



LE MONITORING

DU PORT AUTONOME DE KRIBI • LUNDI 10 DECEMBRE 2018

Cette revue de la presse donne l'essentiel de l'actualité du secteur maritime, de la logistique et des transports au Cameroun, en Afrique et dans le reste du monde. Constituée d'une sélection d'articles en rapport avec les centres d'intérêt du Port autonome de Kribi (PAK), elle provient de plusieurs sources auxquelles la [Cellule de Communication et des Relations publiques](#) a pu avoir accès. Des références sont indiquées entre parenthèses pour permettre à ceux qui le souhaitent de poursuivre et d'approfondir éventuellement leur lecture. Le contenu de cette revue de presse ne reflète cependant en aucun cas le point de vue du PAK.

CAMEROUN

Port de Douala : le guce veut faciliter la sortie des véhicules au port autonome de Douala

Les procédés visant à décongestionner le port de Douala ont été présentés par le Guichet unique des opérations du commerce extérieur (GUCE).

Les importations de véhicules sur la place portuaire de Douala se portent bien. Et du coup, le Guichet unique des opérations du commerce extérieur (GUCE) veut que cette activité soit plus fluide, dénuée de toutes actions pouvant être perçues comme source de mauvaise pratique, ou comme source de grosse perte de temps. Ce d'autant plus que le monde est résolument dans le pipe de la numérisation. C'est ainsi qu'a été mis en place un nouveau système qui permet aux opérateurs économiques, entreprises et privés de mieux évacuer leurs véhicules du parc automobile.

Une nouvelle réforme a donc été développée. Problème ? Elle est encore mal ou non cernée par les personnes intervenant à l'entrée des véhicules au Cameroun. Un manquement que le GUCE veut corriger avant début 2019 qui pointe à l'horizon. «Il faut vous approprier la réforme. Parce que si vous ne vous l'appropriez pas, vous allez vous retrouver dans une situation où vous débutez les procédures après l'arrivée du navire, et c'est en ce moment que les tracasseries commencent. Vous allez faire une semaine au lieu de deux à trois jours comme cela est possible aujourd'hui lorsque vous anticipez. Rassurez-vous, il y en a qui parviennent à sortir leurs véhicules en quarante-huit heures, en soixante-douze heures ici au niveau du port de Douala parce qu'ils ont réussi à anticiper un certain nombre de recommandations», explique le GUCE. Et donc, poursuit cette entreprise au contact de ceux-là qui font entrer les véhicules au Cameroun et qui n'ont pas encore bien compris cette instauration du numérique, «il faut soutenir cette initiative. Le formulaire unique qu'on vous donne, c'est vraiment une révolution car chaque fois que nous nous retrouvons dans les instances internationales où nous parlons de notre manière de faire au Guichet unique, on nous prie de rester pour partager cette expérience. Soutenons nous de telle sorte que lorsqu'on parle de dématérialiser les procédures, que le Cameroun continue à demeurer cette référence.»

La Société générale de surveillance (SGS) annonce tout de même, lors des travaux le 7 décembre 2018 à Douala, qu'elle va continuer à recevoir les documents physiques jusqu'au 31 du mois en cours. Mais dès le 1er janvier 2019, il faudra que tous les acteurs se mettent au pas. Les contacts sont déjà avancés avec Orange money, Mtn mobile money, la Campost. Il reste Express union pour que les acteurs aient le maximum de canaux par où faire parvenir leurs frais.

L'intervention du mobile banking fait sursauter les acteurs économiques, qui craignent de perdre de l'argent. «Le compte n'est débité que si l'opération a réussi», rassure la SGS, qui déplore que depuis le lancement de la méthode de paiement et traitement en ligne en novembre 2018, 75 % des clients préfèrent encore venir avec leurs dossiers physiquement. «Les procédures d'importation des véhicules, c'est un véritable traquenard parce que nous importateurs, nous nous plaignons, à cause des procédures qui sont extrêmement lourdes. Le portail de la diaspora camerounaise de Belgique. Maintenant qu'on met sur pied une plateforme, et qu'on donne la possibilité aux importateurs que nous sommes d'anticiper, c'est magnifique. Si tout le monde s'arrimait à ce système, je veux dire la SGS, la douane, les importateurs eux-mêmes et les aconiers, cela va rendre fluide les importations et cela va limiter les infractions», se convainc Jolivot Nyoumena, importateur de véhicules

(<http://www.camer.be>)

Cameroun : Medcem, Perenco, Sogea, BVS, Buns,... suspendus des activités en douane pour non-paiements de taxes et intérêts de retard dus au trésor public

Fongod Edwin Nuvaga (photo), le directeur général (DG) des Douanes du Cameroun, a signé le 5 décembre 2018, deux notes de service portant suspension en douane d'un total de 59 entreprises.

