



# GLOBAL DEVELOPMENT CONSULTING

## Ingénieurs-Conseils

B.P. 20060 Yaoundé Tél.: 00 (237) 99936371  
Cameroun 00 (237) 99642455  
E-mail : [gdconsulting@hotmail.com](mailto:gdconsulting@hotmail.com)  
[daniel\\_ekwalla@yahoo.fr](mailto:daniel_ekwalla@yahoo.fr)

N° Contribuable : M100100012787Q R.C. 2002Y030

# CBF - IFC

Cameroon Business forum - International Finance Corporation

## HARMONISATION ET SIMPLIFICATION DOCUMENTAIRES POUR LA FACILITATION DU COMMERCE TRANSFRONTALIER



### RAPPORT FINAL

*Réalisé par GLOBAL DEVELOPMENT CONSULTING  
sous la coordination et la supervision générale de  
Daniel EKWALLA BOUMA,  
Economiste des Transports*

Décembre 2009

# ***SOMMAIRE***

	<i>Page</i>
<i>Sommaire</i>	1
<i>Liste des abréviations</i>	2
<i>Liste des tableaux</i>	3
<i>Résumé Exécutif</i>	4
<i>Introduction</i>	8
<i>Chapitre I : Analyse de la situation : état des lieux</i>	18
<i>Chapitre II : Analyse de la réglementation, des pratiques et l'arrimage à la Convention FAL de l'OMI</i>	43
<i>Chapitre III : Recommandations et propositions</i>	50
<i>Conclusion</i>	63
<i>Annexes :</i>	67
<i>Table des matières</i>	114

## ***LISTE DES ABREVIATIONS***

***CEMAC*** : Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale

***CNCC*** : Conseil National des Chargeurs du Cameroun

***DAMVN*** : Direction des Affaires Maritimes et des Voies Navigables

***DGD*** : Direction Générale des Douanes

***GUCE*** : Guichet Unique des Opérations du Commerce Extérieur

***MINCOMMERCE*** : Ministère chargé du Commerce

***MINFI*** : Ministère Chargé des Finances

***MINEPAT*** : Ministère chargé de l'Economie

***MINJUSTICE*** : Ministère chargé de la Justice

***MINTELCOM*** : Ministère chargé des Télécommunications

***MINTPMESSA*** : Minist7re chargé des Petites et Moyennes Entreprises

***MINT*** : Ministère chargé des Transports

***OCDE*** : Organisation de Coopération et de Développement Economiques

***OMI*** : Organisation Maritime Internationale

***PAD*** : Port Autonome de Douala

***PM*** : Premier Ministre

***S/PM*** : Services du Premier Ministre

***SGS*** : Société Générale de Surveillance

## ***LISTE DES TABLEAUX***

	<b><i>Page</i></b>
<i>Tableau N°1 : Liste des documents administratifs et des contrôles à l'arrivée du navire au PAD</i>	<b>18</b>
<i>Tableau N°2 : Liste des domaines d'actions des structures et des mesures à prendre.</i>	<b>50</b>
<i>Tableau N°3 : Niveau d'application des formulaires FAL au PAD</i>	<b>50</b>
<i>Tableau N°4 : Plan d'actions et chronogramme de réalisation</i>	<b>60</b>

# RESUME EXECUTIF

Au Cameroun, plus de 95% de l'ensemble des opérations du commerce extérieur transitent à ce jour par le port de Douala. Ce qui fait de ce maillon de la chaîne logistique des transports un véritable centre d'impulsion économique et un baromètre incontournable du commerce transfrontalier du pays. Il est par conséquent indispensable d'accorder une attention particulière à ce port en matière de facilitation du trafic maritime et d'apprécier à sa juste valeur les réformes à y mettre en œuvre.

Au regard de l'indice Doing Business des années 2009 et 2010 relatif au commerce transfrontalier, le Cameroun est classé sur 181 pays au 147<sup>e</sup> et 149<sup>e</sup> rang. Ce qui représente une régression de deux (02) rangs. Cette composante du Doing Business évaluée par ailleurs les délais de passage portuaire au PAD à 23 jours à l'export et 26 jours à l'import. Or par rapport à la moyenne des pays de l'OCDE, ils se situent au tour de 10,5 jours à l'export et 10 jours à l'import. Il apparaît clairement qu'il se pose un problème de fluidité et de facilitation du trafic maritime dans l'organisation et la structuration des procédures au port de Douala en dépit des bonnes intentions et des réformes qui y sont engagées.

C'est dans ce contexte précis que la présente étude se propose, à travers d'une part une harmonisation et simplification documentaire et d'autre part une analyse approfondie du système et des procédures en place, d'apporter une solution au problème de facilitation ainsi constaté.

