



PERFORMANCE INFRASTRUCTURELLE

Kribi à l'épreuve des gros porteurs

Déjà trois navires
à fort tirant d'eau
accueillis avec succès
sur la place portuaire
de Mboro. Un
exercice complexe
mais exaltant pour la
Capitainerie du PAK.



Accostage du CCNI ARAUCO à Kribi, 14, 65 m de profondeur

D'emblée, Il importe de définir la notion de tirant d'eau. Selon Bertrand NDI, Commandant du port (ComPort) de Kribi, « c'est la profondeur à laquelle un navire s'enfonce dans l'eau, depuis le dessous de la quille jusqu'à la ligne de flottaison. Ainsi, la notion de fort tirant d'eau est liée au navire, sa taille et son volume chargé ». Rappelons à la suite que Kribi est un port en eau profonde, dragué à 15 mètres. Ce qui est un atout majeur !

Depuis le démarrage de son exploitation commerciale en mars 2018, le port de Kribi accueille au quotidien des navires de tailles variables mais ces derniers mois, ce sont de véritables mastodontes qui accostent sur les quais de Mboro, immergés à plus de 14 mètres de profondeur. Les spécificités des trois plus grands navires à fort tirant d'eau reçus à Kribi sont dévoilées dans le tableau ci-après.

NAVIRES	LONGUEUR	TIRANT D'EAU MAX. A L'ARRIVEE	TIRANT D'EAU MAX. D'ETE	DATE ENTREE	DATE SORTIE
MAERSK CONGO	249,12m	14.00m	14.20m	25-05-2020	26-05-2020
CCNI ARAUCO	300m	14.65m	14.70m	01-07-2020	03-07-2020
SAN VICENTE	300m	14.5m	14.52m	12-07-2020	13-07-2020

Logiquement, ces gros engins apportent plus de boîtes à décharger. Dès lors, au vu de l'évolution du trafic, KCT, l'opérateur du terminal à conteneurs a anticipé sur les volumes additionnels, en signant un accord avec le PAK sur la mise à disposition d'un espace pour la manutention et l'entreposage des conteneurs vides sur le terre-plein du terminal polyvalent du port de Kribi. Pour le ComPort, « il s'agit là d'une preuve non seulement de bonne intelligence et de bonne collaboration entre les partenaires de la place

portuaire de Kribi, mais aussi de l'agilité de l'Autorité portuaire locale qui est prête à surpasser les contraintes infrastructurelles de façon proactive ».

En attendant l'aboutissement de la phase II des travaux d'extension du port, l'utilisation du quai polyvalent est ouvert aux navires porte-conteneurs suivant une planification et programmation minutieuses des escales, afin d'éviter toute congestion au Port de Kribi.

“ Nous sommes toujours en quête d'excellence ”

Bertrand NDI

Commandant du port de Kribi.



Commandant, quelle particularité y a-t-il dans la manœuvre des gros porteurs ?

Les navires à fort tirant d'eau 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 leur capacité 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.

Quid de l'espace à quai ? Ces grands navires laissent-ils un peu de place à d'autres engins ?

Il est tout d'abord important de rappeler que nous disposons présentement de deux postes à quai, respectivement d'une longueur de 350 m au terminal à conteneur (TAC) et de 265 m au terminal polyvalent (TP). Pour les navires à fort tirant d'eau de 300 m de long par exemple, nous ne rencontrons aucunes difficultés à les accueillir sur le quai

du TAC, en plus d'un navire vraquier de 180 m sur le quai du TP. Par contre, si le TAC doit recevoir un gros porteur d'une longueur de 335 m, nous ne pouvons accueillir qu'un navire de 140 m maximum au quai du TP. Bref, les conférences portuaires, les plannings prévisionnels et la franche collaboration entre les exploitants des deux terminaux nous permettent d'arbitrer et ainsi gérer les quais au mieux. Il ne serait pas inutile de préciser ici que les travaux de la phase II de construction du port battent leur plein, notamment au niveau du prolongement du quai.

Que dire des capacités des portiques ?

Le rendement des portiques est satisfaisant. Cependant, nous sommes toujours en quête d'excellence ! Raison pour laquelle nous travaillons sur l'amélioration des « idle time », c'est-à-dire le temps mort de rotation de navires entre deux escales, afin d'accroître notre productivité. Nous avons observé qu'il y a une possibilité d'optimiser cette rotation. Cela demande une collaboration étroite entre le PAK, Autorité portuaire locale, l'agent du navire et les administrations techniques. Nous avons tous des outils nécessaires pour y parvenir. Avec une sensibilisation permanente, nous obtiendrons l'engagement de toutes les parties.

Deep draught vessels in Kribi

Already three deep-draught ships have successfully berthed in the port of Mboro. A complex and yet thrilling exercise for the Harbour Master's Office of PAK.