M.Fongod écrit à cet effet : « le service et les usagers sont informés que pour compter de la date de la présente note de service, les entreprises ci-après, sont suspendues de toutes les activités en douane pour non-paiement des droits, taxes de douane et intérêts de retard dus au trésor public».

Dans la liste des 59 entreprises suspendues, l'on a des géants comme le cimentier Medcem, le pétrolier Perenco Rio del Rey, le spécialiste des BTP Sogea Satom SAS, la société brassicole BVS SAS, la société Buns, Hygiène et Salubrité du Cameroun (Hysacam), SARL Green Oil, Maersk Cameroun, Société sucrière du Cameroun (Sosucam, filiale de Somdiaq), Global Petroleum, l'imprimerie nationale, Egis Cameroun, Cameroon Oil Company, Northwave Sarl, etc.

Ces décisions de l'administration douanière font suite à un communiqué conjoint signé, le 4 novembre 2018, par le DG des Douanes et celui des Impôts, Modeste Mopa Fatoing. A cette date-là, les deux directeurs généraux informaient le public de l'entrée en application d'une nouvelle procédure de recouvrement des dettes fiscales auprès des receveurs des Douanes.

A cet effet, MM. Fongod et Mopa avaient invité les importateurs débiteurs vis-à-vis de l'administration fiscale à se rapprocher de leur centre des impôts de rattachement pour régulariser leur situation et éviter d'éventuels désagréments lors de l'importation de leurs marchandises. Les deux DG sont désormais passés à la phase répressive.

(<https://www.investiraucameroun.com>)

RESTE DE L'AFRIQUE

Côte d'Ivoire : les pays du Golfe de Guinée se concertent sur les questions de piraterie et de brigandage maritime

Les amis du Golfe de Guinée se sont retrouvés à Abidjan dans le cadre de la conférence internationale du G7++ qui a débuté hier 6 décembre 2018 et qui prendra fin ce jour. A cette

rencontre des pays du Golfe de Guinée co-présidée par la Côte d'Ivoire et le Ghana, les questions de piraterie et de brigandage maritime ont été au centre des échanges. Cette conférence internationale a pour objectif essentiel l'accompagnement des pays membres du Golfe de Guinée et l'amélioration du système de sécurité de leurs espaces maritimes. Mais aussi, l'harmonisation des différents cadres législatifs relatifs à la lutte contre la piraterie maritime, le renforcement de la coopération inter-État, ainsi que la promotion de l'économie bleue.

Il s'agira notamment d'aider les pays membres à exécuter les résolutions du Conseil de sécurité et dans l'implémentation de l'architecture de Yaoundé validée lors du sommet des chefs d'État et de gouvernement en juin 2013.

Par ailleurs, à cette rencontre, la coordination interrégionale, le renforcement des capacités nationales de lutte contre la piraterie maritime, le renforcement de la coopération policière et judiciaire ainsi que le rôle et la place des femmes dans le secteur maritime sont mentionnées.

Notons que l'Allemagne, le Canada, les États-Unis d'Amérique, l'Italie, le Japon, le Royaume-Uni, la France, la Belgique, le Brésil (observateur), la Corée du Sud, le Danemark, l'Espagne, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, la Suisse, l'Union européenne, l'ONUDC et Interpol constituent le groupe de ceux qui appuient les actions contre les pirateries dans le Golfe de Guinée.

