

Association de Gestion des Ports de l'Afrique
de l'Ouest et du Centre (AGPAOC)

Le Comité Directeur s'est réuni à Douala



Le Ministre des
Transports du
Cameroun soutient
le train des réformes



Mr Abdou Rahman
Bah, President of the
Steering Committee:
"most of the resolu-
tions are reforms"

Label Qualité du Comité FAL

La cuvée 2008 est connue

Sur le Chenal

Réhabilitation du balisage



SOMMAIRE



B.P. 4020 - Douala
Tél.: (237) 33 42 01 33 / 33 43 55 84
Fax : (237) 33 42 67 97

Directeur de publication
Jean Marcel Dayas Mounoumé
Directeur Général du PAD

Directeur Adjoint de publication
Directeur des Rédactions
Zibi Ebanga Edwin

Rédacteur en Chef
Moulema Samuel

Rédacteur en Chef Adjoint
Aboubakar

Rédaction
Lesiga Derek Nyonka
Irène Batela
Francis Siani

Ont collaboré à ce numéro
Momo Kwedi Jeannette
Lionel Nkem Forzi

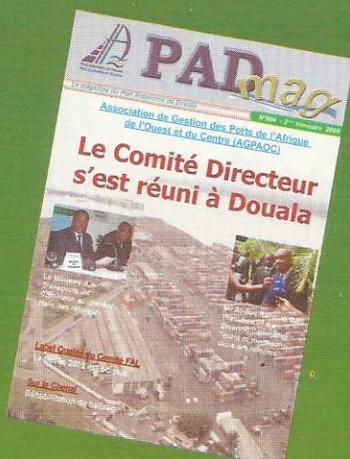
Secrétariat - Saisie
Onana Rose
Doualla Valérie
Atono Agnès
Ebolo Nadine George

Infographie
Adeline Taffou

Réalisation
Cellule de la Communication

Photographie
Youmfoute Mama

Imprimerie
COCIC



❑ **Editorial** : Le nouveau visage de l'AGPAOC **3**

❑ **L'évènement** **4**

- ⇒ le Comité Directeur de l'AGPAOC s'est réuni à Douala
- ⇒ Acquis et perspectives
- ⇒ Le PAD bientôt Président
- ⇒ Interview of the President of the PMAWCA during the steering committee meeting in Douala
- ⇒ L'évènement en images

❑ **Focus** **11**

- ⇒ Les Ressources Humaines dans un port : les auxiliaires du transport maritime

❑ **Exploitation** **15**

- ⇒ Le Comité FAL décerne le label qualité aux commissionnaires en douane agréés
- ⇒ Private security companies and the port of Douala : which way forward?

❑ **Sur le chenal** **18**

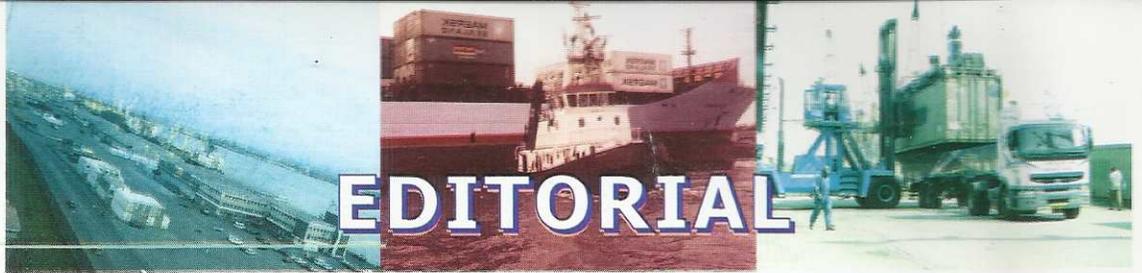
- ⇒ Réhabilitation du balisage

❑ **Actualité** **19**

- ⇒ Fête du travail : Quelle belle fête !
- ⇒ Visites : des officiers militaires nigériens au Port de Douala
- ⇒ Etude : La compétitivité du Port de Douala au scanner

❑ **Documents** **23**

- ⇒ Note de service n°168-09/DG/PAD portant exigibilité du Bordereau Electronique de Suivi des Cargaisons (BESC) au niveau de la cellule PAD du GUCE
- ⇒ Note d'information dans le cadre de la surveillance épidémiologique et la prévention de la grippe A(H1N1)



EDITORIAL

Le nouveau visage de l'AGPAOC

Douala, capitale économique et principale ville portuaire du Cameroun a été, en avril dernier, le point de mire de la communauté maritime et portuaire internationale. Et pour cause. Le PAD, en sa qualité de 1er Vice-Président de l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC), accueillait le Comité Directeur de cette Association qui s'est tenu du 15 au 17 avril 2009.

Pour souligner l'importance que le Cameroun attachait à cet événement, les travaux étaient placés sous la présidence effective de Monsieur GOUNOKO HAOUNAYE, Ministre des Transports qui, pour la circonstance, a fait le déplacement de Yaoundé. A l'ouverture et à la clôture des travaux, le Ministre a délivré des messages édifiants à l'intention des participants, sur les défis qui interpellent les responsables portuaires de la sous-région face à un environnement économique pour le moins difficile.

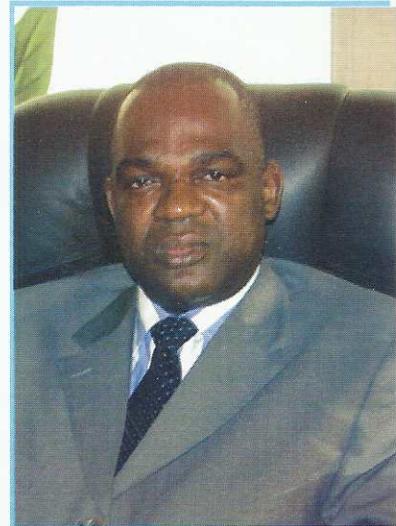
C'est dire l'intérêt que notre pays accorde aux activités de cette organisation, qui apparaît comme un symbole vivant de la solidarité sous-régionale dans un secteur qui ne saurait laisser personne indifférent, au regard des enjeux qu'il représente.

Pendant trois jours consécu-

tifs, les membres du Comité Directeur ont planché sur tous les points inscrits à l'ordre du jour, notamment les problèmes concernant le fonctionnement, l'organisation, les finances, la tenue prochaine du 32ème conseil de l'association, ainsi que les perspectives futures avec en toile de fond, un souci constant d'amélioration. On notera que le bilan dressé par les uns et les autres est largement positif. "L'esprit de Douala", fait d'efficacité, de convivialité, de pragmatisme et de fraternité, aura donc prévalu, comme l'a si bien souligné le Ministre des Transports lors de l'une de ses interventions au cours de cette réunion, qui a connu la participation effective de l'ensemble des six membres du Comité Directeur.

Ce succès tient quelque peu à l'image de la ville de Douala, réputée sympathique, mais aussi et surtout à l'importance des décisions qui ont été prises lors de ces assises. Il y a une réelle volonté de plus en plus affirmée des pays concernés de renforcer leurs capacités individuelles en unissant leurs moyens, pour se prendre véritablement en charge face à un contexte international peu favorable.

En nous tournant vers le futur immédiat, à savoir la tenue du 32ème conseil, l'on peut également subodorer, à la lumière de



la rencontre de Douala, que les perspectives sont bonnes : la feuille de route est dressée, la volonté de poursuivre ensemble l'œuvre commencée est manifeste parmi les membres, les objectifs suffisamment clairs à l'horizon, le parcours balisé. Pour mener à bien tout ceci, il convient de s'interroger en permanence. Autrement dit, il faut se remettre en cause chaque fois que cela s'avère nécessaire pour donner un souffle nouveau à son action, et partant, être en mesure de s'adapter aux circonstances et situations nouvelles telles que la crise financière ambiante, dont les dommages collatéraux n'épargnent pas notre secteur d'activité.

A Douala, cet effort de réflexion a été amorcé. Il reste à souhaiter qu'il soit poursuivi à Libreville 2009, pour que se dessine à grands traits le nouveau visage de l'AGPAOC.

Jean Marcel DAYAS MOUNOUME
Directeur Général du PAD

L'ÉVÈNEMENT

AGPAOC

Le Comité Directeur de l'AGPAOC s'est réuni à Douala



Cérémonie d'ouverture des travaux

C'est dans une ambiance conviviale que le Port Autonome de Douala (PAD) a accueilli, du 15 au 17 avril 2009, le Comité Directeur de l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC). A cette occasion, le PAD n'a pas lésiné sur les moyens afin de mettre les délégations des pays membres dans des conditions de travail adéquates. Pour ce faire, l'Hôtel SAWA a été choisi pour abriter les cérémonies d'ouverture et de clôture présidées par le

Ministre des Transports, Monsieur GOUNOKO HAOUNAYE. Les travaux proprement dits, se sont déroulés dans les locaux du Port Autonome de Douala.

A l'ordre du jour de cette session du Comité Directeur présidée par Monsieur ABDOU RAHMAN BAH, Directeur Général Adjoint de Gambia Port Authority (GPA) qui en est le Président, en présence du Secrétaire Général, El Hadji MAR GUEYE, figuraient entre autres, l'état de l'exécution des résolutions

et recommandations du 31ème conseil, la présentation des rapports des comités techniques, l'examen des recommandations et du projet de programme du 32ème Conseil Annuel de l'association, le programme de la 8ème table ronde et les nouveaux projets pour l'année 2009.

