

RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN  
Paix — Travail — Patrie

PORT AUTONOME DE DOUALA  
(P.A.D)

DIRECTION GÉNÉRALE

DIVISION DE L'ANALYSE, DE LA  
PROSPECTIVE ET DE LA COOPÉRATION



REPUBLIC OF CAMEROON  
Peace – Work – Fatherland

PORT AUTHORITY OF DOUALA  
(P.A.D)

HEAD OFFICE

ANALYSIS, FORESIGHT AND  
COOPERATION DIVISION

PROJET

APPEL PUBLIC INTERNATIONAL À  
MANIFESTATION D'INTÉRÊT AUX  
INVESTISSEURS

N° .....001...../PAD/DG/2022  
DU ...02 Nov 2022.....

POUR LA RÉALISATION DE CERTAINS  
PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DU PORT  
DE DOUALA

EXERCICES 2022 ET SUIVANTS

PROJECT

OPEN INTERNATIONAL CALL FOR  
TENDERS TO INVESTORS NO.  
...../PAD/GM/2022 OF

FOR THE IMPLEMENTATION OF  
SOME DEVELOPMENT PROJECTS OF  
THE PORT OF DOUALA

2022 FINANCIAL YEAR AND BEYOND

## I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Le Directeur Général du Port Autonome de Douala (PAD), Maître d'Ouvrage, lance un appel public international à manifestation d'intérêt (APMI) aux investisseurs désirant accompagner le PAD dans le financement, la conception, la construction, l'exploitation et la gestion des Projets de développement sur le site actuel du Port de Douala-Bonabéri et son extension sur le site en eau profonde de l'île de MANOKA.

Le programme de développement du Port de Douala-Bonabéri intègre une diversité de projets qui reposent sur deux principaux axes stratégiques, à savoir, d'une part l'amélioration de l'existant à travers la rénovation et l'optimisation des infrastructures du site portuaire actuel de Douala, et d'autre part, l'extension future du port vers un nouveau site portuaire en eau profonde au lieu-dit Manoka dans l'arrondissement de Douala 6e, pour surmonter les contraintes d'exploitation du site actuel, d'ordres foncier et nautique.

Au regard de l'urgence de la réalisation de ces projets, de l'importance des investissements à consentir et de la complexité des projets concernés, la démarche du financement alternatif est l'option privilégiée par le PAD pour la réalisation de ce programme de développement, à travers le transfert aux opérateurs privés qui se positionnent comme investisseurs, des activités y afférentes.

Le présent APMI est formulé pour encourager les investisseurs étrangers et nationaux à investir dans la construction d'infrastructures portuaires et urbaines prévues par le Schéma Directeur de Développement du Port de Douala-Bonabéri et la Banque des Projets du PAD. Les projets visés feront l'objet, le cas échéant, de conventions d'implémentation spécifiques, en stricte conformité avec la réglementation en vigueur au PAD [(Autorisation d'occupation temporaire(AO), Autorisation d'Exploitation Temporaire (AET), concession, etc)].

### II. Présentation du cadre de modernisation et d'extension des infrastructures et superstructures du Port de Douala-Bonabéri

Situé au cœur du Golfe de Guinée, le port de Douala-Bonabéri est à la fois le port historique du Cameroun et l'un des ports majeurs de l'Afrique Centrale. Il permet de desservir les Etats enclavés voisins tels le Tchad, la République Centrafricaine et la partie Nord du Congo. Il assure actuellement environ 95% des importations et exportations nationales, soit près de treize millions de tonnes.

Conçu pour une capacité de 7,5 millions de tonnes par an, sa capacité s'est étendue à treize millions et demi (13,5) de tonnes suite à des aménagements

## I. GENERAL PROVISIONS

The General Manager of the Port Authority of Douala (PAD), Project Owner, hereby launches an open international call for tenders (Open CFT) to investors wishing to accompany PAD in the financing, conception, construction, operation and management of Development Projects on the current site of the Port of Douala-Bonabéri and its extension towards the deep-sea site on the MANOKA Island.

The development programme of the Port of Douala comprises several projects based on two main strategic thrusts, namely, the improvement of the existing site of the current port of Douala by renovating and optimising the infrastructures, on the one hand, and the future extension of the port towards a new deep-sea port site in Manoka in the Douala VI Subdivision, on the other hand, in order to overcome the constraints of exploitation of the current site, both in terms of land and water.

