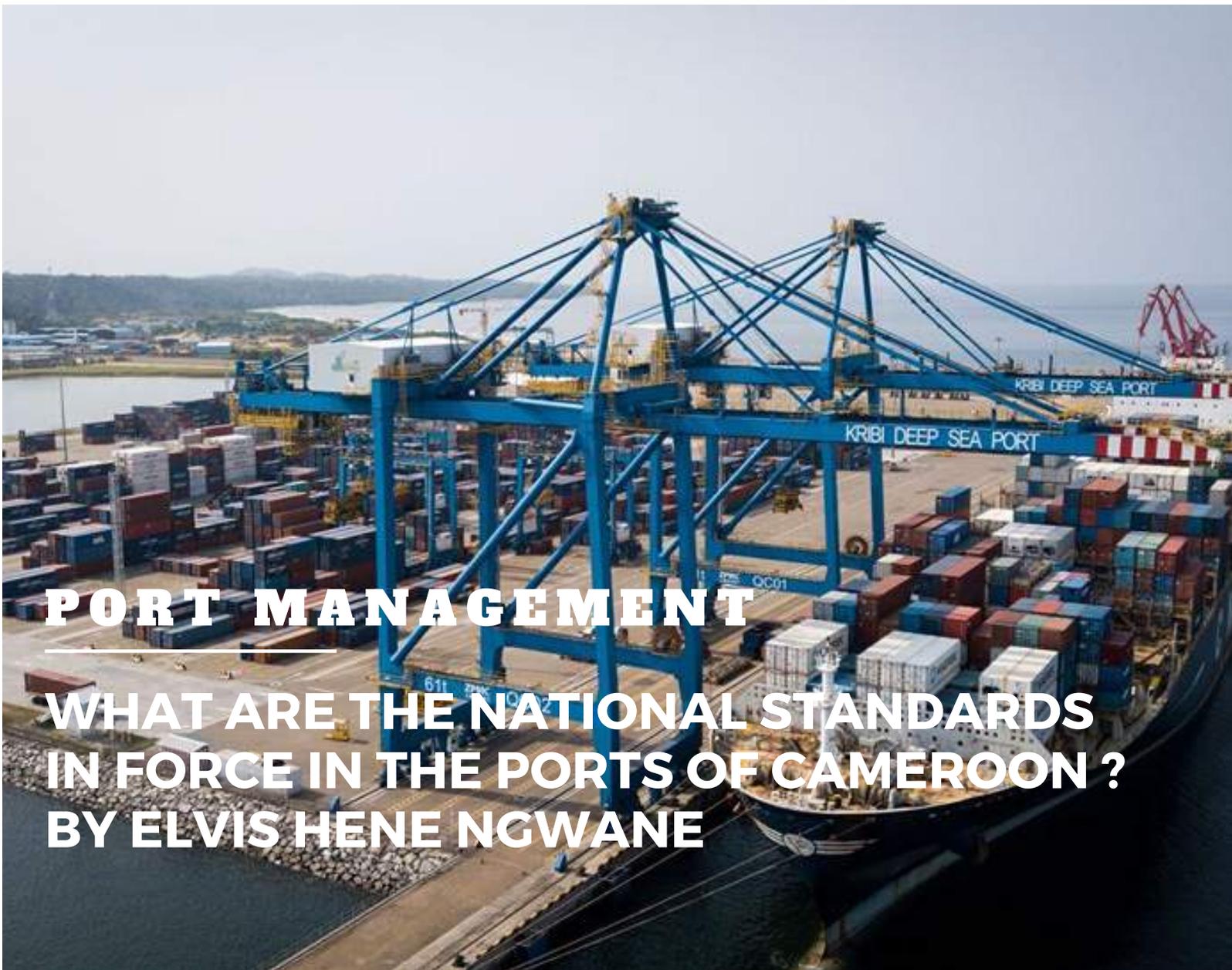


Afriport News Online

Journal en ligne de l'Association Africaine de Développement Portuaire, membre de la
Communauté Portuaire du Cameroun

hebdomadaire N° 055 du 25 janvier 2020



PORT MANAGEMENT

**WHAT ARE THE NATIONAL STANDARDS
IN FORCE IN THE PORTS OF CAMEROON ?
BY ELVIS HENE NGWANE**



PROCEDURES:

**LE PORT AUTONOME DE KRIBI:
TOP DEPART POUR LA
DEMATERIALISATION**



COMMERCE INTERNATIONAL

**LA REPRISE DU MARCHÉ
CONTENEURISE S'ANNONCE
MODESTE EN 2020**

WHAT ARE THE NATIONAL STANDARDS IN FORCE IN THE PORTS OF CAMEROON ? BY ELVIS HENE NGWANE

This paper, presented at the National Maritime and Port Days organized by the National Port Authority of Cameroon in Limbe from the 14th to the 16th of January 2020, focuses principally on the international, regional and national instruments in force in Cameroon's maritime and port sector . It also looks at the role played by some administrative authorities in the inspection of ships calling in Cameroon ports. **Elvis HENE NGWANE** is Service Head for Maritime Navigation Search and Rescue at the Ministry of Transport in Cameroon.

I - LEGAL FRAMEWORK

International Conventions : SOLAS 74, ISPS Code, STCW 95, MARPOL73/78 and MLC 2006 Conventions

Regional Conventions : CEMAC Merchant Marine Code

National Laws : Cameroon Merchant Marine Code, Decree No 99/130 of 15 June 1999 creating Autonomous Ports in Cameroon, PM's decree No 143/PM of 30 August 2010 fixing modalities of inspections on board vessels calling

at the ports of Cameroon, La Loi Cadre of 1996 regulating environmental pollution prevention in Cameroon by the Ministry of Environment.

II – MAIN NATIONAL ACTORS

1- MINISTRY OF TRANSPORT: The Ministry of transport is the organ charged with all matters concerning issues of maritime and port management in the country. Therefore, the Ministry is the principal organ that develops policies and acceptable standards in the maritime and port sector in the country. The ministry is accompanied in its task by structures under its supervision. These include: APN (Autorité Portuaire Nationale), PAD (Port Authority of Douala), PAG (Port Authority of Garoua), PAK (Port Authority of Kribi), PAL (Port Authority of Limbe), CNCC (Conseil National des Chargeurs du Cameroun), CONAFE (Comité National de Facilitation des Echanges).

2. NATIONAL PORT AUTHORITY (APN)

This is the organ responsible for the implementation of the national ports policy and standards in the different ports of Cameroon. APN is responsible for the planning of national ports development. She draws up, in collaboration with the port authorities

WHAT ARE THE NATIONAL STANDARDS IN FORCE IN THE PORTS OF CAMEROON ? BY ELVIS HENE NGWANE

the master plan of the port sector with the aim of making the ports safe, attractive and competitive. In Cameroon, we have over 21 port facilities.

3. AUTONOMOUS PORTS (PAD, PAK, PAG and PAL)

Autonomous Ports ensure the day to day implementation of the standards of their port facilities, as directed by the National Port authority and the supervisory Ministry that acts as Maritime Authority.

III - INTERNATIONAL REGULATIONS

A – INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA; [SOLAS 1974]

The international convention for the safety of life at Sea, which is in force today, is usually referred to as SOLAS 1974. The main objective of the SOLAS Convention is to specify minimum standards for construction, equipment and operations of ships compatible with their safety.

B- INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE [ISPS CODE]

The International Ship and Port Facility Security Code [ISPS CODE] is a comprehensive set of means to enhance the security of ships and ports facilities, developed in response to perceived threats to ships and port facilities in the wake of the 9/11 attack. The convention is an essential maritime regulation for the safety and security of ships, ports, crew and cargo. Before the coming into existence of the ISPS CODE, SOLAS primary focus was the safety of ships at sea.