CCNI ARAUCO, 14.65m deep, docks in Kribi.

First, it is important to define a draught. According to Bertrand NDI, Harbour Master (ComPort) of Kribi, « it is the depth to which a vessel penetrates the water from the underside of the keel to the waterline. Thus, the notion of deep draught is related to the vessel, its size and its loaded volume ». It is worth recalling that Kribi is a deep-sea port, dredged to 16 metres, an unusual feature in Africa.

Since the start of operations in March 2018, the Port of Kribi has been accommodating vessels of various sizes daily. But in recent months, the shipowner MAERSK has been sending huge vessels of more than 14 metres deep to Mboro. The specificities of the three largest deep-draught vessels that berthed in Kribi are shown in the table below.

VESSEL	LENGTH	MAX DRAUGHT ON ARRIVAL	MAX SUMMER DRAUGHT	ENTRY DATE	EXIT DATE
MAERSK CONGO	249,12m	14.00m	14.20m	25-05-2020	26-05-2020
CCNI ARAUCO	300m	14.65m	14.70m	01-07-2020	03-07-2020
SAN VICENTE	300m	14.5m	14.52m	12-07-2020	13-07-2020

Logically, these big vessels bring more containers to be unloaded. Therefore, in view of traffic trends, KCT, the Container Terminal operator, anticipated the volume increase by signing an agreement with PAK to provide space for the handling and storage of empty containers on the dock of the Multi-purpose Terminal of the Port of Kribi. In the opinion of the Harbour Master, "this is evidence not only of good intelligence and collaboration between the

partners of the Port of Kribi, but also of the flexibility of the Local Port Authority, which is ready to proactively tackle infrastructure constraints".

Pending the completion of Phase II of the port extension work, the use of the multi-purpose dock is open to container ships based on careful planning and scheduling of calls, in order to avoid congestion at the Port of Kribi.

“
**We are
always
striving for
excellence**
”

Bertrand NDI

Bertrand NDI, Kribi Harbour Master.



Sir, what is so special about manoeuvring large vessels?

Deep-draught vessels have a low under-keel clearance in the channel. In other words, the distance between the bottom of the vessel and the ground is very small. This has a significant impact on their manoeuvring capabilities, reflected in a considerable stopping distance and propulsion. Manoeuvring these vessels in the channel is a complex operation, based mainly on knowing the manoeuvring qualities of the vessel, assessing external forces (wind, current, etc.) drawing up a manoeuvring plan, practice and experience. In other words, beyond the infrastructural capacities, the local pilot must be particularly efficient.

What about dock space? Do these large vessels leave some space for other equipment?

It is important to remember that we currently have two berths: 350 m long at the Container Terminal (TAC) and 265 m long at the Multi-purpose Terminal (TP). For instance, we have no difficulty accommodating deep-draught vessels of 300 m long at the TAC dock, and a 180 m bulk

carrier at the TP dock. Yet, if the TAC needs to accommodate a 335-metre long wide-body vessel, we can only accommodate a vessel of up to 140 m at the TP dock. In short, port conferences, forward planning, and genuine cooperation between the operators of the two terminals allow us to arbitrate and thus manage the docks in the best possible way. It is worth mentioning here that work on Phase II of the port's construction is in full swing, particularly on the dock extension.

What about the capacity of the gantries?

The performance of gantries is satisfactory. However, we are always striving for excellence! This is why we are working on improving «idle time», i.e. the non-productive time of vessel rotation between two ports of call, in order to increase our productivity. We have observed that there is an opportunity to optimise this rotation. This requires close collaboration between PAK, the local Port Authority, the ship's agent and technical administrations. We all have the tools required to achieve this. With ongoing awareness, we will get all parties involved.

ACTIVITÉS CONCÉDÉES

Zoom sur le déploiement du service dédié

Rattaché à la Direction de l'Exploitation, précisément au Département de la Gestion Domaniale, du Développement Logistique et du suivi des Activités Concédées, cette unité du PAK se charge du suivi et reporting opérationnel des contrats. Plus d'explications avec Martial Thierry NGUELE, Chef de Service.



Martial Thierry NGUELE
Chef du Service des Activités Concédées

■ Qu'est-ce qu'il faut comprendre par activités concédées ?

Il conviendrait plutôt d'employer la terminologie activité portuaire car les activités concédées se rapportent à un cadre contractuel de transfert, en vue de l'exploitation exclusive, d'une des missions du PAK à un partenaire privé spécialisé. Ceci dit, dans le scope de nos activités, nous avons à charge le suivi et le reporting opérationnel des contrats de concession portuaire de la manutention de conteneurs, du remorquage et du lamanage, de l'inspection non intrusive des conteneurs et bientôt, de la manutention portuaire conventionnelle. Aussi, nous assurons l'accréditation au port de Kribi, suivant les dispositions des cahiers de charges y relatifs, des opérateurs portuaires travaillant sous le régime juridique des autorisations et spécialisés dans la production des services aux navires et aux marchandises dans la circonscription du PAK. Et enfin, nous assurons le suivi commercial des activités amodiées comme la station – service du Port de Kribi dédié aux opérations.