Pour atteindre cet objectif majeur, la démarche méthodologique retenue a porté sur trois points à savoir :

- *L'analyse de la situation actuelle ou l'état des lieux ;*
- *L'analyse de la réglementation, des pratiques et l'arrimage aux procédures OMI ;*
- *Les recommandations et propositions.*

1. ***L'analyse de la situation actuelle : état des lieux*** : dans le cadre de cette analyse, il a été question de suivre le processus de prise en charge à la fois du navire et de la cargaison au port de Douala. Cette approche a permis d'identifier à la fois les acteurs et les formulaires utilisés à chaque niveau de la chaîne portuaire et de tirer les conclusions par rapport aux sept formulaires de l'OMI. Ainsi, il est apparu d'une manière générale qu'à ce jour, les réformes menées au PAD n'ont pas accordé une place à la prise en charge du navire mais plutôt à la cargaison. Or le navire constitue un volet important dans la

structuration de la fluidité du trafic maritime au port. L'évaluation du traitement qui lui est accordée est aussi prise en compte dans le classement du Doing Business. Ce qui explique certainement le manque de rationalisation des contrôles des navires à quai la présence de certaines administrations dont le rôle ne saurait se justifier dans une place portuaire. Cependant, malgré les efforts constatés et les évolutions observées du système actuel en place, les délais d'enlèvement des marchandises restent assez longs bien qu'un souci particulier soit accordé à la cargaison compte tenu de son caractère fiscal et sa contribution efficace au budget de l'Etat. Les raisons qui peuvent expliquer ce dysfonctionnement sont nombreuses. Nous pouvons citer entre autres :

- a) Le processus de traitement des opérations reste encore manuel au PAD ce qui ne favorise les échanges de données et d'informations entre les acteurs en temps réel ;
- b) Le manque de coordination et de responsabilité de la DAMVN en matière d'organisation et de structuration du processus de facilitation du trafic maritime ;
- c) La multiplicité des acteurs, d'informations non centralisées en termes physique.
- d) Le manque de concertation et de plateforme commune de dialogue franc et de collaboration entre les différents acteurs du secteur (principalement entre les organismes publics) afin de garantir une parfaite modulation des procédures.

Par la même occasion, il est apparu que le PAD est engagé dans un vaste programme de modernisation et d'automatisation. Ce programme s'appuie sur les projets ci-après :

- a) La dématérialisation et la mise en place d'un guichet unique électronique ;
- b) L'élaboration d'un projet de loi sur le commerce électronique ;
- c) La mise en place d'un Système d'Information Portuaire (SIP).
- d) La révision de la convention SGS-Etat du Cameroun ;
- e) La définition et la mise en place d'un régime de transit ;
- f) La mise en place d'un fonds de développement maritime.

Ces projets ont un objectif commun qui est celui d'aboutir à l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication dans la gestion des opérations portuaires au PAD. Ce qui devrait permettre au port de faire un important saut qualitatif et une véritable ouverture vers la modernité et la mondialisation. Leur mise en œuvre effective va forcément entraîner :

- a) une parfaite gestion de proximité,
- b) une rationalisation des procédures,
- c) une harmonisation et simplification des formulaires.

Ainsi, les documents papiers actuels vont être remplacés progressivement par les documents électroniques et donner lieu à une excellente traçabilité des opérations à tous les niveaux (navire et cargaison).

**2. L'analyse de la réglementation, des pratiques et l'arrimage aux procédures OMI :**

Cette a porté sur les textes utilisés au qui régissent le domaine de prise en charges des navires et des cargaisons et des pratiques observées au sein du PAD.

- a. Le Code CEMAC de la marine marchande qui est la réglementation de base en matière de prise en charge du navire et des cargaisons. Ce texte communautaire demande à se conformer aux procédures et formulaires OMI.
- b. Le Décret n°2009/1719/PM/ du 1<sup>er</sup> septembre 2009 portant réorganisation du Comité FAL. Il demande à être révisé et le recentrer dans son contexte.
- c. Les pratiques observées au PAD soulèvent un véritable problème d'organisation, de mentalités et de bonne gouvernance. Ce qui pourrait nécessiter :
  - i. la remise à niveau des mentalités, à travers un programme de bonne gouvernance et de renforcement des capacités ;
  - ii. l'audit de la DAMVN en vue de son renforcement en termes de ressources indispensables afin de lui permettre de jouer pleinement son rôle ;
  - iii. la mise en place d'un « *capitaine* » en charge des problèmes liés à la facilitation du trafic maritime au port de Douala à l'instar du Comité FAL révisé.

**3. Les recommandations et propositions :**

Pour répondre aux dysfonctionnements observés, l'étude propose ce qui suit :

**a. Au niveau des procédures et des actions à entreprendre :**

- i. Amener les services du Premier ministre, Chef du Gouvernement à instruire les administrations impliquées dans les projets en cours au PAD à suivre et à lui fournir les états d'avancement et les dates limites probables desdits projets. Ce qui devra passer par leur inscription dans leur feuille de route respective avec des indicateurs de performance précis ;
  - ii. Encourager et suivre la réalisation effective et dans les normes des projets précités en cours en vue de la modernisation des procédures.
- b. Les documents et formulaires :** Adoption pure et simple de six (06) des sept (07) formulaires OMI de la Convention FAL.