Les cérémonies d'ouverture et de clôture de cette réunion ont été marquées par des déclarations fortes qui soulignent l'importance de cet événement pour les ports Africains de la sous-région Ouest et du Centre. Le Ministre Camerounais des Transports dira par exemple : " Je ne peux passer sous silence les attentes qui sont celles de nos pays par rapport à la crise financière, devenue crise économique, dont les effets négatifs commencent à se faire sentir. Dans nos pays, certaines organisations estiment qu'en l'espace de six mois, la production nationale a reculé de 2%. Parmi les activités touchées, l'on cite entre autres, le transport des marchandises et les exportations que génèrent nos économies. Nos ports ne peuvent rester insensibles à ces évolutions, eux dont l'activité se justifie par le commerce extérieur et le transport des marchandises". Autre morceau choisi,



L'ÉVÉNEMENT

celui du Directeur Général du PAD, Jean Marcel DAYAS MOUNOUME, qui souligne que " les intérêts des uns et des autres étant étroitement liés, la cohésion entre les membres s'avère donc impérative, notamment face aux périls auxquels ils sont confrontés, à l'instar de la crise financière actuelle dont les conséquences n'épargnent pas nos ports. C'est pourquoi, nous nous réjouissons que cette rencontre nous ait offert l'opportunité de nous retrouver, non seulement pour nous entretenir sur le devenir de nos structures, mais aussi pour renforcer les bonnes relations qui existent déjà si heureusement entre les membres ".

Signalons que le PAD a organisé cette réunion du Comité Directeur en prélude à la 32ème session du Conseil de l'AGPAOC qui se tient ce mois de juin à Libreville au Gabon. Session au terme de laquelle le Cameroun, par le biais du Directeur Général du PAD, accédera à la présidence de cette association.

Il convient de rappeler que l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre regroupe 20 pays francophones, anglophones, lusophones et hispanophones, tous situés sur l'axe Mauritanie-Angola. Le Comité Directeur est la structure qui oriente les décisions de cette association. A ce titre, il suit l'analyse et valide les travaux réalisés par le Secrétariat Général de l'AGPAOC et les comités techniques. Il est composé de 6 pays, à savoir : la Gambie (qui assure la présidence), le Cameroun, le



L'assistance attentive aux propos du Ministre des Transports

Togo, la Côte d'Ivoire, le Nigeria, le Cap Vert.

Au sortir de cette réunion du Comité Directeur de l'AGPAOC, les participants se sont dits satisfaits de l'organisation et du sérieux dont ont fait preuve les délégations des six pays membres du Comité Directeur de l'AGPAOC pendant les travaux. Outre l'unanimité qui s'est faite autour des résolutions prises au terme de cette session, l'on peut également dire sans risque de se tromper que le pari de l'organisation a été gagné par le Cameroun en général et le Port Autonome

de Douala en particulier, hôte de ces assises.

Les participants l'ont d'ailleurs bien exprimé, eux qui ont adressé une motion de remerciements au Président de la République, et au peuple camerounais, d'une part, au Port Autonome de Douala d'autre part.

Aminatou (Stagiaire)

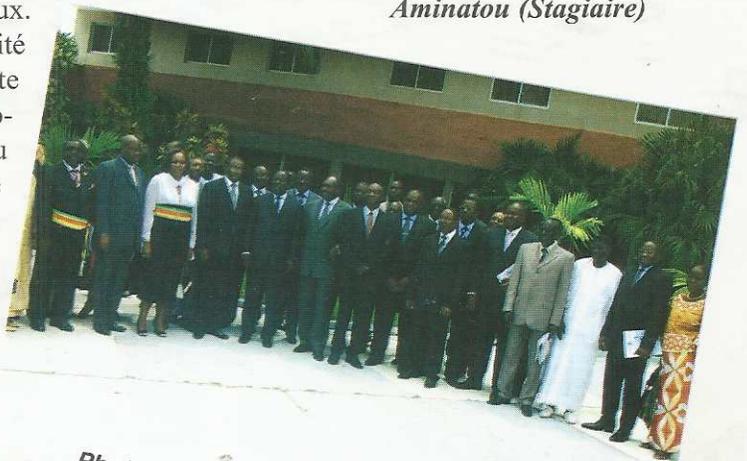


Photo de famille à l'ouverture des assises

AGPAOC

Acquis et perspectives

Lorsqu'en 1972, les pionniers de l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) ont décidé, sous l'égide de la Commission Economique des Nations-Unies pour l'Afrique (CEA) de créer cette organisation, beaucoup n'y ont vu qu'un simple regroupement des ports sans enjeu majeur. 36 ans plus tard, après avoir traversé moult obstacles et réussi à bannir des frontières multiformes, l'AGPAOC est devenue un véritable lien de coopération regroupant 23 membres titulaires et 07 membres associés, basé sur les échanges d'expériences, de solutions et d'approche managériale.

LES REALISATIONS

Dans leurs grandes lignes, les défis initiaux ont été relevés. Partie d'un modeste groupe de ports africains, l'AGPAOC apparaît aujourd'hui comme le symbole visible de la volonté affichée desdits ports d'exister et de concurrencer avec des outils efficaces dans un environnement de plus en plus concurrentiel. La synergie des ports de la sous-région est une réalité. Les assises annuelles du conseil constituent une grande foire où se réunissent les décideurs des ports importants d'Afrique et d'ailleurs. Cette grande messe est devenue un rendez-vous important où se bousculent les partenaires portuaires et maritimes africains et du monde entier, en raison de la qualité de ses travaux et des opportunités qu'offrent les activités de ses membres.

Dans sa stratégie de développement des ports de la sous-région, l'AGPAOC capitalise un certain nombre d'actions en vue de fédérer les énergies. On peut citer entre autres : la création d'un centre à

Cotonou au Bénin pour la formation continue du personnel dans les domaines de la technologie automobile et sécuritaire, l'organisation des séminaires d'experts sur des sujets de pertinence portuaire et maritime, la mise en place d'une plate-forme de concertation pour l'harmonisation des procédures portuaires etc.

De plus, dans son élan à vouloir briser les barrières linguistiques, véritables obstacles à la communication et au partage des idées, l'AGPAOC a choisi trois langues : le français, l'anglais et le portugais, utilisés dans la sous-région ouest et centre africaine, comme langues de communication.

Autant d'acquis qui prédisposent cette organisation inter portuaire africaine à constituer une réelle force de proposition et d'action sur laquelle peuvent s'appuyer les organismes portuaires africains pour faire face aux défis qui les interpellent.

CRISE FINANCIERE ET PERSPECTIVES

Dans son discours d'ouverture des travaux du Comité Directeur de l'AGPAOC, tenus à Douala du 15 au 17 avril 2009, le ministre camerounais des transports soulignant l'obligation pour les ports de l'AGPAOC de réagir à la crise financière mondiale qui menace de toucher les économies de la sous-région, a dit que " nos ports ne peuvent être insensibles à ces évolutions, eux dont l'activité se justifie par le commerce extérieur et le transport de marchandises ". D'où l'urgence pour l'AGPAOC de mettre sur pied, les stratégies appropriées afin de rendre plus compétitive et plus attrayante pour les armateurs et affréteurs, la longue ligne

côtière de l'Afrique de l'Ouest et du Centre de plus de 94.000 kilomètres. Il convient pour cela de se doter d'une vision prospective. Ce qui, visiblement, vient d'être amorcé par le comité directeur à Douala, avec l'annonce de la refonte profonde de l'association. En effet, les dernières recommandations de cet organe vital de gestion, laissent supposer que les axes fondamentaux des organes de fonctionnement de l'AGPAOC subiront des mutations importantes.

Les comités techniques, véritables laboratoires d'idées où se concoctent les grands projets de développement, subiront des améliorations notables tant sur le fond que sur la forme. Toutes les questions relatives au personnel du secrétariat passeront au scanner de ladite réforme. Soulignons que sur la même lancée, le projet de construction du nouveau siège de l'AGPAOC est très avancé.

En somme, il s'agit pour les leaders africains des ports de l'Afrique de l'ouest et du Centre de renforcer l'efficacité du secrétariat général en le dotant de tous les moyens nécessaires pour son fonctionnement et des outils adaptés à tous les défis, y compris ceux nés des conséquences de la crise financière.

Face aux enjeux économiques du futur qui placent le secteur des transports maritimes au cœur des stratégies, l'AGPAOC doit, au-delà de sa mue interne, consolider la chaîne de solidarité portuaire qu'elle incarne, en vue de mieux répondre aux multiples attentes en termes de développement d'infrastructures, de la capacité et de la qualité de leurs prestations.

Aboubakar



AGPAOC

Le PAD bientôt Président

Prévues du 08 au 12 juin 2009, les assises du 32^{ème} Conseil, qui se tiendront à Libreville au Gabon, sont également placées sous le signe de la réforme.



Jean Marcel Dayas Mounoumé, Directeur Général du PAD

C'est à Abidjan, où s'est tenu le précédent conseil, que la capitale ivoirienne a été choisie pour abriter les travaux du 32^{ème} sommet des ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre. A l'instar de la capitale ivoirienne qui a permis l'élection du Sénégalais El Hadj MAR GUEYE au poste de Secrétaire Général, les assises de Libreville vont également consacrer une importante mutation à la tête de l'association : l'accession du Cameroun au poste de Président, en remplacement de la Gambie, arrivée au terme de son mandat. Ainsi, le Directeur Général du Port Autonome de Douala (PAD), jusque là 1^{er} vice président, sera investi comme Président de l'AGPAOC succédant ainsi au Directeur Général de Gambia Port Authority (GPA) qui aura présidé aux destinées de l'association pendant deux ans, conformément aux dispositions statutaires. Monsieur Jean Marcel DAYAS MOUNOUME aura, tout au long de son mandat, la lourde et exaltante charge de conduire les affaires de l'AGPAOC en imprimant sa vision.

UN HOMME NOUVEAU POUR UNE AGPAOC RENOVÉE

Les derniers développements survenus dans la vie de l'association amènent à penser que cette nouvelle vision s'inscrira fortement dans l'esprit de la réforme décidée par le Comité Directeur lors de sa dernière réunion tenue à Douala du 15 au 17 avril 2009. En effet, l'une des recommandations de ladite réunion, appelée à une rénovation structurelle de l'association, aussi bien sur les plans administratif et fonctionnel du Secrétariat Général et des organes statutaires, que sur les plans financier et comptable. L'expertise extérieure ayant été requise pour la réalisation des études de faisabilité de cette réforme, le sommet de Libreville examinera les conditions de sélection de ladite expertise, selon les termes de référence qui lui seront soumis par le Secrétaire Général.

