



RÉFORME DU SECTEUR PORTUAIRE

Ce qui a changé au PAK

Les innovations apportées par les deux décrets présidentiels du 05 mai 2020, réorganisant le fonctionnement et approuvant les statuts de l'Autorité portuaire ont été présentées lors de la réunion de coordination du 26 mai dernier, présidée par Patrice MELOM, Directeur Général.

Le nouveau cadre juridique du PAK est assurément plein d'avantages et d'opportunités, de l'avis de Sophie NGOUE, Cheffe de la Division des Affaires Juridiques. Les textes mis à jour confèrent au PAK le statut de Société Anonyme « S.A » à capital public ayant l'Etat comme unique actionnaire. Toutefois, il peut prendre une société d'une autre forme juridique, dans les conditions fixées par les nouveaux statuts (article 41). De la même manière, l'actionnariat du PAK peut désormais être ouvert à d'autres entités publiques ou privées, selon les modalités de participation audit capital. Ce qui signifie que l'Autorité portuaire peut dorénavant créer des filiales auxquelles elle confie des missions en lien avec son objet social.

A la faveur des nouveaux textes, les missions confiées au PAK sont encore plus étendues. Il lui incombe la charge de la gestion, l'aménagement, la promotion et le marketing du domaine public portuaire de Kribi. Ce qui comprend non seulement l'infrastructure mais également la partie domaniale, notamment les espaces dédiés dont il assure l'autorité. Une précision qui en vaut la peine d'après Sophie NGOUE, Cheffe de la Division des Affaires Juridiques, car elle n'existait pas dans les textes antérieurs.

Il est également pris en compte dans les nouveaux décrets, des missions d'ordre social telles que la promotion des activités à caractères culturel, sportif, associatif et l'appui aux activités de développement durable local, social et culturel des communautés riveraines.

A cela s'ajoutent de nouvelles activités susceptibles d'être transférées au secteur privé, telles que, le transbordement de navire à navire, la gestion et le traitement des déchets, le ravitaillement et autres prestations aux navires,

les activités industrielles de production et de transformation.

Concernant les ressources financières, le texte présidentiel précise que celles du PAK constituent des deniers publics mais gérés selon les règles applicables aux sociétés commerciales. Toutefois, une dérogation est faite sur la gestion des ressources issues de la coopération et des partenariats qui s'effectuent suivant les modalités prévues par les conventions et accords y relatifs.

Quant aux ressources provenant de la gestion domaniale et patrimoniale, elles représentent l'un des aspects les plus innovants du décret du 05 mai 2020. Il est dit que l'Etat transfère au PAK en propriété ou en jouissance, selon le statut juridique de ces biens, les actifs, ainsi que le patrimoine de l'ex-Office National des Ports du Cameroun (ONPC), constitué d'immeubles bâtis ou non, par nature ou par destination, localisés dans la

circonscription portuaire de Kribi. L'article 28 précise que la gestion du patrimoine du PAK (acquisition et aliénation) relève de l'autorité du Directeur Général, sous le contrôle du Conseil d'Administration.

Les ressources humaines ne sont pas en reste, dans les nouvelles dispositions, elles font également l'objet de changement au niveau de la possibilité pour le PAK de recourir à des experts et/ou

consultants dans le cadre des partenariats liés à l'activité portuaire. Par ailleurs, on note que la responsabilité civile et/ou pénale du personnel du PAK est désormais soumise aux règles de droit commun de même que les conflits entre le personnel et le PAK relèvent de la compétence des juridictions de droit commun.

Autant de nouveautés qui, selon Patrice MELOM, viennent renforcer la position du PAK au sein du secteur portuaire national et sous-régional d'une part et d'autre part l'aider dans son engagement à maintenir le cap sur la compétitivité en cette période de crise sanitaire mondiale.