It should be mentioned that the port of Kribi is compliant to ISPS Code regulation and the port of Douala is fast moving towards same. Its therefore, necessary that the port of Limbe also be given the necessary infrastructure to enable it to comply with the ISPS Code.

C- INTERNATIONAL CONVENTION FOR STANDARDS OF TRAINING AND WATCHKEEPING STCW 95;

The International Convention for the Standards of Training, Certification and Watch keeping sets the minimum qualification standards for masters, officers and watch personnel on seagoing merchant ships and large yachts. The 1978 convention was the first to establish basic requirements on training, certification and watch keeping. Previously , standards of training, certification and watch keeping of officers and ratings were established by individual governments, most often without reference to practice in other countries. As a result, standards and procedures varied widely, in the shipping industry which is international. There was therefore the need for a unanimous acceptable international convention that prescribes minimum standards relating to training, certification and watch keeping for seafarers which countries are oblige to meet.

D- International Convention for the protection of Pollution from Ships [MARPOL 1973/1978].

The International Convention for the prevention of Pollution from Ships is the main convention covering prevention of pollution of the marine environment by ships from operational or accidental causes. the Marpol convention was actually adopted in 1973 and revised 1978. Just like SOLAS which regulates the shipping industry, MARPOL is another important convention which safeguards the marine environment. MARPOL ensures that shipping remains the least environmentally damaging modes of transport. It clearly highlights the points to ensure that the marine environment is preserved by the elimination of pollution by all harmful substances which may be discharged from the ship. MARPOL consist of six implemented annexes for controlling and elimination of marine pollution.

WHAT ARE THE NATIONAL STANDARDS IN FORCE IN THE PORTS OF CAMEROON ? BY ELVIS HENE NGWANE

E- International Maritime Labour Convention MLC:

The International Maritime Labour Convention is an International Labour Organization convention, number 186, established in 2006 as the fourth pillar of international maritime law and embodies all up-to-date standards of existing international maritime labour Conventions and recommendations. The other pillars are SOLAS, STCW, and MARPOL. The treaties apply to all ships entering harbours of parties to the treaty i.e. port states as well as to all states flying the flag of state party ie flag states, as of 2019. the convention entered into force on 20 August 2013 one year after registering 30 ratifications of countries representing over 33 percent of the world gross tonnage of ships. It should be noted that Cameroon is not a signatory yet to the convention.

IV - REGIONAL CONVENTION

- **CEMAC Merchant Marine Code**

The CEMAC merchant shipping code contains rules on ship safety, classification, salvage and wrecks, marine environmental protection, seafarers and maritime transportation in general.

V - NATIONAL LAWS

- Cameroon Merchant Marine Code; The 1961 ordinance regulating merchant shipping in the Cameroon. The ordinance however needs to be revised and updated as most of the provisions are obsolete with regards to present day shipping.
- Decree No 99/130 of 15 June 1999 creating Autonomous Ports in Cameroon; this decree

defines and organizes the managements of ports in the country;

- PM's decree No 143/PM of 30 August 2010 fixing modalities of carrying out inspections on board vessels calling at the ports of Cameroon.
- La LOI CADRE ; This law that was created on the 5th of August 1996 basically outlines the different fines and sanctions on environmental pollution as a whole in the country and specifies the different administrations responsible for giving out the fines and sanctions concerning their areas of competents.

VI- THE ROLE OF ADMINISTRATIVE AUTHORITIES ON BOARD SHIPS CALLING AT PORTS

1 Maritime authority : *The major role* of the maritime authority plays during inspection of vessels calling at ports is to ensure that ships are seaworthy. That is, the ships are appropriately constructed, equipped and are manned by qualified personnel and that they do not represent any source of pollution, dangers to the marine environment, in line with the provisions of SOLAS, STCW, MARPOL and MLC Conventions. The maritime authority must ensure that the ships are safe, secure and do not pose any danger to the marine environment.