Considering the urgency of the realisation of these projects, their complexity and the importance of the investments to consent, PAD has opted for the alternative financing approach to realise this development program through the transfer to private operators ("investors") of the activities related to it.

This Open CFT aims to encourage foreign and national investors to invest in constructing port and urban infrastructures as envisaged by the Port of Douala-Bonabéri Development Master Plan and the PAD Project Database. The projects targeted will be the subject, where necessary, of specific implementation agreements, in strict compliance with the regulations in force at PAD [(Temporary Occupation Authorisation (TOA), Temporary Exploitation Authorisation (TEA), concession, etc.).]

### II. Presentation of the framework for the modernisation and extension of the infrastructures and superstructures of the Port of Douala-Bonabéri.

Located in the heart of the Gulf of Guinea, the port of Douala-Bonabéri is both the historic port of Cameroon and one of the major ports of the Central African region. It provides access to neighbouring landlocked countries such as Chad, the Central African Republic and the northern part of Congo. It currently accounts for about 95% of national imports and exports, i.e. almost thirteen (13) million tonnes.

Designed for a capacity of 7.5 million tonnes per year, its capacity increased to thirteen and a half (13.5) million

particuliers (extensions diverses) et à une amélioration de son exploitation.

Implanté à la lisière de la ville de Douala, il est aujourd'hui limité dans son extension du fait de l'expansion de la ville vers les berges du Fleuve Wouri et souffre de congestions récurrentes.

Port d'estuaire situé à cinquante (50) kilomètres de la mer, le port de Douala-Bonabéri est accessible par un chenal balisé comportant deux tronçons :

- le chenal extérieur balisé, long de 25 km, large de 250 m et d'un tirant d'eau minimum de -9m ZH supérieure à 9 m. Ces caractéristiques permettent aux navires de se croiser et de faire demi-tour en cas de besoin ;
- le chenal intérieur également balisé, long de 25 km, large de 150 m et d'un tirant d'eau de -7m ZH. Cette profondeur est un handicap supplémentaire en ce qu'elle ne permet pas d'accueillir et de faire accoster les navires de grandes tailles correspondant aux avancées technologiques actuelles.

Pour rester compétitif et consolider sa position stratégique au cœur du Golfe de Guinée, le Port Autonome de Douala (PAD) s'est doté en 2019 d'un Schéma Directeur de Développement (SDD) couvrant la période 2020-2050. Ce Schéma Directeur de Développement s'appuie sur deux (02) axes :

- L'optimisation du port actuel par la réhabilitation, la mise à niveau et la modernisation des infrastructures existantes ;
- L'extension du port actuel vers l'île de Manoka où le plan d'eau présente des profondeurs nettement plus avantageuses, supérieures par endroits à -20 m ZH.

L'implémentation du programme d'investissement de ce SDD est nécessaire et urgente, afin de permettre au Port de Douala de consolider sa position de pôle de référence dans le Golfe de Guinée, et de renforcer sa performance, sa compétitivité et son attractivité.

Au regard de l'évolution des facteurs socio-économiques du Cameroun et de la sous-région, l'étude du Schéma directeur de développement du Port de Douala donne des prévisions de trafics qui passeraient de près de 13 millions de tonnes actuellement à environ 45 millions de tonnes dans 30 ans (horizon 2050) sur les deux sites du nouveau complexe portuaire. Des trafics de cet ordre de grandeur ne pourraient pas être traités par les infrastructures actuelles, dont la capacité maximale a été évaluée à environ 13,5 millions de tonnes par an.

Par ailleurs, les contraintes de tirant d'eau seront de plus en plus importantes, au vu de l'augmentation continue de la taille des navires accueillis au Port de

tonnes after special developments (various extensions) and the improvement of its operations.

Located on the edge of Douala, it is now limited in its extension due to the city's expansion towards the banks of the Wouri River and suffers from regular congestion.

As an estuary port located fifty (50) kilometres from the sea, the port of Douala-Bonabéri is accessible via a marked channel comprising two sections:

- the outer marked channel, 25km long, 250m wide and with a minimum draught of -9m zH greater than 9m. These characteristics allow ships to bypass each other and turn around if necessary;
- the inner channel marked 25km long, 150m wide and with a draught of -7m zH. This depth is an additional obstacle as it makes it impossible to accommodate and berth large vessels with current technological innovations.

