



**Étude sur les règles, procédures et dispositifs institutionnels de terrain nécessaires au suivi du bois en transit en Afrique centrale**

**RESTITUTION AU GROUPE DE TRAVAIL DE LA COMIFAC**

**DOUALA, le 9 novembre 2011**

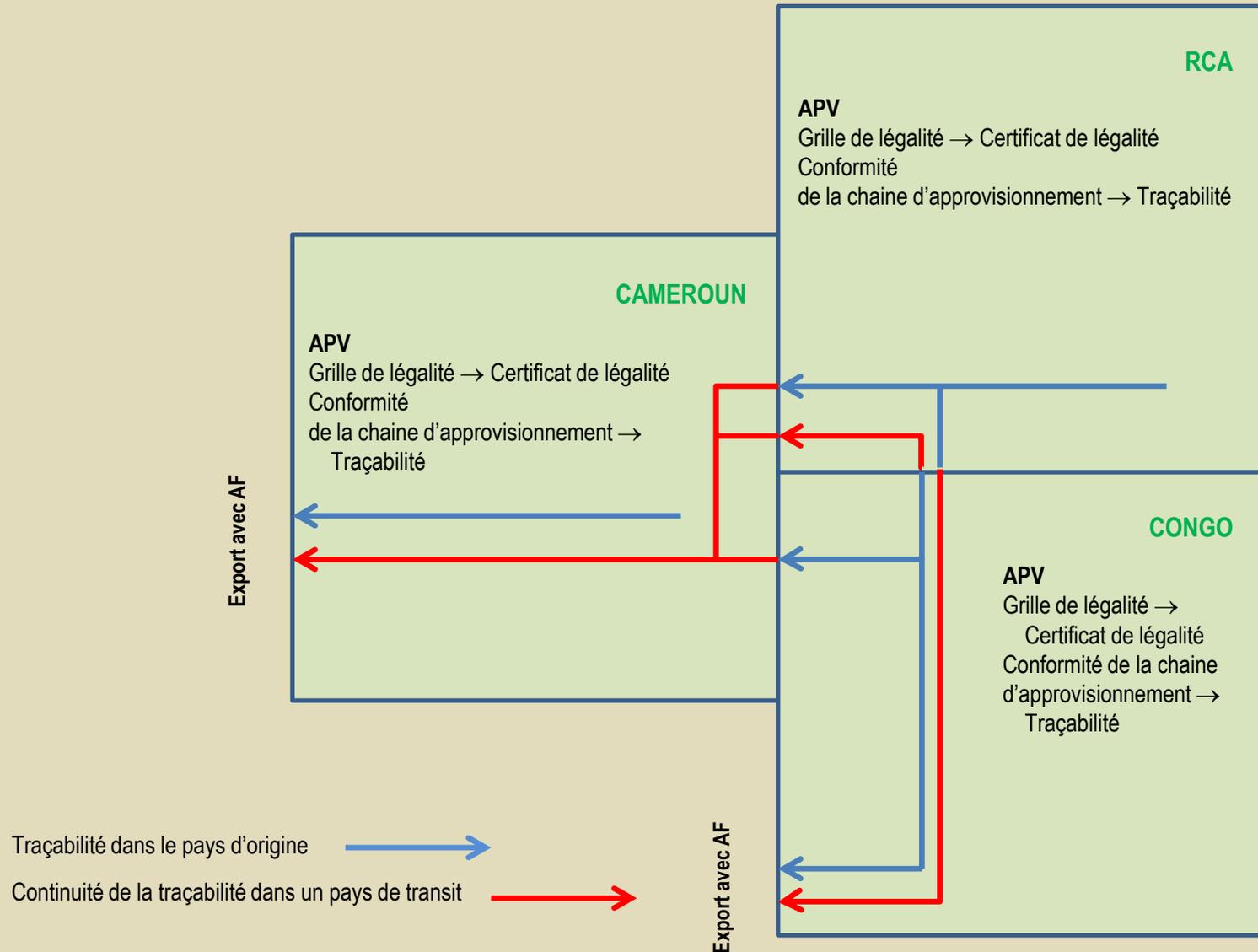
# **Plan de la présentation**

- 1. Introduction : rappel du mandat et méthodologie**
- 2. Problématique du transit du bois CEMAC et du transport du bois camerounais en vue d'une exportation à Douala**
- 3. Options considérées pour la continuité de la traçabilité des bois en transit**
- 4. Description de l'option retenue : fonctionnalités pertinentes du STBC**
- 5. Problématique de l'émission des autorisations FLEGT**
- 6. Proposition d'un guichet FLEGT au port de Douala**
- 7. Procédure d'émission des autorisations FLEGT**
- 8. Outil informatique pour lier les demandes d'autorisation FLEGT à la traçabilité et aux SVL des pays d'origine.**
- 9. Recommandations finales**

# 1. Introduction : rappel du mandat et méthodologie

- Faire un état des lieux analytique du circuit du bois en transit dans les pays concernés → Recueil et analyse de l'information par les consultants des 3 pays sur la base d'un questionnaire
- Élaborer les règles et procédures nécessaires au suivi du bois en transit → Analyse des options, consultations, description des procédures de l'option retenue
- Identifier et répertorier les informations partageables par les différentes parties prenantes → Consultations, analyse des SI, description des éléments d'information de la plateforme informatique commune pour la gestion des AF
- Préciser le mode opératoire des dispositifs institutionnels de terrain relatif au suivi du bois en transit → Inclus dans la description de l'option et dans la proposition d'une plateforme informatique commune pour la gestion des AF
- Proposer une approche méthodologique de test en vraie grandeur de ces outils. → Recommandation sur le développement de la plateforme en vue de faire des tests en lien avec les ST nationaux

## 2. Problématique du transit (bois CEMAC) et du transport (bois camerounais) en vue d'une exportation



### **3. Options considérées pour la continuité de la traçabilité des bois en transit**

**SEULEMENT 3 OPTIONS POSSIBLES**

**( POUR LA SUITE, LE CAMEROUN EST PRIS EN EXEMPLE COMME PAYS DE TRANSIT ET D'EMBARQUEMENT (PORT DE DOUALA) MAIS LES PRINCIPES SONT APPLICABLES À TOUS LES CIRCUITS D'EXPORTATION DANS LES PAYS DE LA COMIFAC AYANT SIGNÉ UN APV )**