Le Directeur Général du PAD ne sera pas le seul à être à l'honneur dans la cité balnéaire gabonaise. Comme le prévoient les textes, le togolais, l'Amiral ADEGNON KODJO, qui est

le 2^{ème} vice-président, sera également porté au poste de 1^{er} vice-président. La 2^{ème} vice-présidence reviendra au membre le plus ancien du Comité Directeur.

L'examen et l'approbation du programme d'activités de l'association pour l'année 2010, présenté par le Secrétaire Général, sera probablement aussi l'un des points focaux qui vont être débattus par le 32^{ème} Conseil.

C'est donc à un moment clé de l'histoire de l'organisation des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, et dans un contexte de crise financière et économique qui n'épargne pas les transports maritimes, que Monsieur Jean Marcel DAYAS MOUNOUME en prend les rênes. Homme nouveau et homme d'ouverture, le Camerounais saura, à n'en pas douter, saisir l'opportunité de ce nouveau départ, pour asseoir l'idée d'une relation plus intense entre les ports maritimes basée sur une collaboration professionnelle fructueuse et constructive.

Aboubakar

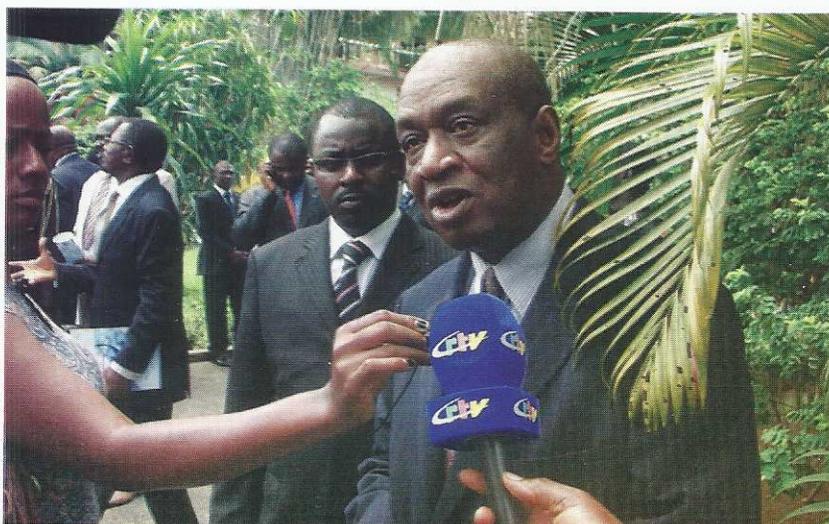
AGPAOC

Interview of the President of the PMAWCA during the steering committee meeting in Douala from the 15th-17th April, 2009

“PADMag” : *Good day sir. We have come to the end of the meeting of the steering committee of the Port Management Association of West and Central Africa (PMAWCA) and as such, we would like to know some of the resolutions that were taken at this committee meeting.*

Mr ABDOU RAHMAN BAH : Yes, most of the resolutions taken are geared towards reform of the organization. We felt that since the creation of this organization in 1972 in Freetown, Sierra Leone, we didn't have a major reform of the association. So we felt that we have to give a new direction. The port management should be geared towards the resolution of issues that are now pertinent in the ports. So most of the resolutions are reforms that we talked about so that we have a new direction and re-focus ourselves.

“PADMag”: *With your vast experience as the president of this association, and considering that you will be handing over power in Libreville,*



The President of the PMAWCA talking to journalists

Gabon come June 2009 to your host today i.e. the General Manager of the Port Authority of Douala, what word(s) of advice or suggestions can you give to your successor especially considering that you are giving the association a new impetus?

Mr ABDOU RAHMAN BAH : Well, I have a lot of confidence in him especially as I have known him over the years. He has been attending the PMAWCA meetings for quite some time now, he is running a very dynamic port in the region. He is also as good as I am. So, naturally now with his job starting the ball rolling, I

believe in him and with his achievements, I think we are going to have a very powerful association. You know that in every organization nowadays, it is the leadership that matters. I therefore have no doubts that he will be up to the task that awaits him come June 2009 because he is a good leader. Furthermore, he made very positive contributions in all the deliberations that we had and as such, I am convinced he is going to move us in the direction of change that we are expecting.

“PADMag” : *We have come to the end of your working session here in Douala, Cameroon. What appreciation*



do you make concerning the general organization of this event, the welcome and reception that was reserved to you?

Mr ABDOU RAHMAN BAH : I will be very bias to say that we did not have all what it takes for such a great event. For me personally, Douala is my home, I know Douala and I used to come there when I was working at the sea. I had two occasions to come back to Douala and I am always happy to come back to Douala. Concerning the meeting proper, It was good. Everything was well organized, well arranged, the meeting went on smoothly, there was a lot of cooperation from everybody and all went well. So, thank you (all Cameroonian people) who made this to be possible.

“PADMag”: *What future for PMAWCA?*

Mr ABDOU RAHMAN BAH : Well, the Ports are gateways to our nations' economies and you know that with the world financial crisis, there are a lot of things. Africa must have a say and we believe that the ports also have bigger roles in the economies of our states. We import and export to our ports and the whole aspect of the port is to minimize the cost of the materials so that the people in our countries don't suffer. So basically, we have been talking about poverty alleviation. One other aspect that the port has to take into consideration is to forget about minimizing cost and poverty alleviation now. I think we should look into what we call



Mr Abdou Rahman Bah presiding over the Steering Committee

wealth creation. I was very much impressed with the Port of Douala. They have a lot of land and I have been floating the idea that we have to make sure that no more raw materials are exported through our countries. We need to have what we call value added value to our raw materials so that we create employment and wealth creation and our people will be in a position to buy more things and this will affect our national economies positively.

“PADMag”: *Finally sir, after your visit to the installations and equipment in the Port of Douala, what wish can you make for this port?*

Mr ABDOU RAHMAN BAH : I will like to come back again and see the port of Douala changed and see that all your projects are realized. It is not only the port of Douala. As I rightfully say, Africa has been exporting a lot of raw materials . I will like to come

back and see that the timber and other things in the port of Douala are now added value. By adding value, we saw our timber, create jobs for our young people, so that instead of taking raw materials to foreign countries like Asia or Europe and then they work on them and send it back to us as finished product, we can instead do the reverse. The technology is there and now, everybody can have access to that technology. As such, why should we be importing finished products which the original raw materials came from Africa. So, when I come back, I will like to see in the Port of Douala like a lot of ports in our region , that we are doing value added. This will make us to get rid of the idea of the western world telling us that we leave on less than one dollar a day. You know we have to kick out that idea. The Asians have done it and we have to learn from them.

*Interview conducted by
Lesiga Derek Nyonka*

L'ÉVÉNEMENT

AGPAOC

Le Comité Directeur en images



Le Ministre des Transports (à gauche) et le Directeur Général du PAD à l'ouverture des travaux



Quelques Administrateurs du PAD lors des assises



Vue partielle des personnalités : au 1^{er} rang, le Directeur Général du CNCC



Le DG du PAD délivrant une allocution



Quelques délégués de Gambie, du Cap Vert ...



... du Nigéria et du Togo



Le DG du GUCE (à gauche) et le Chef de délégation du Cap Vert



Travaux à huis clos dans la salle du Conseil d'Administration du PAD...



... et échange des cadeaux



Le Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Douala pendant son intervention



Le Ministre des Transports félicitant un délégué après la présentation d'une motion de remerciements



Vue de la table d'honneur lors de la cérémonie de clôture



Les Ressources Humaines dans un Port

Les métiers portuaires : les auxiliaires du transport maritime

Diverses professions et catégories spécifiques de personnes exercent leurs activités dans les ports maritimes et fluviaux. "PAD mag" ouvre une fenêtre sur ces acteurs souvent mal connus. Dans cette édition, nous vous livrons une deuxième réflexion consacrée aux métiers des auxiliaires du transport maritime



Interface mer-terre : lieu d'intervention de nombreux auxiliaires de transport

L'armateur

Un armateur est le propriétaire d'un navire dont l'activité est le transport maritime des marchandises ou des passagers.

L'armateur est en relation avec :

- Les transitaires et commissionnaires de transport ou les chargeurs qui sont les clients pour les marchandises;
- Les entrepreneurs de manutention qui effectuent sur le port, pour son compte, les opérations d'embarquement et de débarquement, de réception et de livraison du fret ;
- Les sociétés de remorquage, de lamanage et de pilotage ;
- Les courtiers d'assurance ou assureurs ;
- Les experts maritimes en cas d'avarie sur les marchandises ou sur le

navire ;

- Les courtiers maritimes, qui conduisent les navires en douane et proposent des navires à la vente ou à l'affrètement;
- Les avitailleurs qui leur fournissent les produits nécessaires au navire (eau, nourriture, soutes, pièces détachées...);
- Les sociétés de réparation navale en cas d'escale technique ;
- La douane, à l'égard de laquelle ils sont comptables des entrées et sorties des marchandises du territoire ;
- Le Port qui loue ses emplacements à quai pour l'accostage du navire et qui fournit des prestations ;
- Les sociétés de réparation de conteneurs ;
- Les agences de voyages ou les tours opérateurs, quand il s'agit de passagers ou de croisières.