To remain competitive and take advantage of its strategic position in the heart of the Gulf of Guinea, the Port Authority of Douala (PAD) adopted a Development Master Plan (DMP) in 2019, covering the period 2020-2050. This Development Master Plan is based on two (02) thrusts:

- The optimisation of the current port by renovating, upgrading and modernising the existent infrastructures;
- The extension of the current port to the Manoka Island, where the water depths are significantly greater, in some places exceeding -20m zH.

Implementing this DMP investment program is necessary and urgent to enable the Port of Douala to consolidate its position as a pole of reference in the Gulf of Guinea and to reinforce its performance, competitiveness and attractiveness.

Considering the evolution of socio-economic factors in Cameroon and the sub-region, the review of the Port of Douala's Development Master Plan gives traffic forecasts that would increase from the actual almost 13 million tonnes to about 45 million tonnes in 30 years (by 2050) on the two sites of the new port complex. Such large volumes of traffic are beyond the capacity of the current infrastructure, whose maximum capacity stands at about 13.5 million tonnes per year.

In addition, the draught constraints will be increasingly important, given the constant increase in the size of ships received at the Port of Douala and in international maritime

Douala et dans le transport maritime international. En tout état de cause, les nouveaux aménagements du site actuel du port de Douala destinés à accroître ses capacités structurelles ne peuvent permettre d'accueillir un trafic supérieur aux 23 millions de tonnes prévues dans 10 ans, à l'horizon 2030. L'extension d'un nouveau pôle portuaire en eau profonde, près de l'embouchure du Wouri, à l'horizon 2030-2050, s'impose pour que Douala demeure un pôle portuaire majeur, comme le veulent son histoire, sa tradition et sa position géographique.

L'ambitieux plan d'investissement du PAD vise à répondre efficacement à cet important défi infrastructurel. Les aménagements projetés devront permettre de couvrir les capacités portuaires correspondant aux hypothèses de croissance du trafic maritime et aux besoins de l'industrie portuaire.

Une Banque des Projets adressée à l'attention des potentiels investisseurs nationaux et internationaux a été élaborée et est jointe au présent APMI.

Plusieurs investisseurs ont déjà manifesté spontanément leur intérêt pour la réalisation des projets de développement des infrastructures portuaires du Port de Douala-Bonabéri, et ont conclu à cet effet des conventions idoines avec le Port Autonome de Douala. Ce type de partenariat, qui procède du processus de transfert ou d'autorisation, par l'autorité portuaire, des activités à caractère industriel et commercial aux investisseurs, est privilégié par le PAD.

Les investisseurs de tous les coins du monde, intéressés par ces importantes opportunités d'affaires, sont invités à se joindre au Port Autonome de Douala pour relever avec succès ce défi infrastructurel, dans le cadre d'une collaboration mutuellement profitable.

### III. MISSIONS DU POTENTIEL INVESTISSEUR

- 1) Les projets mentionnés dans le présent APMI désignent les projets de développement d'infrastructures par des investisseurs privés, à l'issue du processus de transfert des activités y afférentes par le PAD, conformément à la réglementation portuaire en vigueur, intégrant le financement, la conception, l'ingénierie, la construction, l'exploitation et le transfert des infrastructures et superstructures à l'autorité portuaire. Le PAD pourrait, par le biais d'une convention appropriée, autoriser un investisseur privé à développer un projet au travers d'une société de projet à créer par ce dernier. Cette société de projet se verra confier le financement, la construction, l'exploitation et la maintenance des installations et des équipements. Après l'expiration de la période d'exploitation, la société de projet transférera l'ensemble des installations et des équipements de ce projet

transport. In any case, the new developments of the current site of the current port of Douala, which are intended to increase its structural capacity, cannot withstand more than the 23 million tonnes of traffic expected in 10 years, by 2030. The extension of a new deep-sea port, near the estuary of the Wouri River, by 2030-2050 is imperative if Douala is to remain a major port, as reflected in its history, tradition and geographical position.

The ambitious investment plan of PAD aims to meet this important infrastructural challenge effectively. Future developments will make it possible to cover the port capacities that correspond to the maritime traffic growth projections and the needs of the port industry.

