



RÉORGANISATION, FONCTIONNEMENT ET STATUTS

Le PAK fixé sur l'étendue de ses missions

Deux décrets du Président de la République, signés le 05 mai 2020, portent d'une part, réorganisation et fonctionnement du Port Autonome de Kribi et d'autre part, approbation des statuts de l'entreprise.

Toutes voiles au vent, le Port Autonome de Kribi (PAK) joue pleinement le rôle à lui assigné par les pouvoirs publics. Le bilan de l'exploitation de l'année 2019 en dit long sur la question. C'est assurément dans cette logique que ses missions ont été renforcées. Ce, à la faveur du décret présidentiel, signé le 05 mai 2020, portant réorganisation et fonctionnement du Port Autonome de Kribi.

Selon les experts juridiques, la densité du texte de 2020, (42 articles, contre 17 par rapport au décret précédent de 2016), est un élément qui indique la nette évolution de cette législation. Bien au-delà du nombre d'articles qui a augmenté, il faut retenir que les changements portent tant au niveau de la forme que sur le fond.

Concrètement, l'on note une réelle volonté d'actualisation du texte par rapport à l'évolution du dispositif législatif, ainsi qu'aux innovations apportées par les équipes du PAK. L'on peut citer entre autres : le privilège du trésor qui est reconnu au PAK (article 38), le régime des marchés (article 32), la composition du personnel du PAK (chapitre VI), les organes de gestion (Assemblée Générale, Conseil d'Administration et Direction Générale) et leur composition, et surtout la consécration expresse du Système d'Information Portuaire (SIP) à l'article 6 (4).

En clair, les nouveaux textes garantissent un cadre de développement actualisé et calibré pour moderniser davantage la place portuaire de Kribi. Les professionnels de l'exploitation assurent que, ces textes offrent des marges de développement plus élargies en matière d'aménagement et de mise en

place des zones logistiques et commerciales.

A propos du second décret, il faut comprendre que les statuts du PAK sont approuvés par le premier décret portant réorganisation et fonctionnement du PAK (article 40). C'est dans ce contexte législatif que le décret n° 2020/252 du 05 mai 2020 portant approbation des statuts du PAK a été promulgué.

En effet, l'harmonisation ou mise à jour des statuts du PAK s'impose à chaque fois qu'il y a une nouvelle législation qui touche au fonctionnement ou à l'organisation de l'entreprise, ou même simplement une nouvelle législation à laquelle ladite entreprise est soumise. Les statuts initiaux du PAK datent de 2016. Après la promulgation de la Loi n° 2017/011 du 12 juillet 2017 portant Statut Général des Entreprises Publiques, laquelle abrogeait la loi n° 99/016 du 22 décembre 1999, il s'est avéré indispensable d'arrimer les statuts du PAK à cette nouvelle législation.



Hervé BISSIONGOL

*Chef de la Cellule du Conseil
Juridique et de la Législation du PAK.*

Quelles pourraient être les retombées du nouveau texte organique dans l'exploitation du PAK ?

Sans aucun doute, ce nouveau décret est un outil juridique efficace d'exploitation pour le PAK. A titre d'illustration, l'aménagement, le développement et la gestion du domaine portuaire sont mieux définis et plus précis, ainsi que les activités de promotion et de marketing (article 6).

Le texte a introduit dans le cadre de l'exploitation (article 8), des activités spécifiques, susceptibles de faire l'objet de concession : le transbordement de navire à navire, la logistique d'emballage et de conditionnement, et le transport. Il n'est nul besoin de rappeler que qui dit activités concédées, dit redevances diverses associées.

Le texte indique que le PAK peut créer des filiales et des régies. Quelle différence entre les deux et dans quel intérêt l'une ou l'autre peut être créée ?

La filiale est une entreprise dotée d'une personnalité juridique qui lui est propre, distincte de celle de la société-mère. Elle dispose d'organes sociaux de gestion et peut avoir l'une des formes sociales reconnue par l'Acte Uniforme OHADA (SA, Sarl, SAS, etc.). La filiale peut librement exercer des activités aussi variées que lui permettent ses statuts. A titre d'illustration, le PAK peut créer une entreprise (filiale) chargée de l'installation, de la distribution et de la maintenance des divers réseaux (eau, électricité, internet).