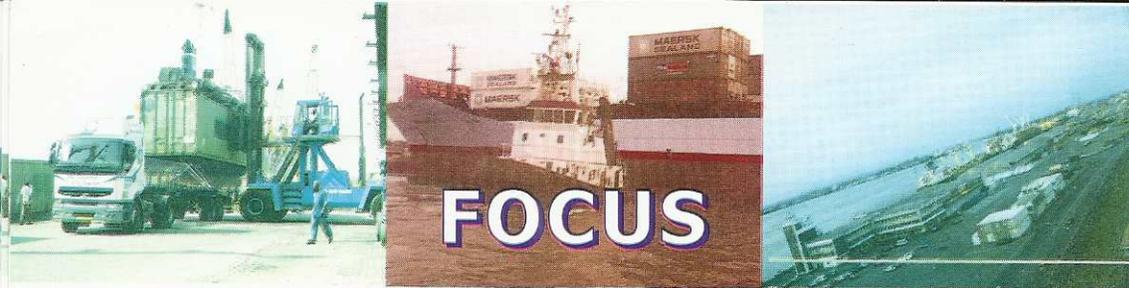
Dans les ports où il n'est pas installé directement, l'armateur est en liaison directe avec un agent maritime consignataire, qui défend ses intérêts et agit en son nom, auprès de toutes les professions ci-dessus.

L'agent maritime et le consignataire de navires

Le consignataire est le mandataire de l'armateur : à ce titre, il délivre la marchandise, encaisse le fret, et pourvoit à tous les besoins du navire et de l'équipage pendant l'escale (il effectue les avances nécessaires et paie les frais auxquels est soumis le navire pendant l'escale : pilotage, remorquage...)

De nos jours, le consignataire est également agent maritime, c'est-à-dire spécialisé dans l'organisation des transports comportant une partie maritime.

A ce titre, il a d'autres missions parmi lesquelles la réception des mar-



FOCUS

chandises à embarquer, la réception des marchandises des mains du capitaine au débarquement, l'entretien et la livraison des marchandises réceptionnées.

L'agent maritime est en relation avec de nombreux autres opérateurs portuaires :

- ☛ L'armateur, qui est son mandant ;
- ☛ Les transporteurs (route, fer, barge);
- ☛ L'acconier ;
- ☛ Les sociétés de lamanage, remorquage et pilotage ;
- ☛ Les courtiers interprètes et conducteurs de navires ;
- ☛ Les avitailleurs ;
- ☛ Les courtiers d'assurances maritimes;
- ☛ Les assureurs ;
- ☛ Les experts maritimes ;
- ☛ La réparation navale ;
- ☛ Les tribunaux de commerce ;
- ☛ La douane, pour le contrôle des marchandises à quai placées sous leur responsabilité ;
- ☛ L'autorité portuaire
- ☛ Les sociétés de réparation de conteneurs.

Le Commissionnaire de transport et le transitaire

Le Commissionnaire de transport est un organisateur de transports. Il procède, en son nom, au transport des marchandises qui lui sont confiées par le chargeur en choisissant lui-même les différents transporteurs dont il a besoin. Il a une obligation de résultat envers son client, ce qui le différencie du transitaire qui lui n'a qu'une responsabilité de moyen. Ce dernier utilise les voies et moyens que lui indique son client.

La profession de Commissionnaire de transport est réglementée : elle travaille sous autorisation délivrée par le Ministre des Transports, via la Direction de la Marine Marchande.

Les fournisseurs du commission-

naire ou du transitaire sont les transporteurs de tous modes.

Le client du commissionnaire est le chargeur et le client du transitaire peut être soit le chargeur soit le commissionnaire.

Le commissionnaire de transport ou le transitaire a des relations avec :

- ☛ Les agents maritimes et armateurs pour la réservation des frets et la délivrance des marchandises ;
- ☛ Les transporteurs aériens et terrestres dans le cadre de l'organisation du transport international ;
- ☛ Les douanes pour l'établissement des déclarations en douane import et export, le paiement des droits et taxes ;
- ☛ Les assureurs ;
- ☛ Les experts en cas d'avarie sur la marchandise ;
- ☛ Les services vétérinaires et phytosanitaires pour le contrôle de certaines marchandises ;
- ☛ Les banques dans le cas de crédits documentaires ;
- ☛ Les sociétés de services divers (emballage, stockage, fumigation, pesage...);
- ☛ Les entreprises de manutention (mouvements sur parc, marchandises en mode conventionnel,...).

L'entrepreneur de manutention (l'Acconier)

A l'export, l'entreprise de manutention est chargée de réceptionner les marchandises arrivant par camion, remorque, wagon... et de procéder à toutes les opérations nécessaires pour la mise à bord de ces marchandises. A l'import, le processus est inversé.

Dans les ports méditerranéens, l'acconier effectue la réception, la reconnaissance et le gardiennage à quai des marchandises à embarquer ou débarquer.

La définition des opérations dont les entreprises de manutention ont la charge

figure au titre IV de la loi du 18 juin 1966.

Les entreprises de manutention sont en relation avec :

- ☛ Les armateurs ou leurs représentants, les agents maritimes qui sont leurs donneurs d'ordre ;
- ☛ L'autorité portuaire qui leur loue les terre-pleins, les hangars et une partie de l'outillage ;
- ☛ Les experts maritimes ;
- ☛ Les courtiers d'assurances et assureurs.

Le Conducteur en douane (ex Courtier maritime)

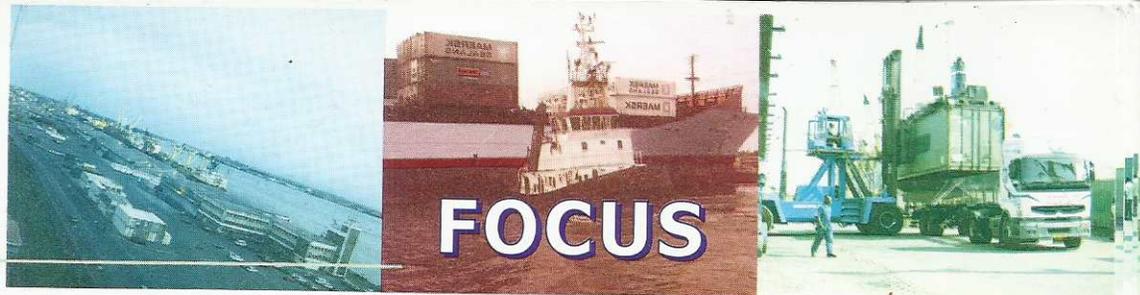
Le conducteur en douane est un prestataire de service, mandataire de l'agent maritime. Il remplace le capitaine étranger auprès des administrations, essentiellement de l'administration des douanes.

La profession de conducteur en douane peut être divisée en deux fonctions distinctes :

- ☐ Une activité administrative, qui englobe le calcul des droits de port navires, l'acquiescement de ces droits de port collectés auprès des agents maritimes et versés à la Douane, la traduction du manifeste,
- ☐ Une activité commerciale qui consiste à servir d'intermédiaire entre les acheteurs et les vendeurs de navires et autre matériel naval.

Le conducteur en douane est en relation avec :

- ☛ L'armateur, qui est le " client de ses clients " ;
- ☛ L'agent maritime, qui est son client direct ;
- ☛ L'autorité portuaire gestionnaire du port où il exerce sa fonction ;
- ☛ Les douanes, puisque le conducteur en douane perçoit les droits de port et est responsable de leur recouvrement, après mise en place d'une caution.



LE N.V.O.C.C. (Non Vessel Operating Common Carrier)

Le NVOCC est un acheteur de capacités de transport maritime qu'il offre ensuite à ses clients sous sa propre responsabilité (il établit le connaissement à son nom).

Il est recruteur de fret et procède souvent au groupage et dégroupage (marchandises de divers clients incluses dans un même conteneur sur une destination ou une provenance).

Le NVOCC est en liaison avec :

- Les armateurs ou les agents maritimes, pour le transport maritime ;
- Les chargeurs,
- Les transitaires et les commissionnaires de transports, qui sont ses clients.

Le Réparateur de Conteneurs

Le réparateur de conteneurs procède à l'entretien des conteneurs : lavage, nettoyage, désinfection, réparation... Les conteneurs lui sont confiés à l'issue d'un voyage par un armateur (via agent maritime), ou une entreprise qui loue ces conteneurs aux compagnies maritimes. Il les entrepose sur des aires jusqu'au prochain voyage.

Le réparateur est en relation avec son donneur d'ordre et éventuellement les experts, lorsqu'il y a contestation sur l'établissement d'un devis de réparation.

L'avitailleur et le Shipchandler

L'avitailleur approvisionne les navires en marchandises nécessaires à la vie quotidienne à bord :

- Soute (carburant) ;
- Provisions de bouche pour l'équipage ;
- Droguerie, quincaillerie...
- Matériels divers (électriques, pharmaceutiques,...).

La commande des marchandises peut-être faite par l'armateur, son agent ou le capitaine du navire. Dans ce dernier cas, le budget alloué par l'armateur est géré par l'équipage qui en confie l'exécution au capitaine.

Il arrive également que les provisions de bouche soient commandées par une société de management à qui l'armateur confie ces opérations.

L'avitailleur est en contact avec la douane pour la déclaration des marchandises qu'il réceptionne ou qu'il livre.

L'entrepreneur de réparation navale

La réparation navale est une activité industrielle. L'objectif de cette profession est d'apporter une solution aux différents problèmes techniques que rencontrent les navires (électricité, instru-



Le CNIC, un entrepreneur de réparation navale

mentation, électronique industrielle, chaudronnerie, soudure, tuyauterie, climatisation, peinture, menuiserie, décoration, etc.)

Les sociétés de réparation navale sont en relation avec :

- Les armateurs, qui sont leurs clients, ou les agents maritimes qui représentent les armateurs ;
- Les sociétés à qui les propriétaires de navires ont confié la gestion technique ;
- Les constructeurs de navires ;
- Les constructeurs d'équipements embarqués ;
- Les entreprises sous traitantes de

spécialité et de capacité ;

- Les experts maritimes ;
- Les courtiers d'assurances maritimes ou les assureurs maritimes ;

Le Courtier d'assurance maritime

Le courtier d'assurances maritimes est le représentant des assurés auprès des compagnies d'assurances. Son client (armateur et/ou commissionnaire de transport, société de négoce, etc.) lui confie la gestion du risque maritime et transport : négociation des contrats jusqu'aux litiges et contentieux, y compris les recours éventuels contre les tiers.

