



PORT AUTONOME DE KRIBI  
PORT AUTHORITY OF KRIBI

# La lettre du PAK

BULLETIN D'INFORMATION N°090 DU 11 MARS 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



SÛRETÉ DU PORT AUTONOME DE KRIBI

## Première session de comité tenue vendredi dernier

*C'était sous la présidence effective du Gouverneur de la région du Sud, en présence du Préfet de l'Océan, du Directeur Général du PAK et des Forces de Maintien de l'Ordre (FMO).*

Un huis clos, évidemment ! C'est dans ces conditions que s'est tenue la toute première session du Comité de sûreté du Port Autonome de Kribi, le vendredi 5 mars 2021. Aux commandes, le Gouverneur de la Région du Sud, Félix NGELE NGUELE, Président dudit Comité. A ses côtés, le Préfet du Département de l'Océan, Nouhou BELLO, le Directeur Général du PAK, Patrice MELOM et les mandants des différentes unités de Forces de Maintien de l'Ordre (FMO) représentées au port.

Les oreilles indiscrètes n'ont eu droit qu'au discours d'ouverture des travaux, prononcé par le Président du Comité. Le Gouverneur Félix NGELE NGUELE a articulé son propos autour de l'historique du cadre normatif national et international et les grandes lignes de la raison d'être du Comité de sûreté.

L'on apprend que la pratique de la sûreté maritime et portuaire tire ses origines de plusieurs faits qui ont marqué l'histoire : les naufrages, attentats terroristes, catastrophes naturelles, absence de mécanismes adéquats de prévention et le mauvais état des infrastructures et installations portuaires, entre autres. Autant de faits qui ont engendrés des pertes considérables en vies humaines et matériels, affectant négativement le commerce international et l'économie mondiale. C'est fort de tout ceci que l'Organisation maritime consultative internationale (OMCI) œuvre à assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et à prévenir la pollution des mers par les navires.

En droite ligne avec cette mouvance économique et normative internationale, le Cameroun n'est pas resté en marge, se dotant d'un ensemble de dispositifs normatifs qui régulent le secteur maritime

et portuaire.

S'agissant spécifiquement du Port Autonome de Kribi, plusieurs faits sont déjà inscrits à son actif sur le plan de la sûreté. Il s'agit de l'évaluation des risques de sûreté ainsi que l'élaboration des plans et procédures de sûreté confiées à l'organisme américain de sûreté reconnu ; du plan et des procédures de sûreté qui ont été approuvés par l'autorité portuaire nationale ; de la déclaration de conformité du Port de Kribi au code ISPS ; etc.

Concernant les mobiles justifiant la création du Comité de sûreté du PAK, l'arrêtés présidentiel du 17 juillet 2008 portant « Création, Organisation et Fonctionnement des Comités de Sûreté des Ports au Cameroun » et toutes les dispositions réglementaires y relatives ont été cités, donnant mandat au Comité de sûreté d'œuvrer pour identifier tous les risques de menaces d'actes terroristes à l'encontre des navires et installations portuaires ; rassembler les renseignements liés à la sûreté maritime et les communiquer de façon rapide et efficace ; de fournir une méthodologie de l'évaluation de la mise en œuvre des plans de sûreté et en évaluer la conformité aux référentiels nationaux et internationaux ; de proposer et implémenter des mécanismes adéquats pour lutter contre la contrebande et les fraudes diverses ; d'assurer les mesures de sûreté maritime adéquates et proportionnées à bord des navires et dans les ports ; de travailler à la prévention des pollutions en milieu marin par les navires et en installations portuaires ; de procéder à la mise à jour régulière des pratiques et procédures qui n'assurent pas un niveau de sûreté approprié.



**SECURITY IN THE PORT AUTHORITY OF KRIBI**

# First session of the Security Committee Held Last Friday

*The meeting was presided over by the Governor of the South Region and attended by the Senior Divisional Officer of the Ocean Division, the General Manager of PAK and law enforcement forces.*

The first meeting of the Security Committee of the Port Authority of Kribi on Friday 5 March 2021 was held in camera under the chairmanship of the Governor of the South Region, Felix NGUELE NGUELE, Chairman of the Committee. In the attendance, the Senior Divisional Officer of the Ocean Division, Nouhou BELLO, the General Manager of PAK, Patrice MELOM, and law enforcement forces represented in the Port.

The public just listened to the opening speech of the Chairman of the Committee. Felix NGUELE NGUELE built his statement around the history of the national and international regulatory framework and the major axes of the rationale for creating the Security Committee.