La régie dans notre contexte de secteur public, est un établissement public chargé de la gestion d'un service public donné. La régie est généralement mise en place pour pallier le manquement d'un concessionnaire, ou en cas d'échec ou blocage dans une procédure de mise en concession. Nous avons ainsi vu naître la régie du Terminal Polyvalent du port de Kribi

Le texte a introduit des activités spécifiques

que nous avons confié en sous-traitance à KPMO (régie indirecte), et au niveau de Douala la gestion du Terminal à Conteneurs par le PAD à travers la RTC (régie directe).

Le second décret du Président de la République approuve les statuts du PAK. Quels avantages pour le personnel ?

Il s'agit à n'en point douter d'une innovation majeure contenue dans ces nouveaux statuts. En effet, à la différence des précédents statuts où aucune référence n'était faite au personnel, ici, il y a tout un chapitre composé de 4 articles consacré pour le personnel (chapitre VI, article 141 à 144). Il y a quatre types de personnels, et chaque personnel du PAK peut donc aisément s'identifier à quel type il appartient, entre : personnel recruté directement par le PAK, fonctionnaire en détachement, agents de l'Etat relevant du Code du Travail mis à la disposition du PAK, et enfin personnel saisonnier, occasionnel et temporaire. Enfin, et cela n'est pas moins important, un petit rappel est fait sur les règles de responsabilité civile et/ou pénale du personnel du PAK.



REORGANISATION, FUNCTIONING AND ARTICLES OF ASSOCIATION

Scope of PAK's missions clearly set out

Two decrees of the President of the Republic, signed on 5 May 2020, respectively lay down the reorganisation and functioning of the Port Authority of Kribi on the one hand, and approve the Articles of Association of the company on the other hand.

All sails to the wind, the Port Authority of Kribi (PAK) is fully performing the role assigned to it by the public authorities. The 2019 business balance sheet says it all. It is certainly in keeping with this rationale that its missions have been boosted. This is thanks to the presidential decree, signed on May 5, 2020, to lay down the reorganisation and functioning of the Port Authority of Kribi.

According to legal pundits, the thickness of the 2020 instrument (42 articles, as against 17 in the previous decree of 2016) is an evidence of the clear evolution of this act. Well beyond the increased number of articles, it should be noted that the changes are both in the form and the substance.

In concrete terms, there is a real desire to update the text in line with the evolution of the legal framework and the innovations brought by the PAK management teams. Amongst others, we can mention: the privilege of Treasury preferential right extended to granted to the PAK (Article 38), the system of contracts (Article 32), the composition of the PAK's personnel (Chapter VI), the governing bodies (General Assembly, Board of Directors and Executive Management) and their composition, and above all the formal induction of the Port Information System (PIS) in Article 6 (4).

In short, the new texts provide an updated and calibrated development framework to further modernise the port of Kribi. Operations professionals believe that these texts offer wider development scope in terms of planning

and developing logistics and commercial zones.

With respect to the second decree, it should be noted that the PAK Articles of Association were already approved by the first decree on the reorganization and functioning of the PAK (Article 40). It is therefore in line with this that Decree No. 2020/252 of 5 May 2020 was signed.

Indeed, the harmonisation or updating of the PAK Articles of Association is mandatory each time there is new legislation touching on the functioning or structure of the company. The first PAK Articles of Association were drafted in 2016. After the enactment of Law No. 2017/011 of 12 July 2017 to lay down the general rules and regulations governing public corporations, which repealed Law No. 99/016 of 22 December 1999, it thus became imperative to align the Articles of Association of the PAK with this new legislation.



Hervé BISSIONGOL

Head of the Legal Advice and Legislation Unit of the PAK

What may be the fallouts of the new document on the PAK's operations?

There is no doubt, this new decree is an efficient legal tool for the PAK's operations. By way of illustration, the planning, development and management of the port domain are better defined and more precise, as well as the promotion and marketing activities (article 6).

This instrument has ushered in specific activities regarding the operational framework (Article 8), that are likely to be subject to concessions, viz: ship-to-ship transshipment, packaging and packing logistics, and transport. Needless to say that licensed activities entail various associated fees.

The text states that the PAK can create subsidiaries and regies. What is the difference between the two and in what is the purpose of either of them?