Ces assurances peuvent couvrir la responsabilité civile du transporteur, les moyens mis en œuvre ou corps (navires-coques, machine, équipement..., camions, barge, etc.), les facultés, c'est-à-dire les marchandises transportées, etc.

Ses fournisseurs sont les compagnies d'assurances, très souvent par l'entremise d'agents d'assurances maritimes qui les représentent.

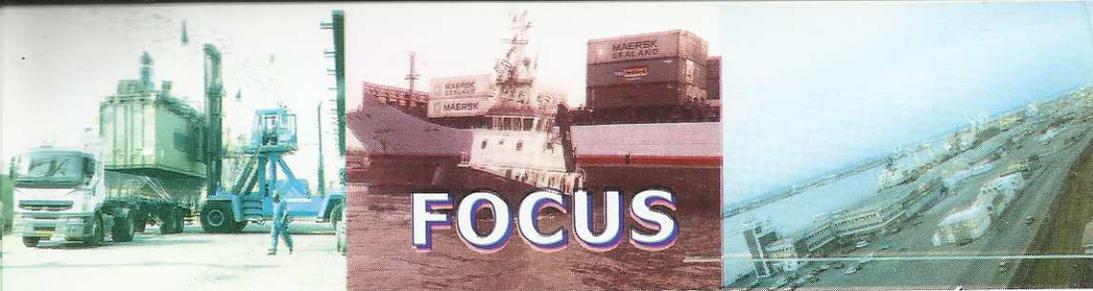
L'activité du courtier est réglementée : en France par exemple, le courtier doit être membre du Groupement Professionnel et Technique du Courtage d'Assurance Maritime, ce qui implique que son activité principale soit l'assurance maritime et transport et qu'il soit lui-même couvert par une assurance de responsabilité civile. Il doit également justifier d'une garantie financière conforme aux dispositions du Code des Assurances.

Les clients du courtier sont :

- Les chargeurs (importateurs et exportateurs) ;
- Les armateurs, les agents maritimes ;
- Les transitaires et les commissionnaires de transport.

L'Assureur maritime et l'agent d'assurances maritimes

L'agent d'assurances maritimes est le représentant des compagnies d'assu-



rances nationales et étrangères. Il agit pour leur compte et son mandat lui donne tous pouvoirs pour coter, souscrire et gérer tous les risques maritimes et transports de toutes les professions du monde maritime et du transport. Il évalue les risques que lui présentent les clients ou les courtiers (mandataires de ces derniers) et détermine, avec leur accord, leur exposition maximum, l'étendue de la couverture appropriée et son prix en fonction de la nature des risques.

En cas de sinistre, il analyse et gère les dossiers qui lui sont présentés et en effectue le règlement, s'il est dû. Enfin, il exerce les recours éventuels contre les tiers responsables.

Doté de systèmes informatiques d'analyse et de gestion performants, il peut rapidement évaluer les besoins de ses assurés et établir des programmes d'assurances sur mesure. Par ailleurs, les programmes intégrés de gestion de portefeuilles d'assurance lui permettent de transmettre des rapports de gestions complets aux compagnies d'assurance avec lesquelles il entretient des relations de confiance qui, depuis de longues années, sont placées sous le signe du respect de la parole donnée et de la complémentarité des compétences.

L'activité est réglementée tant en ce qui concerne les compagnies que les agents d'assurance. Ces professions sont

sous le contrôle du Ministère des Finances en ce qui concerne les sécurités financières et la compétence professionnelle. Les assurances de responsabilité sont couvertes sous contrôle du syndicat national.

Les clients des assureurs maritimes sont toutes les professions du monde maritime et du transport, pour des assurances de chose ou de responsabilité.

Par ailleurs, les assureurs utilisent les services d'avocats spécialisés et mandament des experts et commissaires d'avaries installés dans tous les ports du monde regroupés en un réseau, dont la liste est gérée par les assureurs en fonction des compétences, des connaissances locales et de la qualité des services.

L'Expert maritime

Un expert ou consultant maritime est un technicien qui, par ses connaissances, sa formation technologique et son expérience, est apte à exprimer une opinion d'expert sur des sujets de technologie maritime. Un expert maritime peut exercer son métier dans le cadre d'une société, soit en profession libérale, soit comme salarié.

Un expert maritime peut intervenir à la demande des donneurs d'ordre du monde maritime.

Il peut être amené à suivre pour le

compte de ses donneurs d'ordres, dans le cadre d'expertises contradictoires, amiables ou non, voire judiciaires : examens d'avaries navires ou marchandises, avaries causées à des installations portuaires. Il évalue la cause et le montant de dommages sur les navires, les ports, les ouvrages maritimes, les marchandises transportées, l'environnement marin...

Il peut également agir pour le compte de société de classification des navires. L'expert maritime, comme tout autre expert est un technicien, pas un juriste : ce n'est pas à lui de dire le droit.

L'expert maritime est en relation avec:

- Les armateurs, en cas d'avarie sur les navires et appareils ;
- Les agents maritimes, qui convoquent les experts maritimes pour le compte de l'armateur ;
- Les transitaires et commissionnaires de transport qui représentent les intérêts de la marchandise ;
- Les chargeurs ;
- Les tribunaux s'il s'agit d'experts judiciaires.

Le stockiste ou entreposeur

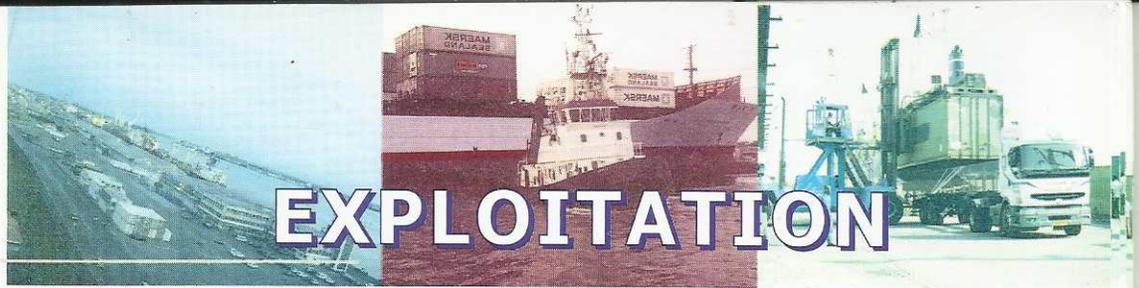
Le stockiste exploite des capacités d'entreposage qu'il loue aux propriétaires de la marchandise. Cette activité concerne essentiellement des marchandises en vrac (produits pétroliers, produits chimiques, liquides alimentaires, céréales, minerais, tourbe...). Il peut effectuer pour le compte de son client et à sa demande les opérations d'entrées et de sorties des marchandises et, dans certains cas, de mélange.

L'entreposeur est en relation avec les chargeurs qui louent les capacités de stockage et lui donnent les instructions pour la réception et/ou la délivrance des marchandises dont il a la garde. Il arrive que l'entreposeur propose des services annexes : mélange, transit, transport, etc.

**Momo Kwédi Jeannette
DRH/PAD**



Le trafic conteneurisé fait appel à de nombreux auxiliaires

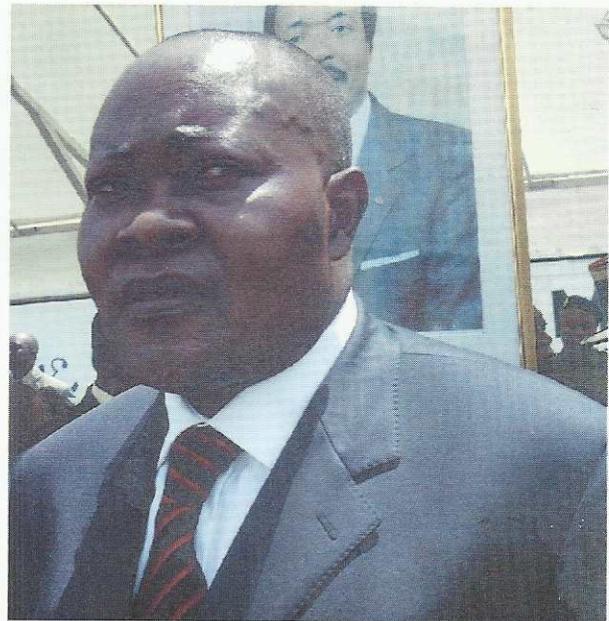


EXPLOITATION

Commissionnaires en douane agréés

Les lauréats du Label Qualité 2008 sont connus

Lancé en 2004, le label qualité du Comité FAL est décerné annuellement aux commissionnaires en douane agréés qui se sont distingués, selon les critères définis par le Comité FAL, en étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires de la place portuaire.



*M. MEFIRO OUMAROU,
Secrétaire d'Etat auprès du Ministre des Transports,
Représentant du Gouvernement à la cérémonie*

La 5ème cérémonie de remise de label qualité aux commissionnaires en douane agréés s'est tenue le 29 avril 2009 au siège du GICAM à Douala, sous la présidence de Monsieur MEFIRO OUMAROU, Secrétaire d'Etat auprès du Ministre des Transports, représentant le Premier Ministre, Chef du Gouvernement. Les hauts responsables du secteur portuaire assistaient également à la rencontre, entre autres les Directeurs Généraux du Port Autonome de Douala, de la Douane, du Conseil National des Chargeurs du Cameroun, du Guichet Unique des Opérations du Commerce

Extérieur. De nombreux commissionnaires en douane agréés ont fait le déplacement et la salle du GICAM s'est finalement avérée étroite pour contenir les participants. La presse était également bien représentée.

En effet le Comité FAL qui a instauré le Label Qualité pour permettre de distinguer chaque année, les commissionnaires en douane agréés les plus efficaces, met à chaque édition, un accent particulier à la médiatisation de cet événement, en vue de stimuler la concurrence et d'orienter les chargeurs sur le choix de leurs partenaires dans le dédouanement

des marchandises. Pour se distinguer et mériter le Label Qualité, ceux-ci doivent être diligents dans les procédures, faire preuve de bonne moralité dans les transactions, et respecter les procédures douanières et l'éthique syndicale.