It was told that maritime and port security stem from various events that marked history: shipwrecks, terrorist attacks, disasters, lack of appropriate prevention mechanisms, poor state of port facilities and infrastructures, inter alia. All these led to significant loss of lives and property thereby having an adverse

effect on international trade and the world economy. Based on all this, the Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO) works on ensuring the security and safety of maritime transport and preventing sea pollution by ships.

Consistent with this international economic and regulatory momentum, Cameroon followed suit by drafting various regulatory instruments to govern the port and maritime sector. As concerns the Port Authority of Kribi specifically, an array of actions have been carried out in terms of security: the assessment of security risks and the development of security plans and procedures entrusted to the recognised American security organisation; the safety plan and procedures that have been approved by the national port authority; the declaration of compliance of the Port of Kribi with the ISPS Code, etc.

Regarding the rationale for setting up a Security Committee in PAK, the presidential decree of 17 July 2008 to lay down the “creation, organization and functioning of Security Committees in the Ports of Cameroon” and all related regulatory provisions have been mentioned, therefore giving powers to the Security Committee to identify all risks of threats of terrorist acts against ships and port facilities; to gather maritime security intelligence and communicate it quickly and effectively; to provide a methodology for assessing the implementation of safety plans and evaluating their compliance with national and international standards; to propose and implement appropriate mechanisms to combat smuggling and various forms of fraud; to ensure proper and proportionate maritime security measures on board ships and in ports; to work to prevent pollution of the marine environment by ships and in port facilities; to regularly update practices and procedures which do not ensure an appropriate level of safety and security.

## “ Des recommandations pour améliorer la sûreté du port ”

### Monsieur le Gouverneur, quel était l’objet de la rencontre que vous venez de présider à Kribi en lien avec le port ?

J’ai été heureux de présider la toute première session du comité de sûreté du Port Autonome de Kribi mis en place par arrêté présidentiel et constaté par arrêté du Ministre des Transports. Il a essentiellement été question au cours de cette session inaugurale de faire l’état des lieux du port en termes de sûreté justement. Il faut savoir que les questions de sûreté sont des éléments d’attractivité d’un port. Nous avons donc eu droit durant cette session, à des exposés riches et denses sur l’état des lieux sécuritaire et sur l’action de l’Etat en mer avant l’avènement du Comité de sûreté. Par la suite, après des échanges divers, nous avons formulé des recommandations pour améliorer la sûreté et la sécurité au Port Autonome de Kribi.

### Une idée sur les principales recommandations en question...

On ne révèle pas les recommandations en sûreté. Mais je peux dire que le Port Autonome de Kribi est un port certifié au Code ISPS visant la sûreté des navires et des installations portuaires. Des partenaires techniques l’ont accompagné dans cette certification et les questions de sûreté et de sécurité sont ainsi gérées d’après ces standards internationaux. Il est important de préciser que le code ISPS s’applique aux installations accueillant le trafic international et aux navires de plus de 500 chronos jours bruts. Il constitue la base d’un régime de sûreté complet et obligatoire pour le gouvernement, les autorités portuaires et les compagnies maritimes contractants.

### Comment était organisée la sûreté du port jusqu’à ce jour ?

A propos, je voudrais profiter de cette tribune pour saluer l’initiative prise par

le Directeur Général du PAK, depuis mars 2017, mettant en place un sous-comité de sûreté du port de Kribi. C’est reconnaître l’importance qu’il a su accorder à la sûreté portuaire. Mon souhait est qu’une communication franche, permanent et durable soit désormais établie entre le sous-comité en question et l’actuel comité car les deux œuvrent pour l’atteinte des mêmes objectifs. Aussi, en raison de sa position et de son étendue géographique, le Port de Kribi est susceptible de faire face aux problèmes de sûreté. Comme les autres ports internationaux, son ouverture au monde présente une menace réelle et permanente pour son fonctionnement. Raison pour laquelle, toutes menaces et tous risques doivent être rapportés sans délais au Comité.



**Félix NGUELE NGUELE**

*Gouverneur de la Région du Sud, Président du Comité de sûreté du Port Autonome de Kribi.*

*Governor of the South Region, Chairman of the Security Committee of the Port Authority of Kribi.*

## “ Recommendations to improve the Port security ”

### Sir, what was the subject of the meeting that you just chaired in Kribi about the Port?

I was happy to preside over the very first meeting of the Security Committee of the Port Authority of Kribi set up by presidential decree and established by an order of the Minister of Transport. During this inaugural session, the main focus was to take stock of the Port’s situation in terms of security. It is worth mentioning that security issues are part of aspects that make a port attractive. So, during this meeting, we had comprehensive presentations of the state of security places and the State’s action at sea before the creation of the Security Committee. Then, after various discussions, we formulated recommendations to improve safety and security in the Port Authority of Kribi.