A subsidiary is a company with its own legal personality, distinct from that of the parent company. It has corporate management bodies and may have one of the corporate forms recognised by the OHADA Uniform Act (SA, Sarl, SAS etc...). The subsidiary may freely carry out activities as diverse as its articles of association may allow it. For example, the PAK can create a company (subsidiary) responsible for the construction, distribution, and maintenance of various networks (water, electricity, internet).

A regie, in public sector parlance, is a government department responsible for the management of a given public service. The regie is usually set up to make up for a breach by a concessionaire, or in the event of breakdown or stalemate in a concession procedure. For instance, it was the case with the management of the Multipurpose Terminal of the port of Kribi that was subcontracted to KPMO (externalized labour operations), and in

“
This instrument has ushered in specific activities
”

Douala the management of the Container Terminal by the PAD through the RTC (direct labour operations).

The second decree of the President of the Republic approves the Articles of Association of the PAK. What are the advantages for the personnel?

That is undoubtedly a major innovation introduced in these new Articles of Association. Indeed, unlike the previous ones where no reference was made to the personnel, there is here a whole chapter of 4 articles dedicated to the staff regulations (chapter VI, article 141 to 144). There are four categories of personnel, and each PAK personnel can therefore easily identify to which category they belong: personnel recruited directly by the PAK, civil servants on secondment, State employees under the Labour Code at the disposal of the PAK, and finally seasonal, occasional and temporary workers. Finally, and this is no less important, there is a brief reminder of the civil and/or criminal liability regulations of PAK personnel.

GESTION AUTOMATISÉE DES OPÉRATIONS

Le Président de la République consacre le SIP

Le Système d'Information Portuaire (SIP), solution logicielle conçue par le Port Autonome de Kribi (PAK) et dont l'implémentation a démarré en janvier 2020 vient d'être reconnu par le décret du 05 mai 2020, portant réorganisation et fonctionnement du PAK. Occasion de reparler de la place centrale dudit système dans les relations au sein de la Communauté portuaire de Kribi.

■ Le SIP en question

Le Système d'Information Portuaire (SIP) est une plateforme mise en place pour la gestion automatisée des opérations sur la place portuaire de Kribi. Le SIP se trouve au cœur des opérations et alimente la Communauté portuaire de Kribi (consignataires, agents maritimes, acconiers, concessionnaires, Douanes, GUCE, etc.) en vue d'assurer le déroulement harmonieux et sécurisé des opérations ainsi qu'une haute performance en termes de disponibilité, sûreté, fluidité, fiabilité des opérations portuaires et sécurisation des recettes douanières à travers ses interfaçages avec le nouveau système douanier Camcis et ceux des partenaires tels l'OSCAR pour KCT, l'eGUCE, le Scanner pour TransAtlantic.

Son champ d'application :

Le périmètre d'application du SIP couvre, entre autres :

- La gestion des navires et escales de navires (gestion de la base de données de navires, programmation des escales, gestion des prestations aux navires, conférences portuaires, gestion des opérations de navires) ;

- La gestion des informations de la Capitainerie (prédiction des marées au port, données météo au port, situation au port) ;
- La gestion et suivi des marchandises (import, export, transbordement) ;
- La gestion de la veille sécurité et des accès au port ;
- La gestion des statistiques (statistiques d'exploitation, statistiques opérationnelles, indicateurs de performance) et le traitement des données de facturation.

Le SIP intègre aussi des interfaces pour échanges de données informatisées avec les systèmes internes du PAK (ERP, AIS, SIG).

■ Les principaux utilisateurs

Après les phases de cadrage, de modélisation, de développement et de tests, Jean Marcel BELINGA, Directeur des Systèmes d'Information et de la Documentation (DSID) et chef du projet SIP a introduit le 12 février 2020, des phases de formations à l'exploitation du SIP du PAK. L'on a retenu qu'en tant qu'approche innovante, le SIP concerne tous les acteurs de la plateforme portuaire de Kribi. En interne au PAK, les principaux utilisateurs sont les personnels des structures opérationnelles à savoir la Capitainerie, la Direction de l'Exploitation (DEX) et certains services de la Direction Technique (DT) et de la Direction de l'Aménagement et de l'Environnement (DAME). Le top management du PAK en est également utilisateur pour les statistiques et tableaux de bords décisionnels.