Pour le gouvernement, représenté par Monsieur MEFIRO OUMAROU, le label qualité revêt une importance certaine et il doit concourir et rendre le commerce extérieur du Cameroun plus fluide. Raison pour laquelle le Chef du Gouvernement est très attentif aux travaux du Comité FAL en général, et à la remise des

EXPLOITATION

labels qualités en particulier.

Quant au Port Autonome de Douala, son Directeur Général, Monsieur Jean Marcel DAYAS MOUNOUME, a relevé que les commissionnaires en douane agréés, techniquement qualifiés pour se substituer aux chargeurs, sont des collaborateurs indispensables qui doivent contribuer à améliorer les performances du port, dont le trafic est croissant au fil des ans. De 2007 à 2008 par exemple, il est passé de 6.871.999 tonnes à 7.012.710 tonnes, soit une augmentation de plus de 2%. Dans le même temps, le PAD a considérablement amélioré la gestion des escales au cours de l'année écoulée avec un rendement moyen journalier en hausse de 16,09%, une cargaison moyenne en augmentation de 2%,



Les Lauréats ont posé avec le Représentant du Gouvernement

une baisse de l'attente à la bouée de base de -62%.

Le label qualité, tout en confortant le Comité FAL dans son rôle d'instrument d'optimisation du commerce extérieur natio-

nal et international, vise à renforcer ces acquis, afin que les efforts fournis par le PAD ne soient pas dilués, dans les contre performances de la chaîne de dédouanement des marchandises.

La Rédaction

Liste des Labellisés 2008 à l'import /Ordre mérite

- | | |
|-------------------------|----------------------|
| 1 - CARETRANS | 21 - GEODIS |
| 2 - CSE | 22 - APM |
| 3 - MARKIM EXPORT | 23 - SOTRAD |
| 4 - KFC TANSIT | 24 - CCTTN |
| 5 - SOGODO | 25 - SITRANS |
| 6 - TRANSIBOIS | 26 - SOMATRANS |
| 7 - D2 O.S. | 27 - GROTTTRANS |
| 8 - SOTRACOM | 28 - STS EOLIS |
| 9 - LOGISCO | 29 - SATRECOM |
| 10 - TRANSINOR | 30 - SINETRANS |
| 11 - G.2M | 31 - WOTEDMAS |
| 12 - TRANSIMAR | 32 - 3 T |
| 13 - M T L | 33 - DEGRANDO |
| 14 - EQUATRANS | 34 - TRANSITALIA |
| 15 - SNTS | 35 - BATCHE |
| 16 - TRANSCO | 36 - SOCALOG |
| 17 - OD TRANSIT | 37 - RADITRANS |
| 18 - SOTRANSCAM | 38 - POLYTRANS |
| 19 - CARREFOUR LOGISTIC | 39 - TRANSIMEX |
| 20 - SETOA CAMEROUN | 40 - MAERSK CAMEROUN |
| | 41 - COTRAMER |
| | 42 - CITTMA |

Liste des Labellisés 2008 à l'export /Ordre mérite

- | |
|---------------------------|
| 1 - SOTRACOM |
| 2 - GROTTTRANS |
| 3 - TRACI |
| 4 - LOGISCO |
| 5 - CLGG |
| 6 - CARREFOUR LOGISTIQUE |
| 7 - COMTRASECAM |
| 8 - PROMOTRANS |
| 9 - C S E |
| 10 - EQUATRANS |
| 11 - WOTEDMAS |
| 12 - TRANSIMEX |
| 13 - SOTRAD |
| 14 - ESA SARL |
| 15 - Y M TRANSIT |
| 16 - GEODIS |
| 17 - TRANSINOR |
| 18 - HINTERLAND LOGISTICS |
| 19 - SCTEM |



Security

Private security companies and the port of Douala : which way forward?

Part from public agencies such as the police, gendarmerie, customs, navy and other specialised auxiliary services charged with security issues in the port of Douala, there are equally a good number of private security providers operating in the port of Douala. This is essentially on the basis of various service contracts entered in to between companies operating at the port, and these security outfits who are mainly providers of guards and watch keepers. With the present economic liberalisation and revival, the activity of private watch keeping is becoming increasingly lucrative.

The role of these security companies cannot be over stressed, considering that it is difficult for the government and port administration to provide total security to every company operating in the port. Even where a certain minimum level may be provided, it could either be expensive or not be at the specific needs of the port operator. As such, the presence of private security provides a way out and stands as a complementary security factor to the services provided by public agencies. At the port of Douala, private security companies provide services such as access control in and out of offices, ships, terminals, warehouses, transportation of funds, and escort of persons. Their services are commendable, and without being exhaustive have the following relative advantages:

- Service flexibility as they could easily be tailored to the specific needs of the port and operators;
- Rapid in their response to emergencies;
- Sometimes less costly to hire;
- More easily amenable to the local legal jurisdiction, in case of professional misconduct as compared to public agencies where a complicated administrative procedure may be the way out. The fear of being taken to court for misconduct is enough reason for carefulness.

It is important to note that the services of private security companies are provided more closely to the aspects protected by the ISPS code than those of public agencies. Equally, their services are more permanent at these sites as more often than not, public security agencies are called in mostly when things have gone wrong. By the relevant dispositions of this international instrument, each port is expected to evaluate its security situation and come out with a port security master plan. Such a plan could be more efficient and realistic if it is build up following an integrated and participatory approach, in which the views of the various actors dealing with security issues are taken in to consideration. Private watch keepers constitute an important element, and it is of the interest of the port administration to have a closer look at this sector. Notwithstanding the enormous services being rendered in the port by private security agencies, the sector is plagued with some problems that affect their operational capacity. Some of these problems include:

- Low salaries for guards and the absence of a collective convention on working conditions in the sector,
- Inexistent or inadequate working conditions,
- Lack of equipment,
- Recruitment based on conditions that do not have competence and efficiency as major preoccupation.

The presence of these problems and the inability of these companies to provide appropriate solutions to them, have to an extent been responsible for security guards encouraging and participating in petit theft, looting and harassment of port users. Security as an issue that determines the destination of vessels and cargo has come to stay and it is one of those factors affecting the competitiveness of a port. This situation, that portrays a negative image of the port of Douala, demands for something to be done by the port administration in the domain of ameliorating the services being

provided by private security companies. With the increase in security demands in ports, private security companies operating therein shall need to carry out the necessary investments. What could be done in order to provoke such required investment and to ensure professionalism on the part of these companies? It is the view of this writer that the putting in place of an authorisation plan for private security companies operating at the port could be necessary .

The essence of such a plan is to ensure that only security companies that have the potential of providing a certain minimum level of port security as could be assessed from its legal status and operational capability could be authorised to operate at the port. This operational capability is a function of factors such as human resource capacity, working equipment, training programme for guards, emergency response capacity etc. Such authorisation should be for a specific period, which should not be too long (two years maximum). This provides the opportunity for these companies to constantly adjust so as to meet up with the conditions sine qua non for authorisation.

- A certification plan has the advantage of providing the PAD with valuable information on the number of security companies and guards operating at the port. This information is important in strategic security planning.
- The desire to obtain certification by private security companies offers the opportunity for them to adapt to the evolving security considerations in the port.
- It equally gives room for them to carry out the necessary investment required for them to obtain certification. The essence of this is to obtain a job performance level that provides a security and safety situation that is satisfactory to the port administration and port operators. This is the foundation of a win-win venture in which all the actors are winners.

Lionel Nkem Forzi
Legal Affairs Department

SUR LE CHENAL

Réhabilitation du balisage

Toutes les bouées sont en place

Depuis le 25 janvier 2009, les 39 bouées nécessaires au balisage du chenal d'accès au port de Douala sont positionnées et parfaitement opérationnelles.



Une bouée verte

C'est une lapalissade d'affirmer que l'accès des navires au port de Douala est fonction des conditions de navigabilité offertes par le chenal. Ces conditions concernent aussi bien les profondeurs que le système de balisage. Celui-ci apparaît ainsi avec le dragage comme les deux piliers essentiels qui font du chenal une voie de navigation sûre et fiable.

Ensemble de dispositifs de signalisation tenant lieu de guide à la navigation des navires, de jour comme de nuit, le système de balisage repose sur un élément vital : la bouée. Pour être bien matérialisé, le chenal du port de Douala nécessite 39 bouées qui sont disposées tout au long de ses 50 km. A bâbord, se trouvent les bouées rouges numérotées par les chiffres pairs, et à tribord, sont alignées les bouées vertes portant des numéros impairs.

Pour stabiliser une bouée dans l'eau, elle est fixée à une chaîne qui est reliée, elle-même, à une masse de béton qui repose au fond de l'eau. En forme circulaire, les bouées apparaissent comme des grosses boîtes vides. Ce qui leur permet de flotter à la surface des plans d'eau.

La nuit, toutes les bouées sont allumées grâce aux lampes fixées au dessus de chacune d'entre elles. En effet, à cha-

que bouée, est incorporé un dispositif comprenant des panneaux solaires qui, le jour, captent les rayons solaires qui sont transformés en énergie électrique et stockée au niveau des batteries. Dès la tombée de la nuit, le mécanisme d'éclairage est déclenché par l'obscurité grâce à une cellule installée sur la lanterne. Les bateaux peuvent alors, à toute heure de la nuit, naviguer dans le chenal qui, tel un boulevard éclairé, renseigne les pilotes sur ses limites exactes. Il est alors parfaitement compris que de la qualité de fonctionnement des bouées dépend la fiabilité du chenal.