A Projects Database for potential national and international investors has been developed and is attached to this Open CFT.

Several investors have already spontaneously expressed their interest in carrying out port infrastructure development projects of the Port of Douala-Bonabéri and, to this end, have signed appropriate agreements with the Port Authority of Douala. This type of partnership, which proceeds from the transfer or authorisation, by the port authority, of industrial and commercial activities to investors, is opted for by PAD.

Investors worldwide interested in these important business opportunities are called upon to successfully join the Port Authority of Douala to meet this infrastructural challenge in a mutually beneficial collaboration.

### III. MISSIONS OF THE POTENTIAL INVESTOR

- 1) The projects referred to in this Open CFT are infrastructure development projects by private investors, following the process of PAD transferring related activities in accordance with the port regulations in force, including financing, conception, engineering, construction, operation and transfer of infrastructures and superstructures to the port authority. PAD could, by means of an appropriate agreement, authorise a private investor to develop a project through a project company to be created by the latter. This project company will be responsible for the financing, construction, operation and maintenance of the facilities and equipment. At the end of the operating period, the project company will transfer all the facilities and equipment under this project to PAD in good condition and with no claim.

au PAD en bon état et sans aucune réclamation.

- 2) Pendant la période d'exploitation, la société de projet ou de gestion doit opérer légalement et indépendamment, récupérer et obtenir des retours sur son investissement grâce aux paiements reçus des utilisateurs des installations et des équipements.

#### IV. TYPOLOGIE DES PROJETS

Les projets visés par le présent APMI incluent les activités commerciales et industrielles à l'intérieur de la circonscription portuaire ou des espaces dédiés placés sous l'autorité du PAD, concourant à l'exploitation optimale et/ou au développement du Port de Douala-Bonabéri.

Les projets susvisés sont présentés dans la Banque des Projets qui sera remise aux investisseurs qui répondront à cet appel à manifestation d'intérêt. Ils se déclinent ainsi qu'il suit :

##### A- Projets à réaliser sur le site actuel du port de Douala-Bonabéri :

- 1- Projets de construction des infrastructures d'accostage, d'exploitation et des voies de communication ;
- 2- Projets de construction des superstructures, bâtiments publics et zones logistiques ;
- 3- Projets de construction des infrastructures d'eau et d'énergie ;
- 4- Projets de construction des infrastructures de tourisme et aménagements urbains divers.

##### B- Projets à réaliser pour l'extension du port sur le site portuaire en eau profonde de l'île de Manoka :

- 1- Projets de construction des infrastructures d'accostage, d'exploitation et des voies de communication ;
- 2- Projets de construction des superstructures, bâtiments publics et zones logistiques ;
- 3- Projets de construction des infrastructures d'eau et d'énergie ;
- 4- Projets de construction des infrastructures de tourisme et de loisirs ;
- 5- Projets de construction des infrastructures de télécommunications.

Le portefeuille détaillé des projets sera retiré par les investisseurs intéressés auprès des services compétents du PAD aux adresses indiquées dans le présent APMI.

#### V. DOSSIER DE MANIFESTATION D'INTÉRÊT

Les potentiels investisseurs devront fournir les pièces ci-après, présentées en deux volumes :

- 2) During the operating period, the project or management company must operate legally and independently, recovering and achieving returns on its investment through payments from users of the facilities and equipment.

#### IV. TYPES OF PROJECTS

The projects referred to in this Open CFT include commercial and industrial activities within the port district or dedicated areas placed under the authority of PAD, contributing to the optimal exploitation and/or development of the Port of Douala-Bonabéri.

The above-mentioned projects are presented in the Projects Database, which will be handed over to investors who respond to this call for tenders. They are as follows:

##### A- Projects to be carried out on the current site of the port of Douala-Bonabéri:

- 1- Projects to construct berthing, exploitation and communication network infrastructures;
- 2- Projects to construct superstructures, public buildings and logistics areas;
- 3- Projects to construct water and electricity infrastructures;
- 4- Projects to construct touristic infrastructures and various urban facilities.

##### B- Projects to be carried out for the expansion of the port site to the deep-sea port site on the Manoka Island:

- 1- Projects to construct berthing, exploitation and communication network infrastructures;
- 2- Projects to construct superstructures, public buildings and logistics areas;
- 3- Projects to construct water and electricity infrastructures;
- 4- Projects to construct touristic and leisure infrastructures;
- 5- Projects to construct telecommunication infrastructures.