2 Health personnel : *The quarantine officers* has as role the inspection, exclusion, detention, segregation, isolation, protection, treatment , control of sanitary regulations, disinfection of vessels, persons and goods having as their objective the prevention of the introduction or spread of diseases or pests affecting persons on board;

3 Officers of the ministry of environment : their role in collaboration with the maritime authority, is to verify compliance and correct implementation of procedures of marine environmental management on

WHAT ARE THE NATIONAL STANDARDS IN FORCE IN THE PORTS OF CAMEROON ? BY ELVIS HENE NGWANE

board ships;

4 Customs : their role is to verify the accuracy and authenticity of the cargo manifest, as well as make sure that contrabands are not smuggled into the country. They enforce custom laws.

5 Immigration officers : the main role is to verify that there are no stowaways or illegal immigrants on board vessels calling at the ports.

6 Other administrations include forestry, fisheries and animal husbandry that go on board specific vessels to verify compliance for transporting cargo related to their competence.

VII - PERSPECTIVES

- Looking forward to the ratification of MARPOL annex VI and the MLC conventions in order for Cameroon to remain compliant to international conventions and be able to enforce them.
- Improve capacities of personnel's in the maritime industry through regular training.
- Revision of the National merchant code.

NB: The main objective of implementing standards in the ports of Cameroon is to keep our ports safe, attractive and competitive to the world. |





LE PORT AUTONOME DE KRIBI : TOP DEPART POUR LA DEMATERIALISATION

Le 22 janvier 2020 marque la date de lancement officiel de la dématérialisation de la facturation et du paiement de la redevance marchandise au PAK, via le formulaire e-Force du Guichet unique du commerce extérieur (Guce).

C'est en présence de Monsieur Isidore BIYIHA, Directeur Général du GUCE (Guichet Unique des Opérations du Commerce extérieur gie), et de quelques opérateurs économiques nationaux, que la cérémonie de lancement officiel s'est déroulée, en marge de la 2ème session du Comité Consultatif d'Orientation. Opérationnelle au PAK depuis le 1er Janvier 2020 comme annoncé en fin d'année dernière comme le précise Monsieur Patrice MELOM, la place portuaire de Kribi a souhaité donné une dimension plus solennelle, afin d'informer ses partenaires de l'effectivité des procédures de dématérialisation.

Procédures électroniques

L'e-GUCE permet aux acteurs du commerce extérieur de réaliser différentes opérations à partir de postes de travail de type PC.

Les documents obligatoires sont transmis sous forme d'images informatiques et les

informations transitent d'ordinateur à ordinateur sans recopie, éliminant les risques d'erreur de saisie, et de façon confidentielle.

L'accès Internet à travers le système du GUCE met en contact les partenaires avec les réseaux internationaux mondiaux d'échanges de données du transport et de la finance.

Cette option de facilitation consiste, au plan technique, en une interface d'échanges de données informatisées entre les systèmes informatiques du Guce et du PAK. Selon les responsables du port, elle « permet aux opérateurs économiques de s'acquitter des taxes relatives aux services qui leur sont rendus pour le passage de leurs marchandises au PAK, sans se déplacer physiquement vers (les) bureaux à Kribi ».

« Ce premier chantier que nous venons d'achever avec le Guce n'est pas une fin en soi. À présent, nous devons travailler de concert pour dématérialiser les autres procédures en rapport avec l'enlèvement des marchandises. Je pense notamment aux frais d'acconage réglés chez les concessionnaires de terminaux ; aux redevances scanning payables chez l'opérateur du scanner, et pourquoi pas envisager d'inclure les frais de "bon à délivrer" perçus par les consignataires », a confié Patrice Melom. |