Navire	Code OMI	Consignataire	Etat	Arrivée estimée (ETA)	Départ estimé (ETD)	Arrivée réelle (ATA)	Départ réel (ATD)	Dernier port d'escale	Prochain port d'escale
LE HE	9192698	SOCOPAO CAMEROUN	Demandée	25/05/2020 06:00	28/05/2020 07:00			Douala	Singapore
Stralsund	9565340	NILEDUTCH	Demandée	27/06/2020 18:00	28/06/2020 12:00			Libreville	Algerias
Niledutch Breda	9612765	NILEDUTCH	Demandée	20/06/2020 18:00	21/06/2020 12:00			Libreville	Algerias
CONTSHIP OAK	9373917	NILEDUTCH	Demandée	11/06/2020 06:00	12/06/2020 12:00			Pointe Noire	Douala
ADAMAS	9578347	NILEDUTCH	Demandée	03/06/2020 06:00	04/06/2020 19:00			Douala	Pointe Noire
HAWK HUNTER	9439498	NILEDUTCH	Demandée	27/05/2020 18:00	28/05/2020 12:00			Douala	Algerias
Maersk Cadiz	9526459	SUPERMARITIME CAMEROUN SA	Demandée	24/05/2020 18:00	25/05/2020 17:30			Tema	Apapa
Maersk Cotonou	9525297	SUPERMARITIME CAMEROUN SA	Validée par sûreté portuaire	22/05/2020 04:00	23/05/2020 17:00			Tema	Apapa
SEASPAN LONCOMILLA	9437385	CMA CGM CAMEROUN	Finalisée	16/05/2020 15:00	17/05/2020 16:24	15/05/2020 16:36	16/05/2020 17:00	Pointe Noire	Libreville
SEASPAN LONCOMILLA	9437385	CMA CGM CAMEROUN	Annulée	18/05/2020 15:30	18/05/2020 16:19			Pointe Noire	Libreville
ALS FLORA	9389394	CMA CGM CAMEROUN	Commencée	20/05/2020 10:00	22/05/2020 09:05	21/05/2020 07:30		Cotonou	Port
Safmarine (Chubri)	9525388	SUPERMARITIME CAMEROUN SA	Demandée	29/05/2020 16:30	30/05/2020 17:00			Tema	

**ALERT**
COVID-19**EVITONS LA CONTAGION INTERCOMMUNAUTAIRE****2**

Le coude plié, veuillez couvrir votre bouche et votre nez lorsque vous toussiez ou éternuez. Si vous utilisez un mouchoir, jetez-le immédiatement après l'avoir utilisé.



Pourquoi tousser dans le coude ?

Les gouttelettes propagent le coronavirus. En adoptant une bonne hygiène respiratoire, vous protégez votre entourage contre les virus tels que le rhume, la grippe ou le coronavirus.

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 KIRIBI BARRE LA VOIE À LA
PROPAGATION DU CORONAVIRUS
PORT AUTHORITY OF KIRIBI 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

• Armateur :

c'est une société qui offre une prestation de transport maritime (marchandises et/ou de passagers), par le moyen de navires qu'elle possède (armateur) ou qu'elle affrète (affréteur).

• Affréteur :

personne ou compagnie louant un navire à un armateur pour une période de temps donnée, ou loue de l'espace de stockage d'un navire pour un voyage défini.

La lettre
du **PAK**

Ecogeste

**Fournitures de bureau :
on peut mieux gérer**

Les fournitures de bureau font partie des dépenses non négligeables d'une entreprise (environ 08% selon la revue management et entreprise). Une enveloppe qui augmente considérablement au fil du temps. Les causes sont entre autres : l'absence de contrôle, les gaspillages et la qualité approximative des fournitures. Adopter des gestes écologiques simples par les employés d'une entreprise permettrait de faire des économies substantielles.

Ecogeste de la semaine :

- ✓ Dresser une liste annuelle des fournitures de bureau nécessaire pour ses activités et s'en tenir à cette dotation pour toute l'année ;
- ✓ Ranger soigneusement votre table de bureau où chaque chose a une place bien définie facilitant son accès dans l'optique d'éviter une autre dotation ;
- ✓ Privilégier la transmission des notes et documents numériques, n'imprimer que si nécessaire.



www.pak.cm



contact@pak.cm



+237 222 462 100



@portofkribi



kribiport

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.