Le balisage remis à neuf

Consciente de cette réalité incontournable, la Direction Générale du PAD, parallèlement aux travaux du dragage, a lancé une vaste campagne de réhabilitation du système de balisage du chenal, dont l'état de délabrement commençait à susciter quelques inquiétudes. En effet, sous l'effet conjugué des actes d'abordages de certains navires et des actions de vandalisme menées par les piroguiers et les habitants de la côte, plusieurs bouées ont été, soit gravement endommagées, soit mises simplement hors de fonctionnement. Conséquence : sur l'étendue du chenal, seules 21 bouées étaient disposées. Sept (07) dans le chenal extérieur et quatorze (14) dans le chenal intérieur. Grâce à la réception de trente huit (38) bouées de nouvelle génération neuves, commandées depuis 2007, l'opération de mouillage de ces bouées a été lancée le



Une bouée rouge

19 septembre 2008, pour s'achever le 25 janvier 2009. La durée exceptionnelle de cette campagne de mouillage est due à une interruption des travaux pour trois (03) mois (03 octobre 2008-05 janvier 2009), suite aux problèmes techniques rencontrés avec la Drague " Chantal Biya " appelée à la rescousse, compte tenu de l'indisponibilité du baliseur NYONG. Heureusement que ce dernier, après plusieurs années d'inactivité suite à la détérioration de sa grue, est sur le point de reprendre du service.

En effet, une commande effectuée auprès d'un constructeur naval italien pour la fourniture, l'installation et la mise en service d'une grue et des équipements d'aide à la navigation sur ce bateau, sera bientôt livrée. Entièrement fabriquée, cette grue a subi, en présence des techniciens du PAD, des tests de fonctionnement satisfaisants.

En attendant le montage et la réception de ces équipements, l'on peut déjà se réjouir du retour en activité du baliseur NYONG dont la contribution à la compétitivité du port de Douala reste capitale. Au delà de sa fonction de positionnement, réparation et récupération des bouées, ce navire, qui est le seul baliseur disponible dans la sous-région, dispose d'un équipement divers de lutte contre la pollution et l'incendie, lui permettant de jouer un rôle moteur dans la protection de l'environnement maritime et portuaire.

Avec ses deux (02) balises radio équipées de réflecteurs Radars permettant, à tout moment, de situer les navigateurs, un calendrier rigoureux de maintenance des bouées et un programme régulier de contrôle mis sur pied, on peut dire avec conviction que le système de balisage du chenal du Port de Douala présente à l'heure actuelle, toutes les garanties sécuritaires requises.

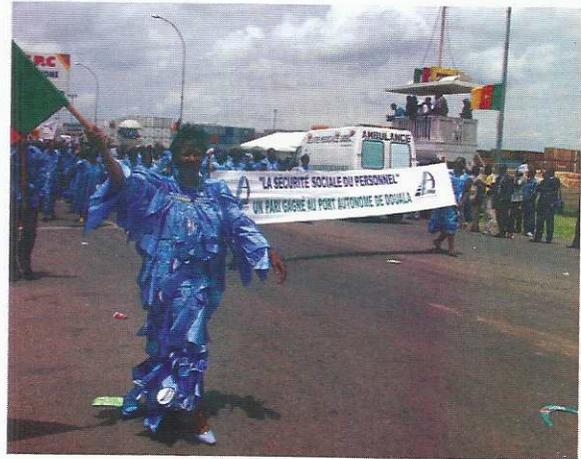
Abouakar
Source: Département des
Travaux Maritimes



1er Mai 2009

Quelle belle fête!

C'est par un temps de canicule que les employés du Port Autonome de Douala se sont joints à la communauté internationale pour célébrer la fête internationale du travail, la 123ème du genre, sous le thème " Protégeons les travailleurs par une sécurité sociale pour tous "



Le défilé, présidé par le Gouverneur de la Région du Littoral, FAI YENGO FRANCIS, qu'entourait le tout Douala politico-administratif, a eu lieu place de l'UDEAC à Douala, sous la bannière des différents syndicats nationaux ou départementaux, et pour le PAD, du Syndicat National de Employés des Ports du Cameroun (SNEPC) et du Syndicat Autonome des Travailleurs des Ports du Cameroun (SATPC).

Pour la circonstance, les employés du PAD arboraient fièrement le désormais traditionnel pagne à dominante bleu frappé du logo de notre organisme. Tête haute, poitrine bombée et le pas alerte, ils ont valablement représenté le PAD, ce qui a suscité de la part des officiels et du public

présents, des salves d'applaudissements nourris.

Au terme du défilé, la fête s'est déportée comme il est d'usage en pareille circonstance, au club PAD à Bonanjo où un déjeuner gracieusement offert par le Directeur Général a été servi à l'ensemble du personnel.

DEUX DISCOURS, DEUX TEMPS FORTS

Deux allocutions ont ponctué la cérémonie, l'une prononcée par Monsieur MBAPE NDOUMBE Jacques, Président du SNEPC et l'autre par Monsieur Jean Marcel DAYAS MOUNOUME, Directeur Général du Port Autonome de Douala.

Dans son propos de circonstance, le Président du SNEPC a tout d'abord loué les efforts déployés par la Direction Générale du PAD en vue de l'amélioration des conditions de travail des personnels. La suite de l'intervention de Monsieur MBAPE NDOUMBE Jacques s'est essentiellement articulée autour des préoccupations

actuelles des portuaires, à savoir entre autres :

- ☛ la lenteur observée dans la poursuite du processus devant conduire à la signature d'une convention d'entreprise ;
- ☛ la prime trimestrielle ;
- ☛ la couverture sanitaire ;
- ☛ le régime de travail des agents des terminaux portuaires ;
- ☛ le retard de convocation de la commission d'avancement, etc.

Sur tous ces points, le Syndicat a indiqué sa vision et fait des propositions. S'agissant par exemple de la convention d'entreprise, Monsieur MBAPE a déploré le fait que ce processus, qui a pourtant été bien amorcé à l'initiative de la Direction Générale se soit, pour ainsi dire, grippé à mi parcours. Il a souhaité dès lors obtenir de l'employeur un signal fort dans le sens de la poursuite des actions engagées pour un heureux aboutissement de ce dossier.

En ce qui concerne la couverture sanitaire des employés, le Président du SNEPC, tout en prenant acte de l'option choisie par la Direction Générale, à savoir, l'assurance maladie, a souhaité que les personnels et les



Le personnel au défilé : un comportement exemplaire

membres de leurs familles soient couverts à 100% pour tous les actes médicaux auxquels ils feraient recours.

Après avoir passé au peigne fin les autres récriminations du personnel assorties de suggestions à l'endroit de l'employeur, Monsieur MBAPE a néanmoins laissé entendre en filigrane que l'amélioration des conditions de travail ne saurait être l'affaire du seul employeur.

C'est pourquoi, il a invité ses camarades à redoubler " d'ardeur au travail, d'assiduité et de ponctualité ". En affichant ainsi un comportement exemplaire, ils marqueraient leur soutien et leur solidarité au commandant du bateau PAD et partant, l'aideraient à accomplir au mieux de leurs intérêts, les missions à lui confiées.



M. Mbapè Ndoumbè Jacques, Président du SNEPC

ENGAGEMENT, SOLIDARITE ET RESPONSABILITE

Intervenant à la suite du Président du SNEPC, Monsieur Jean Marcel DAYAS MOUNOUME a pour sa part salué l'action menée par les représentants du personnel et les a rassurés quant à la détermination de l'équipe dirigeante du PAD à poursuivre les actions déjà engagées dans l'optique d'une amélioration toujours plus accrue des conditions de travail voire du bien être de l'employé. Illustrant son propos, il a procédé à une présentation sommaire mais non moins éloquente d'un certain nombre d'acquis des récents conseils d'administration,

au rang desquels figurent en bonne place :

- ☛ La régularisation des cautionnements et indemnités des postes comptables, notamment leur élargissement aux agents chargés du recouvrement ;
- ☛ L'extension de la prime informatique à tous les agents chargés de la mise en œuvre des nouvelles technologies de l'information et de la communication ;
- ☛ L'accord pour le paiement du solde de surcroît d'heures supplémentaires dans les terminaux portuaires ;
- ☛ La tenue imminente de la commission d'avancement, etc.

Toutefois, le Directeur Général a tenu à souligner qu'en raison de la complexité des problèmes sociaux, ceux-ci ne trouvent pas toujours avec la célérité attendue, les solutions souhaitées par le personnel. Aussi, a-t-il dit, tous les problèmes évoqués ou tout au moins certains d'entre eux, " connaîtront progressivement des solutions appropriées ".

Concluant son propos dans le sillage du précédent orateur, Monsieur DAYAS MOUNOUME a clairement indiqué que l'amélioration des résultats de l'entreprise, et par ricochet le bien être des travailleurs, sont fonction des prestations et de l'attitude de ces derniers vis-à-vis de leurs tâches quotidiennes, attitude qui doit exclure " toutes sortes de pesanteurs et des comportements blâmables, tels que le laxisme, les retards et absences répétées aux postes de travail, le traitement approximatif et lent des



M. Jean Marcel Dayas Mounoumé, DG du PAD s'adressant au personnel

dossiers, le goût effréné pour la délation et la médisance " et dont certains se sont faits un *modus vivendi* " pour camoufler leurs insuffisances ".

C'est pourquoi le Directeur Général a convié tous ses collaborateurs à placer l'après fête du travail sous le signe de " l'excellence, de la solidarité, de la cohésion et de l'engagement [...] seule voie sûre vers le progrès et l'essor de notre entreprise dont nous attendons tous les dividendes ".

A l'issue de l'intervention du Directeur Général, les portuaires sont passés à table et après s'être régalés, ils ont ensuite rivalisé d'adresse et de talents en matière de danse jusqu'à la tombée de la nuit. Ainsi s'est achevée la journée du 1er mai 2009, une belle fête en somme !

Moulema Samuel



La fête au Club PAD, une ambiance bon enfant



ACTUALITE

Visite

Des officiers militaires nigériens au Port de Douala



Lis étaient 23 officiers stagiaires et d'encadrement de la 31^{ème} promotion de l'Ecole de Commandement et d'Etat-major de Jaji au Nigéria, à fouler l'espace portuaire de Douala.