### Can you tell us more about the recommendations?

Security recommendations cannot be made public. But I can say that the Port Authority of Kribi has an ISPS certification which focus on the security of ships and port facilities. Technical partners provided assistance throughout the certification process and safety and security issues are tackled as per international standards. It is worth mentioning that the ISPS Code applies to facilities accommodating international traffic and vessels with more than 500 gross chrono days. It serves as the basis for a comprehensive and mandatory security regime for government, port authorities and contracting shipping companies.

### How has port security been organised up to now?

In this regard, I would like to seize the opportunity provided here to commend the initiative taken by the General Manager of PAK since March 2017 to set up a safety sub-committee in the Port of Kribi. This shows the importance he gave port security. My wish is to have honest, permanent and long-lasting communication between such sub-committee and the current committee as both bodies work towards the same goals. Therefore, due to its location and its geographical scope, the Port of Kribi may face security issues. Just like other international ports, its opening to the world comes with a real and permanent threat for its operations. That is why all the risks and threats must be reported at once to the Committee.



SAHEL



LA CÔTE



FORÊT



GRASSFIELD

## ● JIF 2021 AU PAK

# Magnifique tableau du vivre ensemble

La diversité culturelle dans une parfaite harmonie. Ça s'appelle « Journée du vivre ensemble ! » C'est ainsi que l'Association des Femmes du Port Autonome de Kribi (AFPak) a baptisé la foire d'exposition gastronomique et culturelle déroulée le 8 mars dernier, en guise de bouquet final des activités commémoratives de la 36e Journée Internationale de la Femme (JIF 2021). Le thème annuel portait sur le « **Leadership féminin et égalité hommes femmes pour un monde sans Covid** ». Et c'est dans le strict respect des mesures barrières que la Journée du vivre ensemble a été vécue au PAK, devant un Directeur Général émerveillé et fier de ses collaboratrices. Patrice MELOM a souhaité que l'exploit soit réédité...

Il est à noter que dans le cadre de la JIF 2021, l'AFPak a en réalité conçu un calendrier d'activités, portant sur toute une semaine. Tout a commencé par un atelier de sensibilisation contre la Covid-19 et les gestes de premiers secours, mené le lundi 1er mars. Une table ronde a suivi, le mardi 2 mars, portant sur le thème annuel, dont le leadership féminin. Le mercredi 3 mars, il y avait une marche sportive et un match de handball. Vendredi c'était la remise de dons aux orphelinats de la ville et une excursion dans le campement pygmées de Bivouba, sis à l'entrée de la cité portuaire de Kribi. L'apothéose c'était donc lundi 8 mars, avec la somptueuse journée culturelle du vivre ensemble. Retour en images sur évènement inédit au PAK.





## AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

# Le PAK dévoile son schéma directeur

*C'était jeudi 4 mars dernier, au cours d'un atelier organisé à Kribi en présence des autorités administratives et municipales du département de l'Océan.*

Dans le cadre du développement de ses infrastructures et de ses activités, les administrateurs du Port Autonome de Kribi ont été plutôt avant-gardistes en ordonnant la réalisation de plusieurs études, dont le but était d'anticiper sur les questions relatives à l'impact socio-économique et environnemental que pourrait avoir la construction d'un pareil édifice sur son macro-environnement, anticipé également sur les éventuels problèmes qui en découleraient.

Ainsi, lors de la construction de la première phase du Complexe Industriel portuaire de Kribi (CIPK) la coordination du projet avait préalablement mené des études dans ce sens et compte tenu de l'évolution des activités et du trafic au sein de cette plateforme portuaire actuellement, il était plus que nécessaire d'élaborer un schéma directeur d'aménagement et de développement actualisé à plusieurs scénarii, prenant en compte non seulement les aspirations des populations riveraines, mais aussi celles des acteurs faisant partie de la communauté portuaire. Tâche qui fut confiée au consultant PRODEVELOP TME, DELOITTE, avec pour mission de concevoir un schéma directeur de développement durable et d'aménagement qui prendra en compte dans un premier temps les enjeux stratégique, économique, infrastructurel, environnemental et urbain, mais également s'appuyer sur les études réalisées auparavant.

L'atelier du 4 mars 2021, organisé à Kribi et auquel a participé le Préfet du Département de l'Océan, les autorités municipales mais aussi les

acteurs de la communauté portuaire, servait de mobil pour le dévoilement de ce schéma directeur qui a été établi en 04 scénarii qui aboutit au choix d'un scénario dit préférentiel qui, selon le consultant, après les analyses multicritères réalisées, correspond le mieux aux ambitions du PAK.