(<https://www.agenceecofin.com/>)

Djibouti : Oman signe l'Amendement de Djedda

Le Sultanat d'Oman est devenu aujourd'hui le 16^{ème} État signataire* de l'Amendement de Djedda au Code de conduite de Djibouti – un instrument décisif pour la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires exploités dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden ayant été élaboré et adopté par plusieurs pays de la région. L'Amendement de Djedda, adopté au mois de janvier 2017 lors d'une réunion de haut niveau organisée dans la ville de Djedda (Arabie saoudite), a considérablement élargi le champ d'application du Code de conduite de Djibouti. Il prévoit en effet de nombreuses mesures visant à couvrir tout un ensemble d'activités maritimes illicites, comme les actes de piraterie, le trafic d'armes, de stupéfiants et d'espèces sauvages, le soutage d'hydrocarbures illégal, le vol de pétrole brut, la traite et le trafic d'êtres humains ou encore les rejets illégaux de déchets toxiques. Le Sous-secrétaire d'État en charge des affaires maritimes et portuaires, a donc rencontré le Secrétaire général de l'OMI, M. Kitack Lim, à Londres, afin de déposer l'instrument. *Les États signataires sont les suivants : Arabie saoudite, Comores, Djibouti, Émirats arabes unis, Éthiopie, Jordanie, Kenya, Madagascar, Maldives, Maurice, Mozambique, Oman, République-Unie de Tanzanie, Seychelles, Somalie et Yémen.*

(<http://www.imo.org/fr/MediaCentre/WhatsNew/Pages/default.aspx>)

Algérie: Vers une forte baisse du coût de la logistique de transport des marchandises à l'horizon 2025

Le coût de la logistique de transport des marchandises en Algérie devrait connaître une forte baisse d'ici à 2025 dans le but de réduire le coût final des produits, a indiqué samedi à Alger le ministre des Travaux publics et des transports, Abdelghani Zaalane.

Le coût de la logistique de transport des marchandises devrait représenter 15% du prix d'un produit d'ici à 2025 contre 35% actuellement, a avancé le ministre lors du Symposium international sur la trans-logistique le transit et l'entreposage des marchandises (SITTEM).

A ce propos, il a fait valoir que l'ambition du pays est l'intégration des services logistiques dans l'économie nationale pour parvenir à la réduction des coûts de transport de marchandises et, ainsi, hisser le niveau concurrentiel des opérateurs économiques.

Dans ce sens, il a rappelé l'existence d'un plan d'orientation dédié aux bases logistiques, fixant de manière précise le type et le lieu de disposition des bases logistiques et prenant en compte le type d'activités économiques et de services sur l'ensemble du territoire national.

Dans le cadre de ce plan, des "directives strictes" ont été données pour intégrer l'activité logistique dans la planification des projets de développement afin de les relier au réseau ferré, aux autoroutes, à l'autoroute Est-Ouest, aux ports et aux aéroports, a-t-il expliqué.

(<https://fr.allafrica.com/stories/201812090103.html>)

RESTE DU MONDE

Monde : Maersk annonce un transport maritime sans émission de CO2 en 2050

Le numéro un mondial de la ligne maritime régulière a annoncé vouloir opérer une flotte de navires sans combustible fossile d'ici trente ans. Maersk appelle tous les acteurs du secteur à se fédérer autour de cet objectif crucial dans la lutte contre le changement climatique.

C'est peut-être une révolution qui se prépare. Maersk a annoncé vouloir réduire à zéro ses émissions de dioxyde de carbone d'ici 2050. Une telle déclaration n'engage à rien mais elle pourrait bien initier un changement de cap majeur pour le secteur du transport maritime et la lutte contre le changement climatique.

"Le climat est l'une des questions les plus importantes dans le monde et la ligne régulière est vitale dans la recherche de solutions", explique le groupe armatorial. Celui-ci dit avoir réduit de 46 % ses émissions de CO2 par conteneur transporté entre 2007 et 2018, "environ 9 % de plus que la moyenne du secteur". CMA CGM parle, lui, d'une diminution de 50 % de ses émissions relatives entre 2005 et 2015. Mais "étant donné que le commerce mondial et donc les volumes transportés continuent d'augmenter, les gains d'efficacité basés sur les technologies fossiles actuelles ne peuvent que maintenir les émissions, pas les réduire significativement ni les éliminer, estime Søren Toft, directeur de l'exploitation d'AP Møller-Maersk. La seule voie possible pour atteindre la nécessaire décarbonation de notre secteur est de muter complètement vers de nouveaux combustibles et chaînes d'approvisionnement neutres en carbone".

(<https://www.lantenne.com/transport-maritime-fret-maritime/>)

BONNE LECTURE