- **Reconnaissance du système de traçabilité du pays d'origine lors du transit dans un autre pays**
  - **Problème opérationnel : les contrôleurs camerounais (à la frontière, aux check points et à l'entrée du port) doivent être formés et connectés aux ST du Congo et de RCA sinon la traçabilité « active » est rompue**
  - **Problème de fond : ne permet pas l'intégrité du ST du Cameroun (du bois camerounais illégal peut être maquillé en bois CEMAC)**
- **Utilisation du système de traçabilité du pays de transit pour les bois d'autres pays**
  - **Demande une étape d'enregistrement des produits CEMAC en transit dans le ST du Cameroun (nouvelle exigence) même si déjà enregistré dans ST du pays d'origine**
  - **Demande l'enregistrement dans 3 ST si par exemple le bois vient du Congo et transite par la RCA et le Cameroun**
  - **Déjà prévu dans les TDR du ST du Cameroun pour assurer l'intégrité du système (du bois illégal camerounais ne peut pas être maquillé en bois CEMAC)**
- **Mise en place d'un système de traçabilité « supra national » ou intégration des systèmes nationaux**
  - **Institutionnellement trop lourd**
  - **Technologiquement trop lourd**

#### **4. Description de l'option retenue : fonctionnalités pertinentes du STBC**

- De quelle façon le bois du Congo ou de RCA doit-il être enregistré dans le ST du Cameroun ?**
- Quelles seront les formalités aux postes frontières ?**
- Comment seront traités les cas de rupture lors du transit au Cameroun ?**
- Quel est le point d'apurement (pour fermer la chaîne de traçabilité) et quelles en sont ses exigences ?**

→ Enregistrement du bois CEMAC dans le ST du Cameroun

## **3 OPTIONS**

### **A. Enregistrement au poste frontière**

- On doit créer un lien avec ST d'origine : nécessite accès au ST Congo et au ST Cameroun, donc un poste de contrôle mixte
- Opération laborieuse : files d'attente
- Possibilité d'erreurs de saisie
- Corruptibilité des agents

### **B. Pré-enregistrement en ligne par l'opérateur**

- Procédure identique à celle demandée aux opérateurs camerounais (principe et fonctionnalité du système déjà acquis)
- Responsabilisation de l'opérateur
- Facilité à la frontière puisque le bois est déjà renseigné dans le système : le traitement est le même que dans tout check point

### **C. Pré-enregistrement automatique (interconnexion des ST)**

- Institutionnellement trop lourd
- Technologiquement trop lourd

## **PRÉ-ENREGISTREMENT EN LIGNE PAR UN OPÉRATEUR CEMAC**

- a. **Enregistrement d'un opérateur CEMAC et demande de code-barres**
  - **Idem opérateur camerounais**
- b. **Enregistrement des informations d'une grume**
  - **N° du code-barres STBC**
  - **N° du code-barres ST « pays d'origine »**
  - **Date**
  - **Essence**
  - **Longueur**
  - **Diamètre gros bout**
  - **Diamètre petit bout**
  - **N° du contrat (optionnel)**
- c. **Enregistrement des informations d'un colis de débités**
  - **N° du code-barres STBC**
  - **N° du code-barres « pays d'origine »**
  - **Essence**
  - **Volume solide**
  - **Nombre de pièces**
  - **Longueur**
  - **Largeur**
  - **Hauteur**
  - **N° du contrat (optionnel)**
- d. **Générer une lettre de voiture STBC « CEMAC »**
  - **Idem opérateur camerounais**

## → Formalités aux postes frontières

Les contrôleurs du pays de sortie font leurs propres contrôles douaniers :

- **EX-1/BAE: taxes acquittées**
- **Spécifications contrôlées par les programmes ou services de vérification (Congo = SCPFE, RCA = BIVAC)**

Les contrôleurs du pays d'entrée peuvent procéder à un contrôle visuel rapide des produits et enregistrer leur « entrée au Cameroun » en relevant leur n° de code-barres (même procédure que dans un check point)

- **Si en ligne : contrôle effectif et coché « entré » (format du champ: date)**
- **Si non en ligne : contrôle de cohérence et coché « entré » différés mais le camion n'est pas bloqué / l'opérateur est quand même protégé par le visa « vu » sur sa lettre de voiture CEMAC qu'il avait pu produire au travers du ST du Cameroun**

## → Traitement des ruptures pendant le transit au Cameroun

- A. Transit sans rupture de charge ni de nature
- B. Rupture de charge camion-camion
- C. Changement de moyen de transport
- D. Changement de propriétaire
- E. Commerce régional et admissions temporaires
- F. Modification du produit
- G. Modification du conditionnement (mise en container)

### A. Transit sans rupture de charge ni de nature

- Enregistrement au poste frontière
- Autres contrôles routiers
- Enregistrement à l'arrivée au port de Douala (poste forestier du MINOF, Check point PSRF et SEPBC)
- Les produits en containers peuvent échapper à l'enregistrement « entrée port » s'ils sont confiés directement à la DIT

## **B. Rupture de charge camion-camion**

- **Aucun impact sur la traçabilité tant que le produit ne change pas et qu'il possède son identifiant (numéro de code-barres STBC)**
- **Cas de modification du produit traité au point F**

## **C. Changement de moyen de transport**

- **Aucun impact sur la traçabilité tant que le produit ne change pas et qu'il possède son identifiant (numéro de code-barres STBC)**
- **Le passage d'une lettre de voiture à un « way bill CAMRAIL » ne pose aucun problème de traçabilité puisque pour les besoins de la traçabilité, ce n'est pas le document qui est vérifié mais bien chaque produit.**
- **Cas de modification du produit traité au point F**

## **D. Changement de propriétaire**

- **Aucun impact sur la traçabilité tant que le produit ne change pas et qu'il possède son identifiant (numéro de code-barres STBC)**
- **Le nouveau propriétaire doit être agréé dans le STBC (qu'il soit camerounais ou CEMAC) pour produire et enregistrer une lettre de voiture et pour effectuer une demande d'autorisation FLEGT**
- **Cas de modification du produit traité au point F**

## **E. Commerce régional et admissions temporaires**

- **Aucun impact sur la traçabilité tant que le produit ne change pas et qu'il possède son identifiant (numéro de code-barres STBC)**
- **Le cas d'une transformation dans une usine camerounaise ne posera pas de problème de traçabilité en autant que le produit est enregistré dans le STBC comme « entré usine » et « usiné » lorsque amené à la scie de tête d'une ligne de produit**
  