Fiche de synthèse du produit

Entreprise	<p>Dénomination : OSIDIMBEA ENCYCLOPEDIA CAMEROUN</p> <p>Forme juridique : SARL (en création)</p> <p>Adresse : B.P 3665 Douala</p> <p>Téléphone : 677.77.82.77 ou 693.16.17.78 ou 665.26.70.17 - E-mail : info@osidimbea.cm</p>
Secteur d'activités	Economie du savoir
Produit	Plateforme en ligne dédiée à la conservation et à la publication de l'histoire des organisations (personnes physiques et morales) du Cameroun.
Problématique	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rassembler en ligne des informations sur une personne du Cameroun est une tâche fastidieuse et généralement vouée à l'échec. Quand elles existent, ces informations sont éparpillées par petits bouts à travers des dizaines de sites web. 2. Les sites web des administrations et des entreprises ne donnent généralement au mieux, que la situation actuelle, au pire, celle au moment de leur création. 3. L'Internet est aujourd'hui le média préférentiel des personnes qui cherchent une information sur les organisations du Cameroun. Malheureusement, les contenus proposés sont pauvres.
Réponses apportées	<p>La solution Osidimbea consiste à reconstruire la mémoire des Organisations du Cameroun :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Réunir toutes les informations pertinentes, actuelles et anciennes ● De manière à faire connaître, pour chaque organisation, <ul style="list-style-type: none"> ○ Date de création. Missions et objectifs ○ Dirigeants successifs. Equipes successives. ○ Faits marquants, activités d'une année ○ Projets entrepris ou réalisés. Dates, Lieux ? ○ Le contexte dans lequel ces projets ont été lancés. Par qui, avec qui, comment et pour quels résultats ? ○ Preuves et documents disponibles.
Cible	Toutes les Organisations du Cameroun.
Partenaires	<p>Tuteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● SBA (SUP'PTIC BUSINESS ACADEMY), Incubateur du Minpostel dédié aux projets numériques <p>Ils nous font confiance :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Port Autonome de Douala, Ministère de la Santé publique, Ministère des Enseignements secondaires, Ministères des Arts et de la Culture, Ministère des Postes et Télécommunications, Ministère de la Promotion de la Femme et de la Famille, Lycées (Ahala, Mimboman, Ngoumou, Mbankomo, Ngoa-Ekellé, Nsam-Efoulan, Binguela, Bojongo, Nyalla, Nsam, ...), Lycées techniques (Yaoundé II, Mbankomo,...), Associations (RADD, ACAFEJ, Association des Femmes de Guientsing II, Office communal du tourisme de Guider, ...)

Description	<p>L'Encyclopédie en ligne OSIDIMBEA – La Mémoire du Cameroun se présente sous la forme d'un ensemble de sites web dont le point d'entrée se trouve à l'adresse www.osidimbea.cm.</p> <p>Chaque organisation qui s'inscrit se voit doter d'une sorte de mini-site dans lequel son histoire est publiée. Ce mini-site comprend autant de pages +1, que l'organisation a d'années d'existence. Le nombre de pages est déterminé par la disponibilité des informations relatives aux différentes années. Chaque page contient un dense résumé, aussi documenté que possible, d'une période. L'Encyclopédie est conçue pour contenir toutes les organisations du Cameroun.</p> <p>En d'autres termes, que votre organisation ait ou non un site en propre, Osidimbea conserve votre mémoire !</p>
-------------	--

Cliquez



POUR EN SAVOIR PLUS

LA REPRISE DU MARCHÉ CONTENEURISÉ S'ANNONCE MODESTE EN 2020

Sur le marché de la ligne régulière conteneurisée, les perspectives de reprise s'annoncent plus modestes que prévu pour 2020. Pour le consultant britannique Drewry Shipping, la première phase du compromis signé entre les États-Unis et la Chine, qui met fin au conflit commercial entre les deux pays, est une bonne nouvelle mais risque d'être décevante pour les armateurs.

Pour Drewry, le conteneur devrait connaître une reprise de 3,3 % en 2020, contre 2,3 % l'an dernier. Les nouvelles prévisions annuelles ont baissé de 0,7 point par rapport à celles qui avaient été établies en septembre 2019.

La fin tant attendue du conflit commercial sino-américain pourrait redonner un coup de fouet à l'économie mondiale, estime le consultant. Selon lui, de nombreux efforts supplémentaires doivent être fournis pour s'assurer d'un accord permanent entre les deux pays "confrontés tous deux à des difficultés semblant irrésolubles", explique l'auteur du rapport.