Interested investors will collect the detailed project portfolio from the relevant PAD departments at the addresses indicated in this Open CFT.

#### V. TENDER FILE

Potential investors will have to provide the following documents in two volumes:

**a) Volume 1 (Pièces administratives)**

- Une lettre de manifestation d'intérêt dûment signée de l'investisseur ou du mandataire du groupement d'investisseurs, indiquant le(s) projet(s) pour le(s)quel (s), l'intérêt est manifesté ;
- Le justificatif de l'existence légale de l'entreprise du potentiel investisseur par la production d'un registre de commerce et d'une attestation datant de moins de 90 jours attestant que celui-ci n'est pas en situation de faillite ou de suspension d'activités.
- L'acte de groupement, éventuellement.

**b) Volume 2 (Dossier technique)**

Le dossier technique devra comprendre :

N°	CONTENU DU DOCUMENT	AUTHENTICATIO N
B.1	La présentation du potentiel investisseur ainsi que ses domaines d'actions et d'intervention	Datée, signée et cachetée par l'investisseur.
B.2	Une présentation des références du potentiel investisseur dans le financement et la réalisation des projets similaires	Datée, signée et cachetée par le représentant légal du potentiel investisseur.
B.3	Une présentation de ses partenaires techniques et financiers, le cas échéant	Document signé justifiant d'une relation avec les partenaires cités
B.4	Une indication de la localisation du potentiel investisseur et de sa nationalité	Adresse complète de la localisation de l'investisseur

**c) Volume 3 (Dossier financier)**

N°	CONTENU DU DOCUMENT	AUTHENTI FICATION
B.1	une attestation de domiciliation bancaire délivrée par une banque de premier ordre du pays d'origine de l'investisseur	Datée, signée et cachetée par la banque à la période de l'APMI.
B.2	l'attestation de capacité financière, délivrée par une banque de premier ordre ;	Datée, signée et cachetée par la banque à la

**a) Volume 1 - (Administrative documents)**

- A letter of tender duly signed by the investor or the representative of the investors' consortium, indicating the project(s) of interest;
- Proof of the legal existence of the potential investor's company by producing a trade register and a certificate not older than 90 days attesting that it is not in a situation of bankruptcy or suspension of activities.
- The Articles of Association, if any.

**b) Volume 2 - (Technical file)**

The technical file should include the following:

No	CONTENT OF DOCUMENT	AUTHENTICATION
B.1	The presentation of the potential investor and his areas of action and intervention	Dated, signed and stamped by the investor.
B.2	A presentation of the potential investor's references in the financing and implementation of similar projects	Dated, signed and stamped by the potential investor's legal representative.
B.3	A presentation of its technical and financial partners, if any	A signed document proving a relationship with the partners mentioned
B.4	An indication of the potential investor's location and nationality	The full address of the investor's location

**c) Volume 3 (Financial file)**

No	CONTENT OF DOCUMENT	AUTHENTIFI CATION
B.1	A bank account holder certificate issued by a first-class bank of the investor's home country	Dated, signed and stamped by the bank at the time of the Open CFT.
B.2	A proof of financial capacity issued by a first-class bank;	Dated, signed and stamped by the bank at the time of the Open CFT.

## VI. PROCÉDURES D'ÉTABLISSEMENT DES PARTENARIATS ENTRE LE PAD ET LES POTENTIELS INVESTISSEURS

À l'issue des manifestations d'intérêt par les potentiels investisseurs, la procédure d'établissement des partenariats suivra les étapes suivantes :

1. La signature d'un memorandum d'entente (MoU) avec le(s) partenaire(s) pour le(s) projet(s) sélectionné(s) après visite du site du projet et réunion de cadrage avec les services compétents du PAD, à l'issue desquelles le partenaire procédera à la constitution des dossiers de faisabilité pour le(s) projet(s) sélectionné(s), en l'occurrence les études de pré-faisabilité incluant :
  - La description préliminaire du projet ;
  - L'étude de marché sommaire et l'identification des potentiels exploitants ;
  - La conception de la maquette 3D du projet avec une implantation sur le site réel du projet ;
  - L'évaluation des capacités de stockage et de des trafics ;
  - L'estimation des coûts préliminaires du projet ;
  - Les termes de référence (TDR) des études de faisabilité et les notes méthodologiques y afférentes ;
  - L'estimation des coûts des études de faisabilité technique et d'ingénierie d'Avant-Projet Sommaire (APS) et d'Avant-projet détaillé (APD) et d'impact environnemental et social ;
  - la lettre d'intention du partenaire financier ;