- **Le problème vient de considérations fiscales: pour échapper à la taxe d'entrée usine qui constitue une double taxation puisque le bois a déjà subi une taxe à l'exportation en RCA ou au Congo, le transformateur camerounais sollicite du MINFOF une « autorisation d'importation » qui le dispense du système d'information régulier (DF10, lettre de voiture, carnet d'entrée usine). Si le transformateur est en point franc, il peut aussi invoquer le statut d'admission temporaire pour justifier cette dérogation à la taxe d'entrée usine et aux systèmes d'information.**

**CETTE PRATIQUE EST NÉFASTE POUR LA TRAÇABILITÉ**

- Dans le cadre du STBC aucun bois ne devra être exempté des procédures d'enregistrement dans le système à toutes les étapes de la chaîne d'approvisionnement peu importe son statut fiscal ou douanier
- Cette étude n'a pas pour but de traiter les questions fiscales: Est-ce que le pays d'origine devrait exonérer de la taxe d'exportation le bois qui sera transformé dans un autre pays CEMAC? Est-ce la taxe camerounaise d'entrée usine ne devrait pas être appliquée pour du bois ayant subi une taxe d'exportation dans son pays d'origine?
- Toutefois, cette étude souligne la nécessité que tout bois en circulation au Cameroun soit enregistré dans le STBC: Pour appliquer les règles de traçabilité lors de la transformation (basées sur le rendement matière) et pour pouvoir enregistrer des colis et produire une lettre de voiture, le transformateur devra enregistrer le bois de toute provenance
- De toute façon, avec une traçabilité sans faille sur l'origine des bois, les administrations fiscales et douanières auront des données fiables pour appliquer les mesures fiscales qu'elles accorderont aux opérateurs dans le cadre du régime douanier CEMAC

## F. Modification du produit

- Cas de la transformation déjà traité
- Rafrâichissement d'une grume
- Sectionnement d'une grume: une grume-mère produit deux grumes-filles
- Re-colisage de débités
- Vente aux enchères par le MINFOF de bois abandonnés, échoués ou saisis
- Les opérateurs devront être agréés dans le STBC et suivre les règles d'enregistrement des produits (grumes ou colis de débités): par exemple chaque nouvelle grume-fille doit recevoir un nouveau numéro de code-barres lié au code-barres de la grume-mère
- Si cela n'est pas fait, la grume-fille ne sera pas conforme dans le système aux fins de l'enregistrement sur une lettre de voiture, lors d'un contrôle routier ou à son entrée au port.

## G. Modification du conditionnement (mise en container)

- Le passage du vrac au container ne pose pas, en théorie, de problème de traçabilité puisque pour les besoins de la traçabilité, chaque produit d'un chargement (en vrac ou en container) doit être déclaré sur une lettre de voiture et à son entrée au port
- Le problème tient au fait que les produits en containers peuvent échapper à l'enregistrement « entrée port » s'ils sont confiés directement à la DIT
- Si une demande d'AF est faite, le problème est partiellement résolu: bien qu'on ne voit pas le produit, il doit être déclaré et conforme dans la chaîne de traçabilité

## → Exigence de fermeture de la chaîne de traçabilité

Pour assurer l'intégrité d'un système de traçabilité, il est incontournable de pouvoir enregistrer un produit (avec autant que possible un contrôle visuel) lors de son utilisation finale: transformation ou exportation.

Le principe est simple: si la chaîne de traçabilité n'est pas fermée, des produits illégaux pourront utiliser un identifiant valide plusieurs fois.

C'est d'ailleurs pourquoi le bois de consommation locale dans le secteur informel est difficilement traçable.

Pour l'exportation, la fermeture de la chaîne de traçabilité est assurée dans un premier temps par l'enregistrement « entrée au port ». Toutefois, certains bois pourraient ressortir du parc de commercialisation de la SEPBC, d'autres être modifiés (rafraîchissement, changement de dimension, re-colisage, etc.).

Il convient donc de fermer la chaîne de traçabilité lors du tout dernier maillon: l'autorisation FLEGT. **C'EST POURQUOI LA PRÉSENTE ÉTUDE S'EST PENCHÉE SUR LA PROCÉDURE D'ÉMISSION DES AUTORISATIONS FLEGT.**

## 5. Problématique de l'émission des autorisations FLEGT

Pour faciliter le dédouanement à son arrivée dans un port européen, il est assumé que l'Union Européenne demande qu'une **AUTORISATION FLEGT** soit associée à un **CONNAISSEMENT MARITIME** (Bill of Lading).

C'est ainsi que toute la marchandise d'un envoi pourra être acceptée en un seul bloc et que les autorités douanières européennes n'auront pas à faire l'apurement ou des réconciliations à partir de plusieurs listes (autorisations FLEGT) de produits.

Compte tenu des « short ship » et du groupage de deux envois sur un même BL qui peut en résulter si le destinataire et le port d'embarquement sont les mêmes, il faut attendre de connaître les produits correspondant à un BL avant d'émettre l'AF.

Or le BL est délivré dans les heures qui suivent l'appareillage du navire. Il y a suffisamment de temps pour émettre l'AF avant l'arrivée du bateau en Europe mais l'exportateur ne peut prendre le risque de faire embarquer ses produits s'il n'est pas certain d'obtenir l'AF. Il doit donc y avoir une étape de validation des produits (équivalent d'une AF « provisoire ») avant l'embarquement. Cela peut être fait au même moment que la déclaration d'exportation (EX-1 au travers de SYDONIA) aux douanes camerounaises autant pour le bois camerounais que pour le bois CEMAC qui sont tous deux soumis à cette formalité.

## **Problématique de l'émission des autorisations FLEGT (suite...)**

**PRINCIPE DE FLUIDITÉ DES OPÉRATIONS PORTUAIRES** : L'autorisation FLEGT ne doit pas être un document supplémentaire de la procédure douanière (BAE indiqué sur la EX-1 définitive visée par les Douanes) permettant l'amenée aux parcs sous douanes, sur les quais, et pour permettre l'embarquement.

Les opérations de l'autorité portuaire, des chargeurs et des armateurs ne doivent pas être bloquées ni même perturbées. De toutes façons, le MINFOF n'a pas l'autorité pour imposer une exigence à ce niveau.