Le schéma directeur d'aménagement et de développement durable du PAK a donc été élaboré au terme d'une analyse minutieuse de toutes les composantes de l'écosystème portuaire (analyse foncière et environnementale), le cadre juridique et de toutes les parties prenantes (populations, autorités administratives et portuaires, etc. Après sa présentation, une séance de questions réponses fut organisée ; séance au cours de laquelle les différentes propositions émises par les acteurs de la communauté portuaire de Kribi ont été recueillies dans le but de peaufiner cet outil qui devra subir des aménagements au fur et à mesure que les activités augmenteront au sein de la plateforme portuaire de Mboro.

## Quand le PAK relogeait les Pygmées Bagyelis...

*Près de 22 familles déguerpies dans le cadre de la construction du port ont retrouvé des lieux d'habitations et les moyens d'accompagnements qui leur ont permis de redémarrer une nouvelle vie, conforme à leur culture.*

Le bien-être des populations riveraines fait partie de actions prioritaires du PAK en matière de Responsabilité Sociétale d'entreprise (RSE). Bien avant d'engager une véritable démarche RSE, pensée et écrite, le Port Autonome de Kribi (PAK) a toujours agi dans le sens de l'harmonie entre la ville, les populations et le port. A titre d'illustration, la relocalisation des Pygmées Bagyelis. C'est en effet en février 2009, qu'avaient été déclarés pour utilité publique, les sites de travaux de construction du port en eau profonde de Kribi. En prélude à la mise en œuvre de cette infrastructure portuaire, avait également été élaborée un Plan d'Action de Réinstallation et de Compensation (PAR).

Il faut dire que c'est depuis 1985 que les populations de Kribi attendaient le démarrage des travaux de construction de ce port. Au regard des promesses d'une vie meilleure et d'une croissance économique dans la région et par extension de l'économie nationale, le port de Kribi était tout de suite apparu comme un projet structurant majeur. Cependant, les 26 000 ha de terrain, les 30 kilomètres de route de long et 7 de large concernés par le projet exigeaient le recasement d'environ 4 000 pygmées Bagyelis, regroupés autour de 22 grandes familles ou campements.

C'est ainsi que deux sites (zones de relocalisation Nord et Sud-Est) de recasement avaient été identifiés de manière participative avec les populations Bagyelis et aménagés par la suite par l'ex-COPI/CIPK pour accueillir celles-ci, dans le cadre de leur relocalisation.



### **Une conduite exemplaire de l'opération**

Une fois le PAK créé il a, à travers son Programme d'Actions Socio-Economiques de Kribi (PASEK), sollicité l'expertise de l'ONG SDD et de l'association des Bagyelis BACUDA, pour l'accompagnement au processus de relocalisation.

L'opération proprement dite a démarré par des réunions de sensibilisation et d'informations des Bagyelis sur le processus de relocalisation, suivie de la construction et les visites de reconnaissance des maisons dans la zone de relocalisation, par les personnes concernées.

La dernière étape fut celle de l'équipement des maisons en différents matériaux et accessoires nécessaires (lits, matelas, draps, oreillers, lampes solaires... etc.), tous achetés par le PAK et le début du déménagement effectif, le 25 janvier 2020, des Bagyelis notamment ceux des hameaux de Malongo, Mimbosso et Bibira, pour la zone de relocalisation.

L'opération de relocalisation des peuples Bagyelis, qui a permis à ces derniers de conserver leur authenticité, constitue une réponse du PAK à l'endroit des communautés riveraines, face aux mutations environnementales et sociales liées à la construction du port et la conduite de ses activités.

### **SUPPORT TO RIPARIAN COMMUNITIES**

## PAK Relocates Bagyelis Pygmies

*Nearly 22 families who were evicted during the construction of the port have found places to live and the means of support that have enabled them to start a new life, in accordance with their culture.*

The well-being of riparian communities is part of the PAK's major actions in terms of Corporate Social Responsibility (CSR). Prior to embarking on a new genuine XSR approach, the Port Authority of Kribi (PAK) has always acted in order to maintain harmony between the city, the people and the port. The relocation of Bagyelis Pygmies is an instance thereof. In February 2009, the sites dedicated for the construction of the Kribi deep-sea port were declared to be of public utility. In prelude of the implementation of the port infrastructure, a Relocation and Compensation Action Plan was equally developed.