■ Concrètement, à quoi vous occupez-vous quotidiennement ?

Conformément au cadre organique du PAK, les missions dévolues au Service du suivi des activités concédées sont les suivants :

- Participation à l'élaboration et au suivi des conventions et des contrats relatifs à l'utilisation des installations portuaires, en relation avec les autres structures concernées ;
- Mise en forme et transmission à la structure en charge de la commercialisation, des éléments de facturation liés aux conventions de concession et autres ;
- Suivi de la gestion des terminaux en relation avec les autres structures concernées.

De manière concrète donc, au quotidien nous assurons le suivi des engagements pris par les concessionnaires conformément aux différents cahiers de charges présents dans les conventions de concession. Nous initiions des requêtes de facturations des redevances des concessions suivant les calendriers établis à cet effet. Nous nous déployons en vue de la promotion et du développement du portefeuille clientèle des entreprises autorisées à exercer des prestations sur marchandises et sur navires, en relation avec les structures concernées. Enfin, nous travaillons énormément sur la mise en place et l'optimisation de la réglementation de l'offre des services portuaires mis en œuvre dans la pratique par l'ensemble des opérateurs travaillant sous les régimes juridiques cités supra.

■ 3- Quels sont vos interlocuteurs privilégiés, tant en interne qu'à l'extérieur du PAK ?

Nos interlocuteurs sont l'ensemble des concessionnaires, les entreprises autorisées et l'amoditaire de la station – service. En interne au PAK, nous travaillons essentiellement avec les unités de la Facturation, Marketing et Suivi des Comptes clients. Le Service du recouvrement de la Direction des Finances et de la Comptabilité est également un interlocuteur de premier plan.



DO NOT BRING DOWN YOUR MASK TO THE CHIN



Exposed area



The inside of
the mask will be
contaminated



Mouth and nose
will be infected by
bacteria or virus
or germs

When you want to eat,
drink or do any activity
where you have to remove
your mask, just remove
it completely.



DÉCLARER TOUT CAS SUSPECT
OU SON PROPRE CAS AU
REPORT ANY SUSPECTED OR OWN
CASE AT THE FOLLOWING NUMBERS

1510
699 909 103

LE PORT AUTONOME DE KRIBI BARRE LA VOIE À LA
PROPAGATION DU CORONAVIRUS
PORT AUTHORITY OF KRIBI FIGHTS AGAINST
THE SPREAD OF CORONAVIRUS

Pour toutes les demandes relatives aux opérations commerciales,
nous joindre.

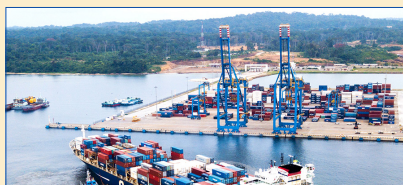
For all operations pertaining to commercial transactions, please contact us.

dex@pak.cm

Lexique

• Chenal :

Dans le contexte maritime, c'est la voie d'accès à un port. Une voie dans laquelle un navire disposera de la plus grande profondeur d'eau sous la quille (coque du navire), lui permettant de progresser en toute sécurité. Le chenal est généralement délimité par des balises.



La lettre
du PAK

Ecogeste

Maintenir la température
du climatiseur entre
20° et 25°C

Objectif : réduire la consommation d'énergie et préserver la santé. En effet, en réduisant le différentiel de température de 1°C entre l'intérieur et l'extérieur du bureau, nous réduisons notre consommation d'énergie d'environ 8%. Bien plus, un écart de température supérieur à 9°C entre ces deux milieux nous expose à un choc thermique qui peut provoquer des stress musculaires, gripes, crises d'asthme, voire AVC.

ECOGESTE DE LA SEMAINE :

- ✓ Attendre au moins 30 min le matin à votre arrivée avant d'allumer le climatiseur si nécessaire ;
- ✓ Optez d'abord pour une ventilation naturelle, afin de renouveler l'air ambiant dans le bureau ;
- ✓ Régler la température entre 21 et 24°C permet de consommer moins d'énergie ;
- ✓ Eteindre le climatiseur 30 min avant le départ du bureau.

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.

www.pak.cm
contact@pak.cm
+237 222 462 100
[@portofkribi](https://www.facebook.com/portofkribi)
[kribiport](https://www.linkedin.com/company/kribiport)