**PRINCIPE DE RESPONSABILISATION DES EXPORTATEURS** : L'autorisation FLEGT n'est pas une exigence d'exportation. Il s'agit d'un privilège que le pays accorde à un exportateur pour faciliter l'entrée de ses produits sur le territoire européen. En conséquence, il revient à l'exportateur de s'assurer que ses produits sont conformes pour être en mesure d'obtenir sans mauvaise surprise son autorisation FLEGT.

## Problématique de l'émission des autorisations FLEGT (suite...)

Puisque l'APV a été conclu entre l'Union Européenne et chaque pays,

Puisque le Système de Vérification de la Légalité est propre à chaque pays,

Il revient au pays d'origine du bois (sauf s'il a été transformé au Cameroun puisqu'il devient alors camerounais) d'émettre l'AUTORISATION FLEGT même si son entrée au port de Douala a été fait sur la base de son identifiant (numéro de code-barres) dans le système de traçabilité du Cameroun qui a assuré la continuité de la traçabilité pendant le transit.

Il faut donc mettre en place des facilités et une procédure pour que l'autorisation FLEGT puisse être demandée par rapport à des produits arrivant à Douala avec un identifiant camerounais tout en pouvant retourner au système de traçabilité du pays d'origine pour vérifier la chaîne d'approvisionnement dans le pays d'origine et les autres signaux (certificat de légalité, fiscalité et contentieux) à la base d'une autorisation FLEGT.

Il faut aussi que l'émission de l'AF se fasse rapidement peu importe l'autorité désignée par chaque pays pour délivrer cette autorisation.

## Problématique de l'émission des autorisations FLEGT (suite...)

### L'émission d'une autorisation FLEGT constitue la fin de la traçabilité « active »

- Le produit ne passera plus à aucune autre étape bloquante et il ne sera plus contrôlé (l'AF n'est pas une exigence pour l'embarquement)
- Les pays ayant conclu un APV n'ont pas le pouvoir de demander l'instauration d'un système de contrôle en Europe (bien que ce serait l'idéal et cela pourrait être fait avec un accès en ligne aux ST des pays d'origine...)

### On passe alors à une traçabilité « passive » où le document papier fait foi et où il y a une possibilité de remonter à l'origine (seulement lors d'audits) à partir de l'information contenue sur l'Autorisation FLEGT

- Il faut donc sécuriser le document qui sera accepté sur la base de son « authenticité »
- L'acte d'imprimer, de signer et d'apposer un cachet sur le document peut donner lieu à de la fraude (faux document), du clientélisme ou de la corruption, et certainement à des goulots d'étranglement (délais).
- La possibilité que l'exportateur imprime lui-même le document existe (comme on imprime soi-même sa carte d'embarquement pour un vol aérien). Mais cette option est écartée tant que l'Europe n'a pas mis en place un système de contrôle basé sur une connexion en ligne avec les systèmes de traçabilité des pays d'origine. En effet, il ne faut pas donner la chance à l'exportateur de produire un faux document.

## 6. Proposition d'un guichet FLEGT au port de Douala

L'idée d'un guichet FLEGT dans les ports qui embarquent le bois, vient du fait qu'il faut traiter rapidement des demandes d'autorisation FLEGT en pouvant référer au système de traçabilité du pays de transit et au système de vérification de la légalité du pays d'origine.

### IL Y A 3 OPTIONS

- L'exportateur s'adresse au pays d'origine (en personne sur la base des informations transmises par le transitaire qui est à Douala, par internet ou par fax) et le pays d'origine doit être connecté au ST du Cameroun qui a assuré la continuité de la traçabilité (y compris l'enregistrement à l'arrivée au port) pendant le transit.
- L'exportateur s'adresse au Cameroun (en personne à Douala, par internet ou par fax) et le Cameroun qui a déjà assuré le transit et l'arrivée au port, doit être connecté aux données du système de vérification de la légalité du pays d'origine et être « mandataire » de ce dernier pour l'émission des AT
- Un guichet FLEGT qui traite les demandes (en personne, par internet ou par fax) au port de Douala comprenant un représentant de chaque pays qui travaille sur une plateforme qui est connectée au système de traçabilité du Cameroun et qui est en lien avec les systèmes de vérification de la légalité respectifs des pays.

## Proposition d'un guichet FLEGT au port de Douala (suite...)

### La troisième option est privilégiée (Guichet FLEGT à Douala)

- Connexion au STBC plus facile
- Prérogatives de chaque pays respectées
- Facilité pour les opérateurs (délivrance du document papier sur place)
- Gérer les cas d'exception et les problèmes technologiques