**N.B :** Toutes les études de pré-faisabilité, le cas échéant, se font à la charge exclusive de l'investisseur.

2. Chaque projet dont les études de pré-faisabilité seront bouclées et validées, fera l'objet d'accords d'implémentation distincts en bonne et due forme indiquant les prestations et les responsabilités incombant aux parties ainsi que les modalités de pilotage et d'exécution du projet envisagé ;
3. Ensemble, les parties pourront éventuellement, une fois les études de pré-faisabilité et la proposition de projet de l'investisseur validées d'accord parties, définir le modèle de financement adapté à chaque projet (crédits bancaires et institutionnels, BOT, concession, AOT, AET, mobilisation mixte, etc) en vue de la réalisation des études de faisabilité d'avant-

## VI. PROCEDURES FOR ESTABLISHING PARTNERSHIPS BETWEEN PAD AND POTENTIAL INVESTORS

After receiving tenders from potential investors, the procedure for establishing partnerships will proceed as follows:

1. The signing of a Memorandum of Understanding (MoU) with the partner(s) for the selected project(s) after visiting the project site and a scoping meeting with the relevant services of PAD, at the end of which the partner will compile the feasibility files for the selected project(s), in this case, the pre-feasibility studies including:
  - The preliminary description of the project;
  - The market survey and identification of potential operators;
  - The design of the 3D model of the project with an installation on the actual site of the project;
  - The assessment of storage capacity and traffic;
  - The preliminary project cost estimates;
  - The terms of reference (ToR) for the feasibility studies and the related methodological notes;
  - Cost estimates for the technical feasibility and engineering studies for the Preliminary Design (PSD) and Detailed Design (DPD) and the environmental and social impact studies;
  - The letter of intent from the financial partner;

**NOTE:** All pre-feasibility studies, if any, are at the sole expense of the investor.

2. Each project whose pre-feasibility studies are completed and validated will be the subject of separate implementation agreements in due form indicating the services and responsibilities incumbent on the parties as well as the modalities of steering and executing the envisaged project;
3. Together, the parties may, once the pre-feasibility studies and the investor's project proposal have been validated by agreement, define the financing model adapted to each project (bank and institutional credits, BOT, concession, AOT, AET, mixed mobilisation, etc.) to carry out the preliminary and detailed feasibility studies, the related construction, operation, management and maintenance.

## VII. MISE EN CONCURRENCE

- a) Si plusieurs partenaires sont signataires de MoU pour un même projet, la signature éventuelle d'un Accord de Développement interviendra après la sélection par mise en concurrence de la proposition qui satisfait le mieux aux attentes du PAD.
- b) Dès publication de la liste des partenaires retenus, une lettre d'information sera adressée à tous les partenaires ayant manifesté leur intérêt pour le même projet, indiquant les critères de sélection en vue de la désignation du partenaire présentant la meilleure proposition.
- c) Les résultats de la sélection des candidats seront établis par ordre de mérite.
- d) En cas de défaillance du premier candidat présélectionné et signataire de l'accord de développement, le deuxième sera consulté pour les mêmes fins, et éventuellement les autres, jusqu'à la conclusion d'une Convention définitive.
- e) En cas de défaillance d'un candidat signataire d'une convention définitive, la même méthode de consultation des candidats classés par ordre de mérite sera utilisée.

## VIII. PUBLICATION DE LA LISTE DES INVESTISSEURS RETENUS POUR LA SIGNATURE DES MEMORANDUM D'ENTENTE AVEC LE PAD

Un (01) mois après la date limite de recevabilité des dossiers des investisseurs, le PAD publiera une liste des partenaires ayant manifesté leur intérêt pour la réalisation des projets spécifiques du PAD et qui ont été retenus pour la signature des MoUs.

