging effects of climate change, including ocean acidification, overfishing and marine pollution, are undermining recent progress in protecting parts of the world's oceans. This is a struggle in which the PAK will have to play a pretty role in the coming months. Indeed, companies like the PAK are urged to contribute to SDOs by incorporating them into their CSR strategy.



PORT AUTONOME DE KRIBI
PORT AUTHORITY OF KRIBI

*Un port en harmonie
avec son environnement*

Inside

EXPLOITATION PORTUAIRE

Découverte des services rendus aux navires

L'une des vocations premières d'un port est de permettre un traitement rapide des escales navires et des moyens de transport connexes, pour une exploitation optimale de ceux-ci, minimisant leur temps d'immobilisation. C'est en ce sens que l'autorité portuaire locale a pour missions de développer et perfectionner un maximum de services afin de garantir un accueil et un séjour de qualité lors des différentes escales.



L'ensemble de ses prestations touchent à la fonction commerciale du port ; c'est-à-dire la production et vente des services portuaires produits en propre, par le biais des prestataires portuaires ou en régie. Lesquels services sont monétisables au profit du navire, parce qu'utilisant les infrastructures, les ressources portuaires multiformes et son environnement immédiat.

Certains services sont relatifs à l'entretien des équipements tandis que d'autres sont inhérents à une activité particulière et aux formalités administratives. Aussi, les principaux services offerts aux navires sont les suivants :

- Le lamanage : opération de stationnement des navires près des quais. Elle est effectuée par les lamaneurs qui saisissent les aussières (cordes) des navires et les fixent sur des bollards afin de stabiliser l'engin ;
- Le remorquage : activité consistant pour des petits navires appelés remorqueurs et dotés des moteurs puissants, d'aider les navires entrant et/ou sortant du Port, à faire des manœuvres d'accostage, d'appareillage et de déhalage dans l'avant-port ;
- **Le pilotage** : les ports fournissent aux capitaines des navires qui souhaitent entrer ou sortir du Port, une assistance par l'intermédiaire d'un pilote local, qui n'est qu'un conseiller du commandant du navire. Celui-ci n'effectue aucune manœuvre à la place du capitaine qui reste le seul maître de son navire. Ce service est appelé

pilotage et est obligatoire ;

- **Le soutage** : fourniture des combustibles aux navires par des sociétés agréées par le l'autorité portuaire ;
- **L'avitaillement** : c'est la fourniture en eau à bord du navire pour des besoins de refroidissement des moteurs et pour d'autres usages autre que des besoins de consommation ;
- **Les prestations du Shipchandler** : effectuées par des sociétés autorisées par le l'autorité portuaire, elles consistent à fournir des vivres et de l'eau aux navires ;
- **Le stand-by jobs** : c'est une activité de maintenance et d'entretien temporaire à l'intérieur des navires, effectuée par des sociétés autorisées par le PAK.

In Put



Bruno ONGOLA,
Service Marketing du PAK

“Des services aux standards internationaux”

« Pour nous qui avons pour mission de promouvoir au quotidien le Port de Kribi, il faut souligner que c'est une véritable aubaine de disposer d'une infrastructure moderne sur laquelle opère des professionnels avec un grand savoir-faire. Si l'on y rajoute les vertus des nouvelles technologies et la réglementation agile, toutes les conditions sont réunies pour offrir des services aux standards internationaux. Il faut reconnaître que la qualité des services offerts aux navires est un pilier l'attractivité du Port de Kribi. »



TPL : Tonne de Port en lourd (unité de mesure du tonnage d'un navire).

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.

La lettre du PAK

Directeur de publication Patrice MELOM - Directeur de rédaction Harouna BAKO - Rédacteur en chef Ursula NKOA BISSIANGOL
Secrétaire de rédaction Félicité BAHANE N. - Rédacteurs : Patrice LOUMOU ; Gaël Pascal AMOUGOU ; Mohamadou Aboubakar SABO
Traducteurs : KAMGA ; Régine Clémence NGONO MANGA - Graphisme et mise en page : Cyrille NGOUABOU C.

www.pak.cm @ contact@pak.cm +237 222 462 100 @portofkribi kribiport @PortOfKribi