La menace de taxes sur l'industrie automobile européenne

Le document, signé par Simon Heaney, directeur

général, responsable du conteneur chez Drewry Shipping, pointe les risques que comporte la future politique protectionniste sur le marché du conteneur, en soulignant notamment "les menaces que représentent les taxes douanières supplémentaires que les États-Unis veulent appliquer sur les voitures et les pièces détachées en provenance d'Europe". Des risques d'autant plus importants pour le secteur du conteneur que, selon les propos de Simon Heaney, le trafic automobile en représente un gros volume. "Bien que modeste, la reprise annoncée constitue un pas dans la bonne direction. Elle supprime des incertitudes, mais comme lors des trêves précédentes, l'édifice reste fragile", analyse-t-il. Il redoute toutefois que le marché soit de nouveau victime d'attaques.

Pour 2020, le consultant londonien entrevoit à la fois une croissance de la demande plus rapide qu'en 2019, une faible hausse de la surcapacité, des taux de fret plus élevés que l'an dernier (y compris les surcharges combustibles) et une nouvelle baisse des profits des armateurs. "Les transporteurs maritimes devraient se préparer à se trouver sur une route semée d'embûches en 2020. Avec la fin du conflit sino-américain, ils ne devraient être persuadés que les flux avec la Chine sont prêts à connaître une embellie", a ajouté l'auteur du rapport. |

EN 2019, LE PORT MAROCAIN DE TANGER MED A MANUTENTIONNÉ 4,8 MILLIONS DE CONTENEURS

2 019 aura résolument été l'année des records au port de Tanger Med. L'année dernière, la plus importante plateforme portuaire d'Afrique et de Méditerranée a manutentionné 4 801 713 conteneurs d'équivalents vingt pieds (EVP), soit une croissance significative de 38 % par rapport à 2018.

Sur la même période, un total de 500 465 véhicules ont été traités sur les deux terminaux à véhicules du port de Tanger Med, en hausse de 5 % en glissement annuel, indique l'Autorité portuaire de Tanger Med (TMPA) dans un communiqué. Dans le détail, il s'agit entre autres de 380 784 véhicules Renault, dont 349 050 sont destinés à l'export, et 112 857 véhicules manutentionnés dans le terminal Common user. En plus des voitures, la plateforme a manutentionné un total de 357 214 camions en 2019, soit une croissance de 9 % par rapport à 2018.

Les exportations ont été principalement soutenues par les produits industriels et

agroalimentaires.

Les données récentes du port ont montré que l'activité passagers dans le port est restée stable l'année dernière, avec un transit de 2 775 402 passagers (-1 %) et de 697 324 véhicules (+1 %) par rapport à 2018.

En 2019, 10 nouveaux opérateurs ont démarré leurs activités dans la zone logistique portuaire de Tanger Med. Parmi eux, des acteurs internationaux tels que DHL, Nippon Express et Kasai.

« L'ensemble de ces réalisations conforte la position de Tanger Med comme plateforme de choix au service de l'économie marocaine, et comme hub logistique majeur pour les échanges mondiaux », assure TMPA qui a porté la capacité de la plateforme à 9 millions de conteneurs avec l'ouverture de Tanger Med 2 l'été dernier. |

LE PORT DE COTONOU LUTTE CONTRE LA PIRATERIE

Le port autonome de Cotonou (PAC) veut rassurer ses clients en renforçant la sécurité. Dans une note circulaire en date du mardi 21 janvier 2020, le directeur général du PAC, Joris Albert Thys, a émis dix (10) mesures en vue de renforcer la protection des navires en rade contre les actes de piraterie.