## IX. MODALITÉ DE DÉPÔT DES DOSSIERS DES POTENTIELS INVESTISSEURS

Le dossier de manifestation d'intérêt, établi en langue française ou anglaise sera reçu en deux (02) exemplaires tous les jours entre 9h et 15h dont un exemplaire déposé au courrier central du PAD et l'autre au Secrétariat de la Division de l'Analyse, de la Prospective et de la Coopération, sise respectivement au rez-de-chaussée et au 10<sup>ème</sup> étage de l'immeuble siège du PAD à BONANJO, au plus tard le 31 MAR 2013 à 10 heures contre décharge et devra porter la mention :

## VII. COMPETITION

- a) Where several partners are signatories to MoUs for the same project, the eventual signing of a Development Agreement will take place after a competitive selection of the proposal that best meets the expectations of PAD.
- b) As soon as the list of selected partners is published, an information letter will be sent to all partners who have expressed interest in the same project, indicating the selection criteria for the choice of the partner with the best proposal.
- c) The results of the selection of tenderers will be established in order of merit.
- d) If the first shortlisted tenderer fails to sign the development agreement, the second tenderer will be consulted for the same purpose, and eventually the others, until a final agreement is signed.
- e) In the event of failure to meet the requirements of a tenderer with a final agreement, the same method of consultation of tenderers ranked in order of merit will be applied.

## VIII. PUBLICATION OF THE LIST OF INVESTORS SELECTED TO SIGN THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING WITH PAD.

One (01) month after the deadline for submitting investor tenders, PAD will publish a list of partners who have expressed interest in implementing specific PAD projects and who have been selected to sign MoUs.

## IX. MODALITIES FOR THE SUBMISSION OF FILES BY POTENTIAL INVESTORS

Every day between 9:00 a.m. and 3:00 p.m., tender files drafted in French or English Language may be deposited with acknowledgement of receipt in two (02) copies; one at the central mail office of PAD and the other at the Secretariat of the Analysis, Foresight and Cooperation Division, located respectively on the ground floor and the 10th floor of the head office building of PAD in BONANJO, no later than \_\_\_\_\_ by 10:00 a.m. The files should be labelled:



POUR LA RÉALISATION DE CERTAINS PROJETS DE  
DÉVELOPPEMENT DU PORT DE DOUALA

**X. DOCUMENTS DE TRAVAIL ET RENSEIGNEMENTS  
COMPLÉMENTAIRES**

Les candidats intéressés par cet appel à manifestation d'intérêt peuvent se procurer gratuitement de la Banque de Projets et tout autre document de travail utile auprès de la Division de l'Analyse, de la Prospective et de la Coopération sise au 10<sup>e</sup> étage de l'immeuble siège du PAD ou sur demande écrite, par courrier électronique ou par télécopie aux coordonnées suivantes :

Port Autonome de Douala  
Division de l'Analyse, de la Prospective et de la  
Coopération  
M. le Chef de Division  
Tel : (237) : 677 30 02 21  
E-mail : joseph.nguenentepe@pad.cm;

Pour tous renseignements complémentaires,  
s'adresser à :

M. le Chef de la Cellule des Études et de la  
Prospective  
Tél : (237) 650 614 608  
E-mail : hervemartial.mvendo@pad.cm

FOR THE IMPLEMENTATION OF SOME DEVELOPMENT  
PROJECTS OF THE PORT OF DOUALA

**X. WORKING DOCUMENTS AND FURTHER INFORMATION**

Candidates interested in this call for tenders may obtain a copy of the Projects Database and any other useful working document, free, from the Analysis, Foresight and Cooperation Division on the 10th floor of the head office building of PAD or by written request, by e-mail or by fax from the following address:

Port Authority of Douala  
Analysis, Foresight and Cooperation Division

The Head of Division

Tel : (237): 677 30 02 21

Email: joseph.nguenentepe@pad.cm;

For further information, please contact:

The Head of the Research and Prospection Unit

Tel.: (237) 650 614 608

Email: hervemartial.mvendo@pad.cm

DOUALA, LE 02 NOV 2022  
DOUALA,

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL,  
THE GENERAL MANAGER,



Cyrus NGO'O

AMPLIATIONS / COPIES TO :

- PAD
- SOPECAM
- REPRESENTATIONS / PAD / PAD REPRESENTATIONS (BANGUI, DJAMENA, LIMBE, YDE)
- AMBASSADES/EMBASSIES
- CHRONO/RECORDS
- ARCHIVES
- AFFICHAGE/POSTING