### Options institutionnelles

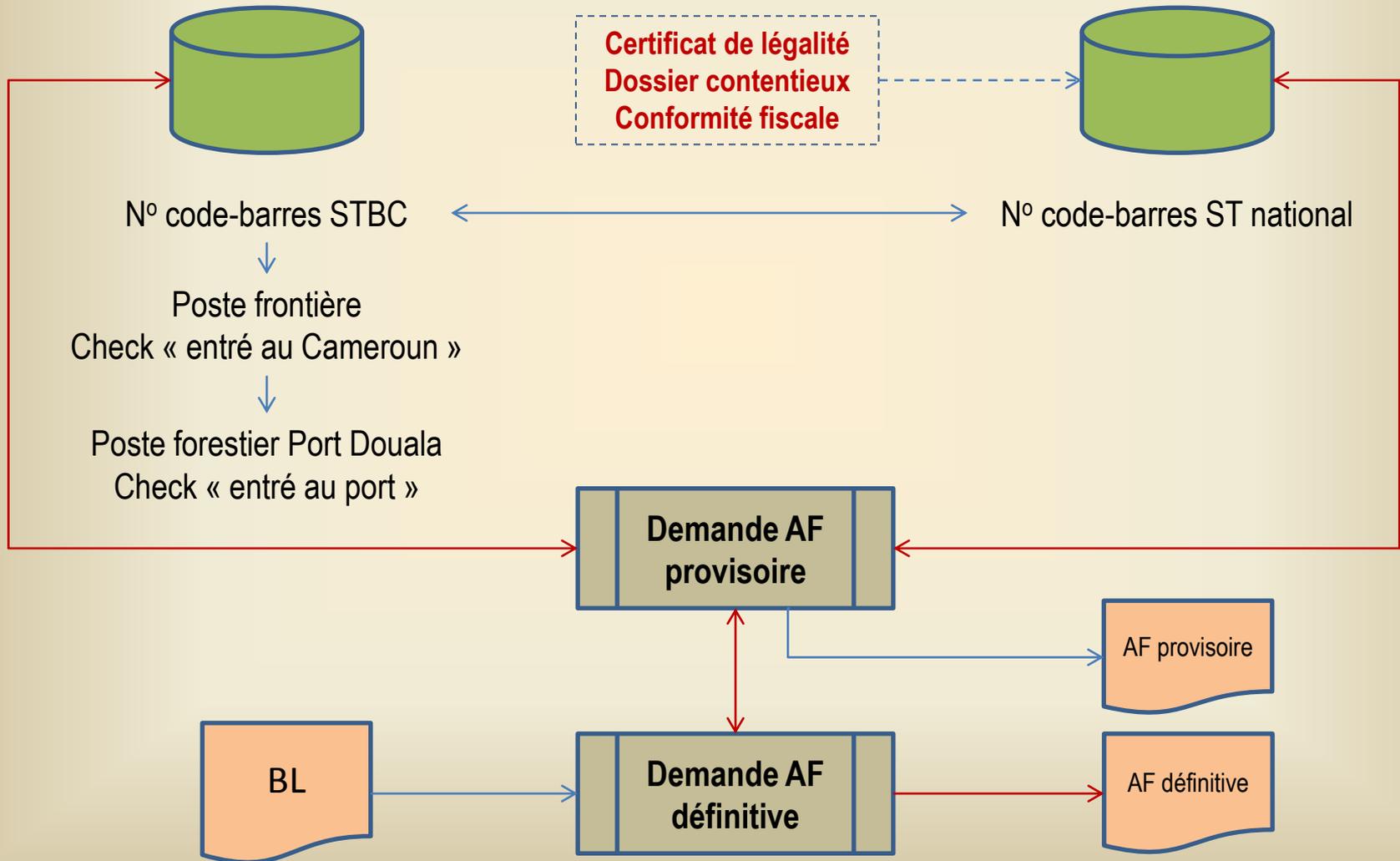
- 3 pays = 3 agents des pays respectifs (plus lourd mais en accord avec la responsabilité qui est propre au pays / les pays dépêchent d'ailleurs des douaniers pour le dédouanement des produits arrivant au port de Douala et transitant ensuite par le Cameroun)
- 1 agent régional nommé conjointement par les 3 pays (plus lourd institutionnellement, risque de blocage si surcharge)
- 1 opérateur privé (mandataire) à contrat des 3 pays
- L'option « pas de guichet » parce que l'AT est imprimé par l'exportateur lui-même est pour l'instant écartée

Dans tous les cas, il faut que l'autorité nationale désignée par le pays pour l'émission de l'autorisation FLEGT accepte cette délégation de tâche sans perdre pour autant sa responsabilité (supervision de l'agent ou du mandataire)

# 7. Procédure d'émission des autorisations FLEGT

Systeme de traçabilité Cameroun

Systeme de traçabilité national



## Procédure d'émission des autorisations FLEGT (suite...)

### 1. L'exportateur (ou son transitaire) fait la demande d'AF « provisoire »

- La demande se fait en ligne ou au guichet FLEGT où un poste de saisie est disponible
- Il n'y a pas d'erreur de saisie des spécifications car les produits sont listés avec leur n° code-barres STBC
- Les produits sont automatiquement validés dans le STBC (entré Cameroun, entré port) quant à la traçabilité du transit
- Les produits sont automatiquement validés dans le ST national quant à la traçabilité dans le pays d'origine
- Les produits sont automatiquement validés dans le ST national quant à la légalité de l'entité
- L'exportateur (ou son transitaire) peut imprimer lui-même l'AF provisoire

### 2. L'exportateur (ou son transitaire) fait la demande d'AF « définitive »

- La demande se fait en ligne ou au guichet FLEGT où un poste de saisie est disponible
- Il n'y a pas d'erreur de saisie des spécifications car les produits sont listés avec leur n° code-barres STBC
- Les informations sur le BL sont saisies
- Les mêmes validations qu'à l'étape provisoire sont effectuées automatiquement
- Le certificat est imprimé et signé par l'agent du guichet

## Procédure d'émission des autorisations FLEGT (suite...)

### NOTE

#### Lorsque le produit a changé de mains :

- La demande d'AT est faite par l'exportateur (son transitaire)
- Les produits sont automatiquement validés dans le STBC (entré Cameroun, entré port) quant à la traçabilité du transit
- Les produits sont automatiquement validés dans le ST national quant à la traçabilité dans le pays d'origine
- Les produits sont automatiquement validés dans le ST national quant à la légalité de l'entité exportatrice (doit être agréé dans ST de son pays)
- Les produits sont automatiquement validés dans le ST national quant à la légalité de l'entité d'origine (exploitant forestier ou société de transformation)



## AUTORISATION FLEGT

Dans le cadre de l'Accord de Partenariat Volontaire signé entre le Cameroun et l'Union Européenne le 8 mai 2010, le Gouvernement du Cameroun, représenté par le Ministère des Forêts et de la Faune, atteste que les produits listés sur ce document ont été soumis à son système de vérification de la légalité et que leur origine est légale.

Agence maritime: Delmas  
Numéro Bill of Lading: 09Q015467  
Navire: Rosa Delmas  
Port d'embarquement: Douala  
Port de débarquement: Anvers

35 Colis débités de bois NIOVE totalisant 9800 pièces  
25,340 m<sup>3</sup>  
25340,000 Kg

N° produit	Trappista Cameroon	Type	Essence	Vol (m <sup>3</sup> )	Poids (kg)	N° Container	Seal Number	N° EX1	Code CEMEC	HS Code
6040207		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6701986		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6163761		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6084071		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
7064496		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6794022		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
7047247		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6701984		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6664024		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6411724		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6734793		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6700412		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6900403		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6114624		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6430022		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
7034792		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6607247		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6664101		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6734793		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6667243		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6071844		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6700212		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6070271		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6600272		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6734622		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6664102		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6100270		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6734793		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6010271		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010

Autorisation FLEGT Cameroun N°00120468789  
1er avril 2010



N° produit	Type	Essence	Vol (m <sup>3</sup> )	Poids (kg)	N° Container	Seal Number	N° EX1	Code CEMEC	HS Code	
7420212		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6040207		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6664024		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
7420270		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6430274		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
6664774		Colis débités	Mioe	0,701	701	CA	CA	7000	101000	62010
			25,340	25340,000						