It must be recalled that the people of Kribi have been waiting for the construction of port since 1985. Considering the promises of life betterment and economic growth in the region and consequently in the country as a whole, the Port of Kribi was immediately considered as a major over-arching project.

However, the 26,000-ha land, the road of 30-km long and 7-km wide that were selected for the project required the relocation of almost 4,000 Bagyelis pygmies, grouped in 22 major groups or settlements. That is how 2 relocation sites (North and South-East relocation sites) were identified in collaboration with the Bagyelis people and then developed by the former steering committee of the Kribi Port Industrial Complex (COPI/CIPK) as a new settlement for the Bagyelis relocation.

### **An exemplary management of the operation**

Once PAK was set up, the company through its Kribi Socio-Economic Action Programme (PASEK) required the expertise of the NGO SDD and of BACUDA, a Bagyelis association, for assistance throughout the relocation project.

The operation per se started with meetings to sensitise and inform the Bagyelis on the relocation process, the monitoring of the construction works and visits by the people concerned to the houses in the relocation area.

The last step of the operation was equipping houses with various furniture and equipment (beds, mattresses, bed sheets, pillows, solar lamps, etc.) acquired by PAK and the beginning of the effective relocation of Bagyelis, especially those of Malongo, Mimbosso and Bibira in the relocation zone on 25 January 2021.

The relocation operation of the Bagyelis, which enable them to keep their authenticity, is PAK's answer to riparian communities in times of environmental and social changes related to the construction of the Port and its various operations.



### PILOTAGE

## un service essentiel aux abords du port

*A chaque fois qu'un navire est annoncé au large du port de Kribi, tout un mécanisme d'accueil est actionné sur terre, afin de sécuriser la manœuvre d'accostage. En bonne place dans ce dispositif d'accueil, le service de pilotage.*

En général, lorsqu'ils naviguent, les grands bateaux sont autonomes. En revanche, lorsqu'ils arrivent ou quittent un port, ou bien lors de manœuvres complexes ou délicates, ils ont besoin d'un pilote local ; un marin expérimenté ayant une parfaite connaissance du port d'accueil, pour conseiller le commandant de bord. De fait, pour entrer et sortir d'un port, les navires ont l'obligation de faire appel à l'assistance d'un pilote, expert de la zone. Cette opération d'assistance est appelée pilotage et est facturée aux navires.

Pour rejoindre le navire en attente en rade, et pour rejoindre les berges après avoir reconduit ce navire aux larges, le pilote local emprunte un bateau pilote, communément appelé pilotine. C'est un engin rapide, qui peut également servir de bateau de service de lamanage. L'équipage d'une pilotine est généralement constitué d'un patron, d'un mécanicien, d'un matelot et d'un assistant mécanicien. Viennent donc s'ajouter les pilotes, quand le besoin en service de pilotage est requis.



**Bertrand NDI**  
Commandant du port de Kribi

### « La pratique et l'expérience »

« Le pilotage n'est jamais une opération facile, notamment pour les navires à fort tirant d'eau, qui présentent une faible hauteur sous la quille dans le chenal. Autrement dit, la limite entre le bas du navire et le sol est très petite. Ce qui impacte considérablement leurs capacités de maniabilité, traduite par une grande distance d'arrêt et la propulsion. La manœuvre de ces navires dans le chenal est une affaire complexe, basée essentiellement sur la connaissance des qualités manœuvrières du navire, l'évaluation des forces extérieures (vent, courant, etc. ....), l'établissement d'un plan de manœuvre, la pratique et l'expérience. C'est dire qu'au-delà des capacités infrastructurelles, le pilote local doit être particulièrement performant.

Les Pilotes sont des lauréats des académies maritimes ayant une importante expérience en navigation au Long Cours (Capitaine de 1ère Classe). Le pilotage est en effet une spécialisation après le brevet de Commandement, obtenu au terme de 5 ans d'études Académique et 60 mois de navigations maritimes au moins. Je souligne que l'appellation à leur égard de Captain (en Anglais) ou de Commandant (en français) est indiquée. »



### • ARRIMAGE :

Opération consistant à placer les marchandises en fonction de leur poids et de leur destination, sur un navire. Pour les navires porte conteneurs ou les Rouliers, le plan d'arrimage est communiqué au manutentionnaire par les shiplanners et les subrécargues. Pour les navires conventionnels le plan d'arrimage est fait par le commandant et le second capitaine en accord avec le manutentionnaire en fonction de la disponibilité des marchandises.

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

[client@pak.cm](mailto: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 BISSINGOL  
**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](http://www.pak.cm) @ contact@pak.cm +237 222 462 100 @portofkribi kribiport @PortOfKribi