PORT SECTOR REFORM

Things that have changed in the PAK

The innovations brought by the two presidential decrees of 05 May 2020, to lay down the reorganisation and functioning of the Port Authority of Kribi on the one hand, and to approve its Articles of Association on the other hand, were extensively discussed during the coordination meeting chaired by the General Manager Patrice MELOM last 26 May.

According to Sophie NGOUE, Head of the Legal Affairs Division, the new legal framework of the PAK offers more advantages and opportunities. The updated texts give the PAK the status of a public limited company with public capital, with the State as sole shareholder. However, it may take another legal form, under the conditions set out in the new Articles of Association (Article 41). Similarly, the PAK's shareholding may now be opened to other public or private entities, depending on the terms and conditions of participation in the said capital. This means that the Port Authority can now create subsidiaries to which it entrusts tasks related to its corporate purpose.

With the new instruments, the missions assigned to the PAK are even more expanded. The PAK shall be responsible for the management, development, promotion, and marketing of the public port domain of Kribi. This includes not only the infrastructure but also the land part, notably the dedicated spaces for which it is responsible. A precision which is worthwhile according to Sophie NGOUE, as it was not provided for in previous instruments.

The new decrees also take into account social missions such as the promotion of cultural, sporting and associative activities and support to sustainable local, social and cultural development activities of the riparian communities.

In addition, there are new activities that may be transferred to the private sector, such as ship-to-ship transshipment, waste management and disposal, supply and other services to vessels, industrial production and processing activities.

Regarding financial resources, the presidential decree specifies that those of the PAK constitute public funds but managed according to the rules applicable to commercial companies. However, there is a derogation for the management of resources resulting from cooperation and partnerships, which are carried out in accordance with the terms and conditions laid down in the relevant conventions and agreements.

As for the resources coming from land and asset management, they represent one of the most innovative aspects of the decree of 05 May 2020. It is said that the State shall transfer to the PAK in ownership or enjoyment, depending on

the legal status of these properties, the assets, as well as the patrimony of the former Cameroon Ports Authority (ONPC), comprising of real property and buildings, by nature or by destination, located in the port district of Kribi. Article 28 specifies that the management of the assets of the PAK (acquisition and disposal) is incumbent on the General Manager, under the control of the Board of Directors.

Human resources are not left out. Under the new dispensation, they are also subject to change in terms of the possibility for the PAK to resort to experts and/or consultants within the framework of partnerships linked to port activities. Furthermore, it should be noted that the civil and/or criminal liability of PAK workers is now subject to the rules of ordinary law, and conflicts between workers and the PAK fall within the jurisdiction of the ordinary courts.

These are all new developments which, according to Patrice Melom, will further boost the PAK's position within the national and sub-regional port sector on the one hand and on the other hand help the company in its struggle to uphold its competitiveness in this period of global health crisis.



**Alain Patrick
MPILA**

*DIRECTEUR DE
L'AMÉNAGEMENT ET
DE L'ENVIRONNEMENT*

l'élaboration du Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Durable du Port Autonome de Kribi 2019 – 2029 et de l'élaboration d'un Système d'Information Géographique ; etc.).

Nous pouvons également citer la résolution du problème et/ou de l'hypothèque de l'assiette foncière, au travers de l'élargissement et de la clarification de ses ressources patrimoniales (assiette, constitution, prérogatives, etc.).

Le Décret n°2020/251 du 05 mai 2020 portant réorganisation et fonctionnement du Port Autonome de Kribi et le Décret n°2020/252 du 05 mai 2020 portant approbation des statuts du Port Autonome de Kribi conforte la Direction Générale relativement à la pertinence de certaines actions engagées depuis 2016 notamment (la réalisation des études au niveau des Directions du PAK ; la mise en place d'un Département Environnement, Développement Durable et Relations avec les Communautés Riveraines ; la signature de plusieurs accords cadres avec des organismes portuaires, la ville de Kribi et des entreprises privées et publiques ; l'élaboration et la mise en œuvre du Programme d'Accompagnement Socio-Economique de la localité de Kribi (PASEK) ; L'élaboration et la mise œuvre des Projets d'investissements stratégiques ; l'élaboration de la stratégie et la mise en œuvre de la politique de responsabilité sociétale d'entreprise (RSE) du Port Autonome de Kribi ;

Enfin l'ajout de certaines missions (production des biens et services ; réalisation des études ; gestion et du traitement des déchets ; etc.) ouvre de nouvelles opportunités et perspectives pour la capitalisation des savoirs et des savoir-faire développés au sein du PAK, et la mise en place de pôles de compétences dans une logique de filialisation (business unit) sur des métiers en lien avec son objet social.