Autorisation FLEGT Cameroun N°00120468789  
1er avril 2010



## 8. Outil informatique pour lier les demandes d'autorisation FLEGT à la traçabilité et aux SVL des pays d'origine

### Plateforme CEMAC pour les Autorisations FLEGT (PCAF):

#### Objectifs et enjeux

- Les objectifs visés par le dispositif PCAF sont de :
  - Elaborer le protocole ou le système informatique de partage de ces informations;
  - Proposer les passerelles informatiques nécessaires au partage des informations;
  - Proposer un dispositif pour l'émission des autorisations FLEGT.
- L'atteinte de ces objectifs passe par la mise en place d'un système d'information à ces effets. Ce système d'information devra faciliter la structuration, les échanges, le suivi et les éditions d'informations.
- Pour ce faire le système d'information devra répondre de trois enjeux majeurs :
  - ✓ L'harmonisation conceptuelle des données
  - ✓ La collecte/consolidation périodique des données à partir des STC nationaux
  - ✓ La diffusion des données

- Le système informatique PCAF correspondant repose sur une base de donnée relationnelle, alimentée et gérée par une application, l'ensemble devant être supporté par une infrastructure de télécommunications adéquate.
- Les enjeux du système informatique sont les suivants :
  - ✓ Paramétrage de la plateforme
  - ✓ Organisation des acteurs autour de la gestion des données
  - ✓ Collecte des données
  - ✓ Restitution des données
  - ✓ Archivage des données

# Les acteurs PCAF

On distingue 2 types d'acteurs du système d'information PCAF:

## ❖ *Les acteurs humains*

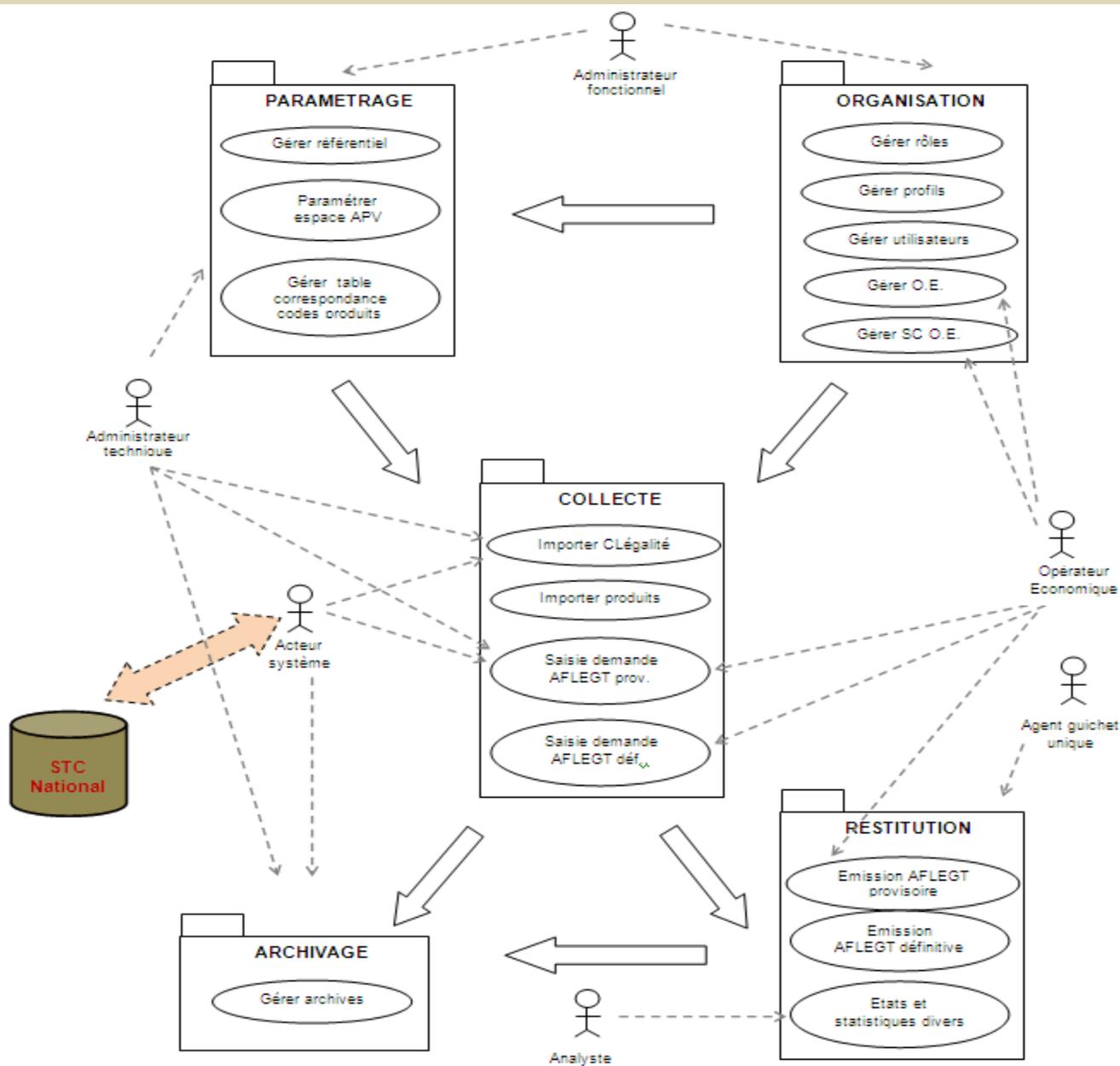
- **Administrateur fonctionnel** : représente les utilisateurs qui sont des supports fonctionnels au bon déroulement des opérations autour du PCAF
- **Administrateur Technique** : représente les utilisateurs qui sont des supports techniques au bon fonctionnement des opérations autour du PCAF
- **Agent guichet unique** : représente les utilisateurs/acteurs principaux qui interviennent dans la phase d'impression/validation/signature des autorisations FLEGT définitives au titre des prérogatives dues à leurs administrations/pays d'origine (Cameroun, Congo, RCA notamment).
- **Opérateur Economique** : représente les utilisateurs/acteurs principaux qui sollicitent des autorisations FLEGT pour des marchandises produites et/ou exportées vers l'Union Européenne. Il s'agit plus précisément des Exploitants et des Exportateurs.
- **Analyste** : représente les utilisateurs/acteurs secondaires consultent la plateforme PCAF pour des opérations d'analyse des données quantitatives sur les volumes de bois effectivement exportés dans le cadre des APV.