Ci après l'intégrale de la note ➡

REPUBLIQUE DU BENIN
MINISTRE DES INFRASTRUCTURES
ET DES TRANSPORTS
PORT AUTONOME DE COTONOU
DIRECTION GENERALE
DIRECTION DE LA CAPITAINERIE

NOTE CIRCULAIRE N° 144 /2020/PAC/DG/DPSOI/DAJC/DCM/DCI

Portant renforcement des mesures de protection des navires en escale au Port de Cotonou contre les actes de piraterie.

Le Directeur Général du Port Autonome de Cotonou, Autorité Portuaire, porte à la connaissance des Agents maritimes, Consignataires de navires, des manutentionnaires et des Armateurs que les mesures ci-après sont prises en vue de renforcer la protection des navires en escale au port de Cotonou contre les actes de piraterie :

- 1- Tout navire devant séjourner en rade et faire escale au port de Cotonou doit avoir obligatoirement un agent maritime.
- 2- L'agent maritime doit annoncer l'escale de tout navire 48 heures au moins avant son arrivée en rade.
- 3- Un navire dont l'agent maritime n'a pas fait au préalable les formalités d'accostage avant son arrivée en rade ne sera pas autorisé à mouiller, sauf cas de force majeure et autorisation expresse du Commandant du Port.
- 4- Deux (02) heures au moins avant son arrivée à la bouée d'atterrissage, tout navire arrivant en rade de Cotonou doit appeler la tour de contrôle (vigie) de la Capitainerie pour communiquer les renseignements sur son escale notamment le nom de son agent maritime et le motif de son escale (opérations commerciales, etc..).
- 5- Dans le cas où le poste d'opération est occupé :
 - 5-1) Le Commandant du Port attribuera un poste d'attente pour tout navire en fonction des disponibilités. Le navire devra accoster à ce poste, sinon il ne sera pas autorisé à mouiller en rade.
 - 5-2) Si un quai d'attente n'est pas disponible, le Sémaphore des Forces Navales (Cotonou Signal Station) va attribuer une position de mouillage au navire et une garde armée va embarquer à bord du navire avant son mouillage.
- 6- L'embarquement de la garde armée est obligatoire et est sans frais pour tout navire devant séjourner au mouillage en rade de Cotonou.
- 7- Dans le cas où le Commandant du navire refuse l'embarquement de la garde armée, il ne sera pas autorisé à mouiller ; il donnera ses renseignements à la tour de contrôle et retournera au large en dehors des Eaux Territoriales du Bénin.
- 8- Ne sont autorisés à mouiller en rade de Cotonou et à embarquer une garde armée des Forces Navales Béninoises, que les navires ayant des opérations à effectuer au Port de Cotonou.
- 9- Tout navire ayant fini ses opérations commerciales et qui est sorti du port doit faire route sur sa prochaine destination sauf cas de force majeure et autorisation expresse du Commandant du Port.
- 10- Le paiement de toutes les redevances résultant de l'escale de tout navire est obligatoire conformément aux Règlements d'Exploitation et de Police et aux autres textes du Port Autonome de Cotonou.

J'invite les agents maritimes, consignataires de navires, les armateurs et les manutentionnaires au strict respect de la présente Note Circulaire.

Cotonou, le 21 Janvier 2020

Le Directeur Général

Albert Joris THYS.

Ampliations :

- Tous les opérateurs et structures portuaires (tous les manutentionnaires, tous les agents maritimes et consignataires de navires, etc.....)
- Affichage
- Large diffusion

LEXIQUE

Petit lexique français - anglais des termes de transport et de commerce

Dans le cadre d'une amélioration constante de la perception des opérations portuaires, de transport et du commerce, Afriport News Online (ANO) propose désormais la traduction français – anglais de certains termes de transport et de commerce international, parmi les plus usités, pour répondre à la demande d'une partie de notre lectorat.

Abandon : Abandonment

Abordage : Collision

Accon : Lighter

Acconage : Stevedoring / Lighterage

Acconier : Stevedore / Lighterman

Accostable : Accessible

Accostage : Coming alongside / Berthing

Accoster : To come alongside / To Berth

Accrocher : To hook

Achat : Purchase

