



Kribi, le 10 Octobre 2014

COMPTE RENDU ATELIER THEMATIQUE N° 1
SUR
PROCEDURES D'ACCUEIL ET DE GESTION D'UNE ESCALE DE NAVIRE

Liste des Membres :

- **M. AKOO Modeste (Modérateur) ;**
- **M. MOUDOUTHE Melchior Charles (Co-Modérateur);**
- **Mme NSOMOTTO Daline Louise ;**
- **M. DONGMO NGOUETO Jonas ;**
- **M. KUATE Jean ;**
- **M. EYA'ANE EYA'ANE François ;**
- **M. NGANGMO Simon Valéry ;**
- **M. NGUELE Martial (Rapporteur).**

INTRODUCTION

Le présent rapport vise à restituer de manière synthétique les travaux préliminaires du groupe de travail chargé de mener des réflexions qui doivent aboutir sur des propositions et des mesures concrètes pour encadrer les procédures d'accueil et de gestion d'une escale commerciale de navire au Port en Eau Profonde de Kribi (PEPK).

Le Groupe de Travail s'est fixé pour objectif au cours de cette séance de travail introductive d'indiquer les orientations sur l'élaboration et la rédaction des différents livrables qui lui ont été assignés sur cette thématique.

Par la suite le Groupe de Travail propose que son mandat soit prorogé pour lui permettre d'élaborer des projets de procédures relatives à l'accueil des navires au PEPK.

A titre de rappel, ces livrables sont les suivants :

- *L'élaboration du Cahier de charge en vue de sélectionner l'armateur devant effectuer la première escale commerciale-test au Port en eau Profonde de KRIBI ;*



- *L'élaboration d'une cartographie d'acteurs portuaires (missions, statut, conditions d'exercice) ;*
- *L'élaboration du plan type d'une escale de navire porte-conteneur ;*
- *L'élaboration du plan type d'une escale de navire conventionnel ;*
- *Les préconisations en vue de la création d'une capitainerie ;*
- *Les Propositions d'organisation d'une conférence de la Capitainerie ;*
- *Le Contenu d'une CHARTE DE LA COMMUNAUTE PORTUAIRE (désignation d'un comité de rédaction)*

METHODOLOGIE

La méthodologie de travail a consisté à examiner les sept (7) composantes de cette thématique, en s'appuyant sur le cadre légal et réglementaire en vigueur au Cameroun d'une part et, d'autre part, sur les pratiques usuelles dans l'environnement maritime et portuaire pour identifier et organiser les différentes hypothèses de travail.

L'objectif poursuivi est d'identifier les conditions optimales d'exercice des activités et métiers liés à la gestion des escales des navires marchands au PEPK.

LIVRABLE 1 : L'ELABORATION DU CAHIER DE CHARGE EN VUE DE SELECTIONNER L'ARMATEUR DEVANT EFFECTUER LA PREMIERE ESCALE COMMERCIALE-TEST AU PORT EN EAU PROFONDE DE KRIBI

Le Groupe de Travail a identifié trois (3) types d'escales pouvant être utilisées pour la préparation et l'organisation d'une escale commerciale-test au PEPK, comme suit :

Type d'escale	Critères d'exigence	Avantages	Inconvénients
Escale circulaire intégrée dans la rotation de l'armateur (déchargement et chargement de	Eprouver le maximum des composantes opérationnelles du PEPK	Optimisation du rendement de l'escale pour l'armateur ; Simplification	Rigidité dans une programmation intégrée et multiforme.



marchandises/conteneurs avec passage sur terre-plein).		des procédures administratives ; Test de toutes les fonctionnalités du quai du PEPK (outillages, terre-pleins...).	
Déroutement d'un navire en attente de poste à quai au PAD.	Eprouver le maximum des composantes opérationnelles du PEPK	Réduction du temps d'attente pour le navire ; Flexibilité dans la programmation de l'escale ;	Imprévisibilité de la cargaison disponible ; Risques de conflits entre l'armateur et le chargeur sur le port de déchargement et surcoûts de post-acheminement.
Exploitation de candidatures spontanées	Eprouver le maximum des composantes opérationnelles du PEPK	Possibilité d'optimisation du rendement de l'escale pour l'armateur ; Simplification des procédures administratives ; Test de toutes les fonctionnalités du quai du PEPK	Risque de ne pas satisfaire tous les critères d'exigence de l'escale commerciale-test pour PEPK.



		(outillages, terre-pleins...).	
--	--	--------------------------------	--

De cette analyse devrait découler la définition du profil type de l'armement devant être retenu par le PEPK pour la préparation et l'exécution de cette escale commerciale-test.

Toutefois, tous les acteurs impliqués dans l'opérationnalisation de l'hypothèse retenue doivent contribuer à identifier et à faire adhérer des chargeurs justifiant d'un volume significatif de cargaisons à l'import et/ou à l'export dans l'hinterland direct du PEPK ou contigu à celui-ci.

RECOMMANDATIONS

Le Groupe de Travail recommande que mandat soit donné à l'UCAM dans un délai bref pour faire des propositions de sélection d'un armateur susceptible de réaliser l'escale commerciale test, selon les objectifs d'un cahier de charge.