## ❖ *Le système*

L'acteur système désigne un module du système informatique PCAF pouvant déclencher et exécuter automatiquement un processus dans des conditions bien spécifiques. Il s'agira principalement de :

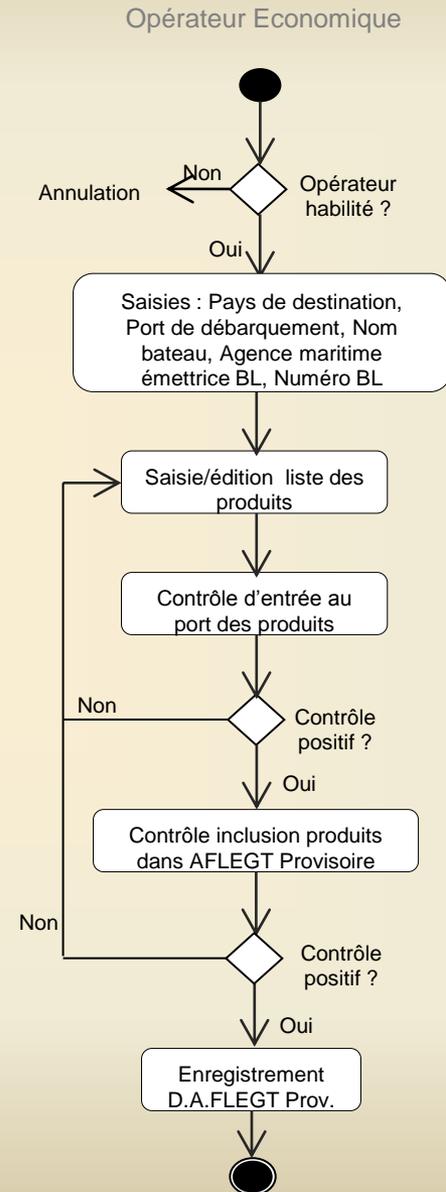
- L'importation automatisée de données
- L'exécution automatique de traitement sur les données
- L'exécution automatique de l'archivage.