A titre de conclusion ces instruments juridiques sont une interpellation !!! Une opportunité !!! Charge à chacun d'entre nous de faire le nécessaire pour en tirer le bénéfice maximum. Comparaison n'est pas raison mais l'histoire et la trajectoire de l'Agence Spéciale Tanger Méditerranée (TMSA) en charge de l'aménagement, du développement et de la gestion du complexe portuaire Tanger Med et de la plateforme industrielle qui lui est adossée, pourrait nous servir d'inspiration.

**Sophie
NGOUE**

*CHEFFE DE LA
DIVISION DES
AFFAIRES JURIDIQUES*



Les réformes obtenues à travers ces textes du Chef de l'Etat sont nombreuses. L'on note qu'un accent particulier est mis sur la gestion des ressources et la gestion du domaine public portuaire, la gouvernance et les missions du PAK.

Comme innovation majeure, on peut citer à titre d'exemple les missions attribuées au PAK qui peuvent également être exécutées sous la forme des régies. Les statuts parlent de régies déléguées, ce qui offre comme avantage la mise en place d'une organisation légère dotée d'une autonomie financière pour exercer certaines missions en lien avec l'objet social du PAK. Tous ces nouveaux éléments constituent pour l'essentiel des droits à l'avantage du PAK, mais il faut retenir qu'il y figure aussi des obligations notamment celles liées au contrôle de la gestion de la société et au suivi de ses performances.

**Yves Roger
MELINGUI**

*HEAD OF FINANCIAL
ENGINEERING UNIT*



These instruments obviously open new perspectives in terms of financial engineering with the emphasis laid on the possibility for the PAK to create subsidiaries.

Indeed, the PAK will henceforth be able to use these ad hoc instruments to resort to the technical expertise and financing capacities of the private sector within the framework of developing certain specific activities (development of the economic zone, management of various networks and digital services, security of the port domain, etc.).

The legal and financial structuring of these entities will necessarily have to give them some flexibility in terms of organisation and management in order to derive maximum benefit from these partnerships with the private sector.



ACCOSTAGE D'UN NAVIRE A FORT TIRANT D'EAU

Comment ça se passe ?



**Cdt. NDI MENDUGENA
Bertrand**

COMMANDANT DU PORT
AUTONOME DE KRIBI

Le port en eau profonde de Kribi a accueilli ce lundi 25 mai 2020, son premier navire à fort tirant d'eau de 14 mètres pour un chenal de 15 mètres de profondeur.

Le MAERSK CONGO, porte-conteneurs long de 249 mètres, battant pavillon Singapour, est parti de Tenerife en Espagne et a effectué une escale de 15 heures sur les quais de Mboro pour décharger une cargaison de 529 conteneurs. Une occasion de plus pour l'armateur Danois de tester les atouts comparatifs de Kribi sur le plan nautique.

Le Commandant du Port de Kribi, Bertrand NDI MENDUGENA, explique la particularité de cette manœuvre.

■ Commandant, qu'est ce qui caractérise un navire à fort tirant d'eau comme le MAERSK CONGO ?

Il faut d'abord rappeler que la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Règlement COLREG) est pour la navigation maritime ce qu'est le code de la route pour la circulation routière. Elle établit des règles de navigation et la priorité en manœuvre en fonction du type de navire, de ses activités, de sa cargaison, de sa flottabilité, de sa navigabilité et enfin de son tirant d'eau.