Accueillis et conduits à la salle de conseil ce jeudi 30 avril 2009, les futurs officiers et leurs instructeurs ont eu un bref entretien avec Monsieur MFOU'OU OYONO Jean-Pierre, Conseiller Technique N°1, représentant le Directeur Général, empêché, Monsieur ABDOUL HAKIM, Commandant du Port, Monsieur ZIBI EBANGA Edwin, Chef de Cellule de la Communication assisté de ses collaborateurs.

Après les souhaits de bienvenue et la présentation du staff du PAD, le représentant du Directeur Général a dit à l'endroit de ses illustres hôtes, que le PAD se sent profondément honoré de cette importante visite qui

le place au cœur des relations bilatérales entre le Cameroun et son grand voisin, le Nigéria.

Allant dans le même sens, le chef de la délégation Nigérienne, le Capitaine de la Marine Nationale Amos GARBA, s'est dit très content de se retrouver au port de Douala avant de présenter son équipe composée de 07 instructeurs et de 16 stagiaires dont un Gambien et un Sierra Léonais.

L'on apprendra de cette intervention que la visite au PAD est une escale qui se situe dans le cadre d'une visite d'étude effectuée au Cameroun par les pensionnaires de la 31^{ème} promotion du cours supérieur de l'Ecole de Commandement et d'Etat-major du Nigéria.

Il s'agit, souligne l'officier supérieur Nigérien, dans l'optique de la réalisation de l'Unité Africaine, de renforcer la coopération militaire par

la connaissance mutuelle et le partage d'expérience entre les institutions et les peuples africains. D'ailleurs, ajoute-t-il, " à l'heure où nous parlons, d'autres délégations comme la nôtre, sont en train de sillonner les autres pays africains ". D'où le thème de ce voyage académique qui est " consolider l'unité africaine à travers la coopération socio-économique et militaire ".

A la suite de ces éclairages forts évocateurs, le Commandant du port, Monsieur ABDOUL HAKIM a succinctement présenté sur power point, le port de Douala et ses activités. Une présentation qui sera plus détaillée lors de la visite physique du port qui va suivre immédiatement après.

Une heure plus tard, le bus du PAD conduira la délégation à la base navale où les marines nigériens seront pris en charge par leurs homologues camerounais. Dernière étape de leur séjour dans notre pays avant le retour au Nigeria prévu le lendemain 1^{er} mai 2009.

Signalons que cette visite qui s'est déroulée au Cameroun du 24 avril au 1^{er} mai 2009, était coordonnée par le Ministère de la Défense sous haute instruction de la Présidence de la République.

Aboubakar



Etude

La compétitivité du Port de Douala au scanner

Le 7 mai 2009, s'est tenue au PAD, une importante réunion de concertation sur l'évaluation de la compétitivité du port de Douala. Celui-ci reste et demeure l'un des points névralgiques de l'économie du Cameroun auquel le gouvernement accorde une attention soutenue et particulière. Sa performance et son état concurrentiel étant au cœur de tous les enjeux, une étude a été commise pour réaliser une évaluation des objectifs de sa compétitivité eu égard aux dernières réformes qui ont touché les principales composantes de sa gestion et de ses activités. Cette étude, réalisée par un consultant indépendant, est sous la supervision du Ministère des Transports, suivi par le Comité Technique de Suivi des Programmes Economiques qui en assure l'ingénierie et la maîtrise d'ouvrage.

La réunion au PAD, qui avait pour objectif, la restitution du rapport de ladite étude auprès des structures publiques liées aux activités portuaires, était à sa première séance. La seconde sera organisée plus tard avec les organismes privés exerçant dans le secteur des transports maritimes et portuaires. Le but étant de recueillir les observations des principaux concernés en vue d'une prise en compte complète de toutes les préoccupations liées à la compétitivité du port de Douala.

Dans leur exposé, les experts ont fait un diagnostic précis et sans équivoque des activités clés en regroupant d'un côté, celles qui sont concédées et de l'autre, celles qui sont exercées par l'autorité portuaire. Les

résultats de cette auscultation révèlent un niveau de compétitivité très moyen qui commande de multiples efforts allant de l'accueil des navires jusqu'aux questions de bonne gouvernance du PAD, en passant par l'exploitation, les infrastructures, les délais de passage, etc.

Concernant l'accueil des navires, il est préconisé la privatisation du volet technique de l'activité de pilotage, l'ouverture à une concurrence plus accrue du lamanage et du remorquage et enfin la promotion du balisage et du sondage. Dans le cadre de la libéralisation de l'économie portuaire, la mise en place des mécanismes de contrôle et de régulation des activités concédées, ainsi que l'assainissement de la mise en œuvre du Terminal à Conteneurs qui traite 40% du trafic global du PAD, constituent les principales propositions.

En réaction, le Directeur Général du PAD a apporté des explications notables mettant en exergue les réalisations et les initiatives prises dans le sens de ces recommandations. Commenant par les accès maritimes, Monsieur Jean Marcel DAYAS MOUNOUME a précisé que depuis plusieurs mois, le PAD a entrepris des opérations de dragage du chenal qui ont permis de disposer d'une cote de -6,40m. Un contrat avec un nouvel opérateur vient d'être signé dans le cadre des travaux d'approfondissement du chenal, sur financement belge, en vue de porter la cote à -8m. Quant aux activités liées à l'accueil des navires, le Directeur Général du PAD souligne que la réhabilitation du balisage est très avancée. Le PAD

a acquis et fait mouiller 39 bouées de nouvelle génération, nécessaires au système de balisage du chenal. De plus, ajoute-t-il, la fourniture, l'installation et la mise en service d'une grue et des équipements d'aide à la navigation du baliseur NYONG, sont en cours.

Pour ce qui est de l'activité remorquage et lamanage, une commission est à pied d'œuvre pour proposer des solutions aux problèmes qui s'y posent. Le Terminal à conteneurs (TAC), quant à lui, a fait l'objet d'une évaluation à l'issue de laquelle le PAD a demandé à DIT de mettre en place le 3ème portique prévu par les clauses du contrat de concession. S'agissant de l'optimisation des opérations du transit vers les pays voisins, évoquée par le consultant, le Directeur Général dira que le PAD a alloué une zone de 100.000 m² en faveur du Tchad et de la RCA. Il appartient, ajoute-t-il, aux opérateurs concernés de viabiliser ladite zone en construisant les magasins et mettant en place les aménagements nécessaires.

Dans ses commentaires, le Président de séance remarquera, à la suite de l'intervention du Directeur Général du PAD, que le PAD a pris une bonne longueur d'avance sur les recommandations édictées. Monsieur TCHOFFO Jean demandera alors au consultant d'intégrer toutes les idées et remarques émises dans le sens d'enrichir le rapport final en vue de sa meilleure application dans l'intérêt supérieur de l'économie portuaire.

Aboubakar



DOCUMENTS

Note de service N°168-09/DG/PAD Portant exigibilité du Bordereau Electronique de Suivi des Cargaisons (BESC) au niveau de la cellule PAD du GUCE

A compter de la date de signature de la présente note de service, les usagers de la Cellule PAD du GUCE, sont informés qu'une copie authentifiée du Bordereau Electronique de Suivi des Cargaisons (BESC), instauré par Arrêté n°587/MINT du 11

Juillet 2006, sera exigée au niveau de ladite cellule, en plus des autres documents habituels, lors de la facturation et du paiement de la redevance portuaire sur la marchandise.

Le Directeur Commercial

et de l'Exploitation, est chargé de l'application de la présente note, qui sera publiée et communiquée partout où besoin sera.

Fait à Douala, le 06 Mai 2009

*LE DIRECTEUR GENERAL
Jean Marcel DAYAS MOUNOUME*

NOTE D'INFORMATION

Dans le cadre de la surveillance épidémiologique et la prévention de la grippe A(H1N1) et en application des dispositions de l'article 31 du Décret n°85/1278 du 26 septembre 1985 portant règlement de police et d'exploitation dans les domaines portuaires,

Le Commandant du port de Douala porte à la connaissance de tous les usagers de la place portuaire que le poste de santé aux frontières du port de Douala a mis en place une cellule de veille et une unité

de prise en charge qui répondent aux numéros suivants : 77 65 84 56 - 99 84 01 77 - 75 01 37 88.

A cet effet, sauf cas de force majeure, personne ne devrait monter ou descendre d'un navire après accostage tant que ce dernier n'a pas obtenu la libre pratique du poste de santé aux frontières du port.

En outre, les activités de livraison des denrées alimentaires et de ramassage des déchets à bord des navires doivent en plus des agréments

et autorisations habituelles, être soumises à l'inspection du poste de santé aux frontières.

Par ailleurs, des symptômes suivants doivent être immédiatement signalés à la cellule de veille à savoir : fièvre, éternuements, écoulement nasal, toux, fatigue.

J'attache du prix au respect strict des présentes prescriptions.

Fait à Douala, le 08 Mai 2009

*LE COMMANDANT DU PORT
Abdoul Hakim*

PORT DE DOUALA AU SERVICE DE L'ECONOMIE NATIONALE ET SOUS-REGIONALE

MISSIONS :

- Accueillir les navires et les marchandises
- Fournir une plate forme logistique et de distribution aux entreprises
- Assurer la gestion et la promotion de la place portuaire de Douala
- Promouvoir l'intégration sous-régionale

PARTENAIRES :

- Les pouvoirs publics
- Les bailleurs de fonds
- Les chargeurs
- Les opérateurs de la place portuaire

PRIORITES :

- Développer sur la place portuaire de Douala une culture de responsabilité
- Renforcer la sécurité des biens et des personnes sur la place portuaire de Douala
- Améliorer les performances et la compétitivité du port de Douala
- Conforter la position de leader dans la sous- région.



Port Autonome de Douala
Port Authority of Douala

Porte de l'Atlantique au coeur de l'Afrique

Immeuble SIMAR Bonanjo - B.P. 4020 Douala - Cameroun - Tél.: (237) 33 42 01 33/33 42 47 95 - Fax : (237) 33 42 67 97 - E-mail : portdouala@iccnet2000.com