# Cartographie générale des processus fonctionnels

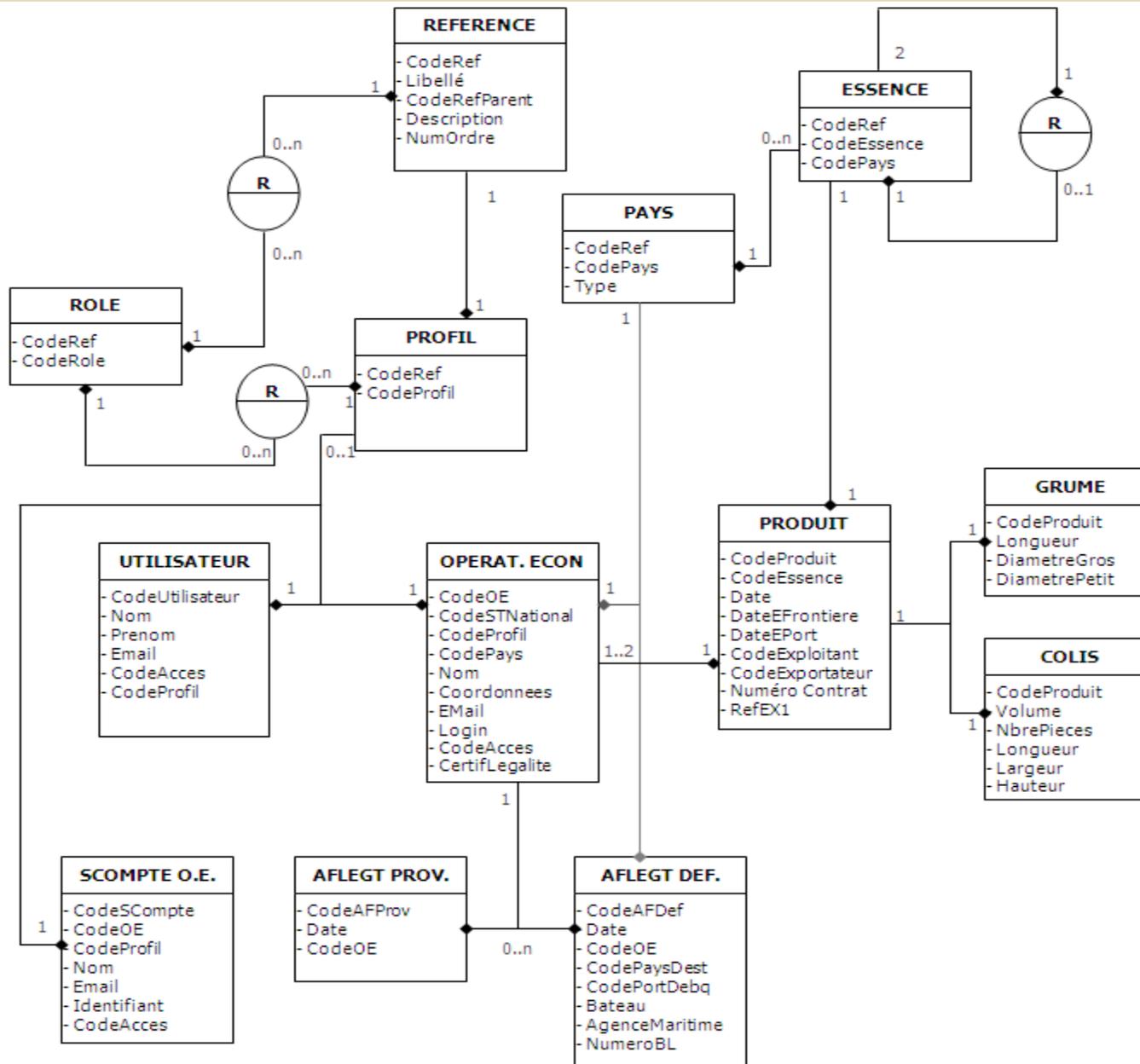


# Exemple de processus fonctionnel : Demande A-FLEGT Définitive

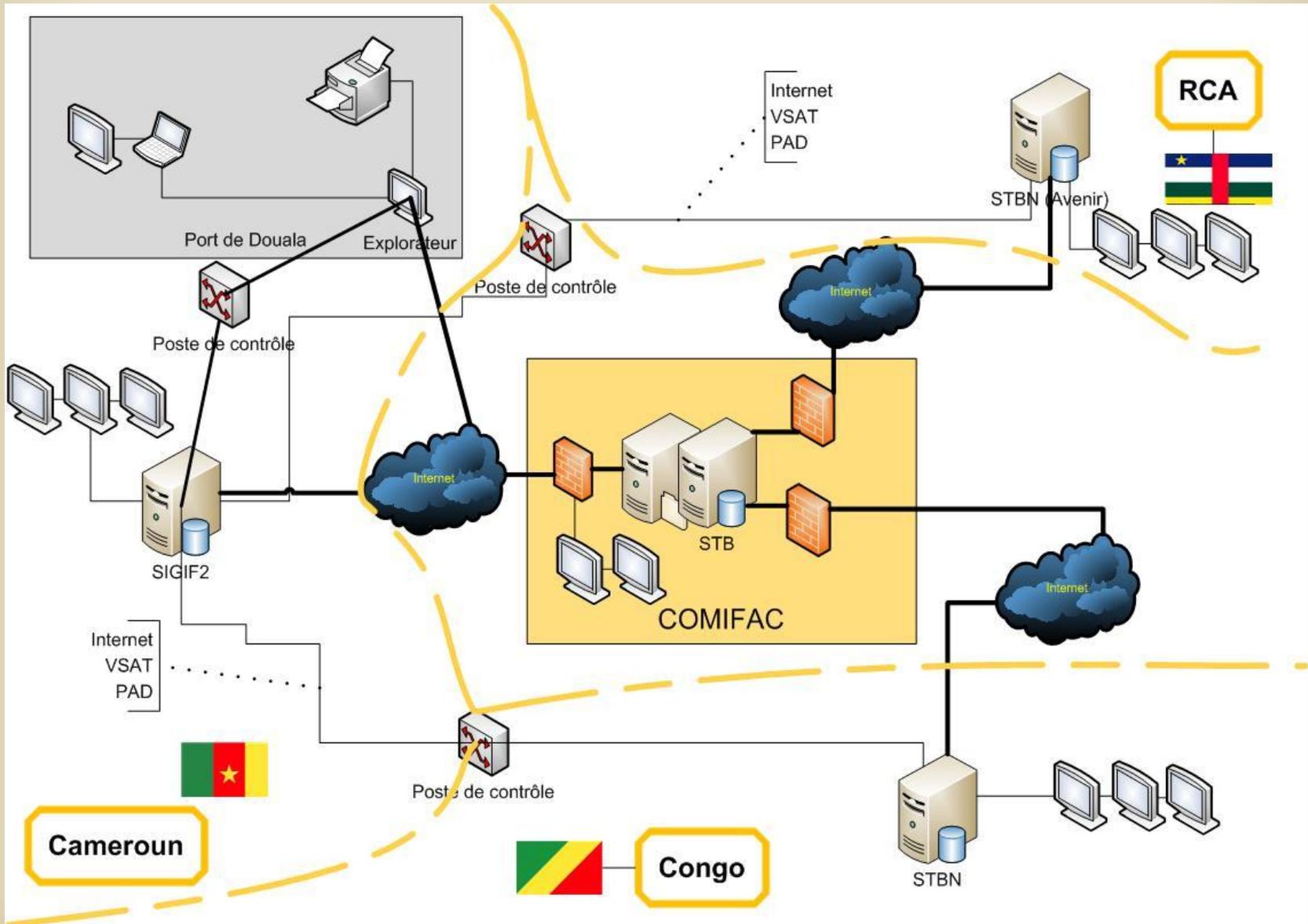
Objectif	Création d'une Demande d'Autorisation FLEGT Définitive
Acteur principal	Opérateur Economique
Acteur(s) secondaire(s)	
Pré conditions	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le référentiel initialisé avec toutes les variables de la nomenclature, et avec tous les paramètres de l'application, notamment codes produits.</li> <li>Des profils initialisés et les comptes utilisateurs-O.E. créés</li> <li>Une Autorisation FLEGT Provisoire a été émise par le PCAF</li> <li>Produits embarqués : Déclaration douanière + Manifeste + BL définitif</li> </ul>
Evènement Déclencheur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Volonté de l'acteur O.E. de créer une AFLEGT Définitive</li> </ul>
<b>Diagramme d'activité nominal</b>	
Voir ci-contre =>	
Post-conditions	<ul style="list-style-type: none"> <li>Demande d'Autorisation FLEGT Définitive créée dans la plateforme</li> </ul>
Concepts manipulés	<ul style="list-style-type: none"> <li>AFLEGT DEFINITIVE</li> <li>OPERATEUR ECONOMIQUE</li> <li>PROFIL</li> <li>REFERENCE</li> </ul>
Règles de gestion	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une AFLEGT DEFINITIVE est rattachée à un et un seul Opérateur Economique.</li> </ul>



# Cartographie des composants applicatifs



# Architecture technique du système cible : synoptique PCAF



## 9. Recommandations finales

### Recommandations techniques:

1. Pour permettre d'automatiser le système d'émission des AT, les bases de données des systèmes de traçabilité nationaux devront aussi héberger les données sur la légalité (certificat de légalité, situation fiscale, situation sur le contentieux). Il est donc recommandé d'ajouter ces modules au ST nationaux.
2. Étant donné que le STBC doit prendre en charge la traçabilité des bois en transit, il est recommandé que les fonctionnalités évoquées dans la présente étude (enregistrement d'un opérateur CEMAC, enregistrement des produits CEMAC, production d'une lettre de voiture CEMAC) soient développées dans l'application informatique du STBC
3. Il est recommandé qu'un mandat soit donné pour développer l'application informatique pour la gestion des autorisations FLEGT et pour tester la connectivité et l'échange d'information avec les ST nationaux

## Recommandations finales (suite...)

### Recommandations institutionnelles:

4. Il est recommandé que les administrations forestières des pays de la COMIFAC valident les propositions de cette étude et s'engagent à ajuster les procédures de leurs ST.
5. Il est recommandé que les pays de la COMIFAC acceptent (par convention régionale) que le ST d'un pays de transit doit s'appliquer.
6. Il est recommandé que les pays de la COMIFAC déterminent (par entente mutuelle) la formule institutionnelle retenue pour l'opération du guichet FLEGT à Douala.

**MERCI DE VOTRE ATTENTION**

**Jean-Marc Lewis, Consultant international en traçabilité**  
**Alliot Tamouya, Consultant en informatique**