Ainsi les navires à fort tirant d'eau sont considérés comme navires «handicapés» lorsque le clair sous quille ou la largeur disponible du chenal dans lequel ils naviguent, leur laisse peu de marge de manœuvre.

■ Quelles sont donc les dispositions particulières à prendre pour ce type de navire ?

Il faut avant tout maîtriser sa manœuvrabilité. Au rang des dispositions impératives à prendre, figurent :

- Le calcul avec précision de l'heure et de la hauteur de la marée idoine. Ceci pour s'assurer d'un clair sous quille adéquat afin d'éviter un échouement qui pourrait entraîner des graves conséquences tant pour le port (pollution, paralysie) que pour le navire lui-même (avarie coque/ machine et surestaries) ;
- L'exploitation des données et prévisions météo favorables (vent, courant, houle et orage, etc.) pour une manœuvre en toute sécurité ;
- La navigabilité du chenal d'accès. Ici il s'agit de s'assurer des bonnes conditions de son balisage et de la mise à l'écart des activités qui entravent une navigation en toute sécurité (interférence des travaux d'extension de la digue Sud). A ce niveau, aucun autre navire ou engin flottant ne viendra gêner la navigation ;
- Last but not the least, l'expérience des Pilotes hautement qualifiés, la qualité et puissance des remorqueurs et le professionnalisme de leur équipage.

■ Est-ce à dire Commandant que toutes ces conditions ont été réunies le 25 mai dernier ?

Tout à fait, grâce à un travail d'équipe et à une bonne planification et coordination des compétences que l'on retrouve à la Capitainerie du PAK.

Au-delà de son aspect symbolique, cette escale nous rassure sur la côte de notre chenal d'accès et sur la capacité du port à accueillir de tels navires.

**ALERT**
COVID-19**EVITONS LA CONTAGION INTERCOMMUNAUTAIRE****3****Évitez de toucher les yeux, le nez et la bouche.
Cela peut empêcher le virus d'entrer dans votre corps.**

Pourquoi éviter de toucher le visage ?

Les mains sont en contact avec énormément de surfaces couvertes de virus. Une fois les mains contaminées, le virus se retrouve rapidement sur le visage, où il peut pénétrer dans votre corps et vous faire tomber malade.

Source : OMS**DÉCLARER TOUT CAS SUSPECT
OU SON PROPRE CAS AU****1510****REPORT ANY SUSPECTED OR OWN
CASE AT THE FOLLOWING NUMBERS****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

• Fardage (dunnage) :

le fardage comprend l'ensemble des pièces de bois ou d'aluminium, des grillages d'acier, des pièces de carton, etc. utilisés pour protéger la cargaison des risques d'avarie que présente le transport maritime. Le fardage sert aussi à séparer différents types de cargaison demeurés voisins lors du chargement à cause des contraintes de stabilité. Il servira en outre à séparer, dans une même cale, des cargaisons ayant des destinations différentes. Enfin, il est utile pour le transport de marchandises réfrigérées.

Ecogeste

Attitude face à un incendie, un risque d'électrification ou d'électrocution (reconnaître un danger, dispositions à prendre).

L'électrocution est en fait une électrification mortelle. Tandis que **l'électrification** se produit quand l'électricité traverse le corps humain. Dans la mesure où notre organisme est composé essentiellement d'eau (60% à 70%), il constitue un excellent conducteur. Les conséquences sont alors variables et dépendent à la fois de l'intensité du courant électrique qui traverse le corps et de la durée totale de l'exposition.

Ecogeste de la semaine :

- ✓ Prévenir un risque d'incendie, d'électrification ou d'électrocution ;
- ✓ Sensibiliser sur les consignes de sécurité à respecter en cas de sinistre.
- ✓ Cette sensibilisation s'accompagnera par des exercices pratiques sous la supervision du Service Sécurité-Incendie, Pollution et Calamités du PAK.

**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
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**