LIVRABLE 2 : ELABORATION D'UNE CARTOGRAPHIE D'ACTEURS PORTUAIRES

Le Groupe de Travail a identifié trois (3) approches permettant d'élaborer une cartographie des acteurs portuaires.

Approche légale et réglementaire :

Cette approche consiste à élaborer la cartographie des acteurs portuaires en se référant au cadre légal et réglementaire en vigueur au Cameroun, notamment :

- **La loi N° 95/09 du 30 janvier 1995**, fixant les conditions d'exercice des professions maritimes et para-maritimes ;
- **Le décret N° 96/072 du 08 avril 1996** fixant les conditions d'agrément et d'exercice des professions para-maritimes ou auxiliaires des transports maritimes ;



- **La loi N° 98/021 du 24 décembre 1998**, portant organisation du secteur portuaire ;
- **Le décret N° 99/128 du 15 juin 1999**, portant organisation et fonctionnement des organismes portuaires autonomes ;
- **Le décret N° 99/129 du 15 juin 1999**, portant organisation et fonctionnement des comités consultatifs d'orientation de l'activité portuaire.

Ce répertoire de textes sera complété par d'autres actes relatifs au Comité FAL, ou à l'intervention des administrations dans les navires.

Par ailleurs, le groupe de travail reconnaît que l'adoption de cette approche dépendra des statuts que le gouvernant voudrait bien octroyer au PEPK, qui devrait soit découler du cadre légal existant au Cameroun ou d'un cadre légal spécifique.

Approche associative :

Cette approche consisterait à s'inspirer des structures de PORT SYNTHESE et des travaux de l'Autorité Portuaire Nationale (APN) pour élaborer une cartographie élargie des métiers portuaires.

Approche par la recherche d'exemples probants sur d'autres places portuaires.

Cette approche vise à procéder à un benchmark de la cartographie des acteurs portuaires, telle qu'elle est implémentée de manière efficace sur d'autres places portuaires.

RECOMMANDATION

Le Groupe de Travail suggère que soit rédigé un Code Ethique, devant encadrer l'intervention des administrations et des opérateurs privés à bord



des navires en escale au PEPK dans le but d'éradiquer certaines pratiques décriées sur d'autres places portuaires au Cameroun.

LIVRABLE 3 ET 4 : L'ELABORATION DU PLAN TYPE D'UNE ESCALE DE NAVIRE PORTE CONTENEUR ET CONVENTIONNEL.

Le Groupe de Travail a retenu trois (3) types d'escale de navires marchands au PEPK :

- Escales commerciales ;
- Escales techniques ;
- Escales judiciaires.

Pour élaborer un plan type d'escale d'un navire porte-conteneurs ou conventionnel, le Groupe de Travail a convenu d'élaborer un tableau qui résume la gestion d'une escale par un consignataire en fonction de la typologie susvisée ainsi que les différentes interactions et les besoins en ressources qui en résultent.

L'élaboration de ce tableau permettra d'éprouver et d'épurer les pratiques usuelles des autres ports camerounais selon le document en annexe et de proposer des procédures simplifiées et conformes aux normes internationales.

LIVRABLE 5 : LES PRECONISATIONS EN VUE DE LA CREATION D'UNE CAPITAINERIE.

Le Groupe de Travail émet les recommandations suivantes au PEPK :

- **La formalisation de l'organisation et du fonctionnement de la Capitainerie et du guide de l'armateur au PEPK;**
- **Le recrutement et la formation en urgence d'officiers et de maitres de port ;**
- **Le rattachement des questions sécuritaires à la capitainerie ;**
- **La construction de logements ou de bâtiments d'astreinte aux abords du périmètre portuaire pour les pilotes et autres personnels d'astreinte afin de garantir la continuité du service public portuaire.**



Le Groupe de Travail suggère que le **profil type** du Commandant du Port du PEPK tienne compte au moins des trois (3) qualités/aptitudes et compétences suivantes :

- Etre un bon technicien ;
- Etre un bon administratif ;
- Etre un bon commercial.

LIVRABLE 6 : LES PROPOSITIONS D'ORGANISATION D'UNE CONFERENCE DE LA CAPITAINERIE.

Le Groupe de Travail formule les **recommandations** suivantes en vue de l'organisation de conférences portuaires à la Capitainerie du PEPK :

- L'élaboration de critères pour définir les priorités d'accostage en fonction du type de trafic et des activités liées;
- La diffusion, dans un souci de large publicité et de transparence, par courriel électronique une (1) heure au plus tard après la tenue de la conférence de la Capitainerie, du programme des mouvements des navires arrêté au cours de celle – ci ;
- La définition d'un point de mouillage conventionnel pour le PEPK, qui sera diffusé dans un bref délai par un avis au navigateur ;
- L'élaboration d'une carte nautique du PEPK et de ses environs.
- L'acquisition d'une pilotine dans de brefs délais, pour compléter la flotte de servitude

Fait à KRIBI le 10 Octobre 2014