- c. **Validation document de départ du navire par la DAMVN**: une nouvelle formulation de ce document a été proposée. Avec la réalisation de dématérialisation, cette validation pourra se faire de manière électronique.
- d. **Comité FAL** : révision du Décret réorganisant ce comité. Un projet a été formulé dans ce sens en annexe.
- e. **Plan d'actions** : Un plan d'action et un groupe de travail pour sa mise en œuvre et son suivi ont été proposés.

Il y a lieu de souligner qu'à ce jour, la recherche de l'efficacité et de la performance du système logistique des transports et du maillon portuaire en particulier constitue une préoccupation majeure et un objectif constant pour les pouvoirs publics et les organisations internationales. Cette mouvance ne pourra se réaliser que si les autorités en charges des affaires maritimes et portuaires mettent en place des politiques capables d'arrimer le port à la modernité.

Avec la réalisation effective des projets en cours, il ne sera plus question d'envisager uniquement une simple harmonisation et simplification des documents mais une automatisation et modernisation des procédures et l'organisation du travail portuaire va s'imposer. Ce n'est qu'à ce prix que l'on pourra observer une véritable mutation et inflexion importante des délais de passage portuaire observés ainsi qu'une parfaite synchronisation des opérations. Il apparaît ainsi clairement que l'option prise au sein de la place portuaire de Douala va conduire vers l'aboutissement d'un cadre de travail adapté et approprié. Cette nouvelle organisation va ainsi entraîner une parfaite facilitation des opérations du commerce transfrontalier.



# INTRODUCTION

De tout temps, la recherche de l'efficacité et de la performance du trafic maritime mondial a toujours constitué une préoccupation majeure pour les organismes du système des Nations unies en charge des problèmes du commerce international. Ce souci largement partagé est essentiellement fondé sur le développement du trafic, la structuration de la gestion du fret en vue d'une parfaite globalisation des échanges. Il vise également à mieux réguler et réglementer les mouvements des marchandises, des biens et des services dans le monde et à créer une forte émulation du commerce extérieur des nations. Il faut optimiser l'ensemble des opérations liées à la prise en charge rapide et efficace des navires et des cargaisons dans les différents ports du monde, et créer des conditions favorables à la définition et la mise en place des mesures de simplification et de facilitation d'enlèvement des marchandises. C'est ainsi que les innovations intervenues globalement ainsi que les importantes mutations observées dans le transport maritime international au cours des dernières décennies ont eu un impact réel et décisif sur le développement non seulement de la géographie des échanges mais aussi sur le trafic maritime et le commerce international.

Cela explique bien pourquoi les grandes nations de forte tradition et culture maritimes ont su mettre leur ingéniosité en pratique et développer des systèmes et des mécanismes utilisant des procédures simplifiées mais efficaces pour le suivi et la prise en charge rationnelle des voyages dans leurs différentes places portuaires. Ce qui a permis non seulement de mieux gérer la fluidité des mouvements des passagers, des bagages et des cargaisons mais aussi de faciliter ceux liés à la gestion des équipages et de leurs provisions à bord. Aujourd'hui, on assiste à une parfaite coordination et optimisation des voyages ainsi que la mise en place des conditions idoines favorables à la création des richesses et de croissance dans le secteur.

L'objectif d'une parfaite synchronisation des opérations et des procédures du commerce extérieur poursuivi par l'Organisation Maritime International (OMI) vise à harmoniser les formalités d'arrivée et de départ des navires dans les ports en vue d'un développement rationnel des mouvements des échanges de part le monde. En effet, au regard des exigences de la mondialisation et de la globalisation, il appartient aujourd'hui à chaque Etat qui dispose d'une façade maritime de s'arrimer aux réformes structurelles recommandées par l'OMI afin de faciliter le développement du trafic maritime international.

Car, plus que jamais, il est question de mettre en place un système simple et efficace qui se fonde essentiellement sur des outils modernes de facilitation pour réduire les délais des opérations de prise en charge au sein de la chaîne logistique portuaire. Cela permet d'assurer des gains de productivité et de garantir des délais de passage portuaire extrêmement réduits aux marchandises.

Le Cameroun, qui est un pays de transit dans la sous région d'Afrique centrale, et qui dispose d'une importante façade maritime, ne saurait, en sa qualité de membre de l'Organisation des Nations Unies, se soustraire à cette nouvelle donne.

## **CONTEXTE ET JUSTIFICATION**

Dans le cadre de son programme de développement économique et financier élaboré en accord partie avec les différents partenaires au développement et principalement avec la Banque Mondiale, le Cameroun a atteint en septembre 2005, le point d'achèvement de l'initiative Pays Pauvres Très Endettés (PPTE). Ce qui devrait l'amener à s'engager dans le chemin de la croissance et au déploiement d'un programme économique optimal et rationnel de qualité dont l'objectif premier serait d'arriver à un taux de croissance annuel indispensable fluctuant entre 7 et 8% et capable d'aboutir à la réalisation de grands équilibres macroéconomiques.

Pour ce faire, le Cameroun devrait envisager de mettre en place un volume d'investissements structurants indispensables de l'ordre de 25% an de son produit intérieur brut afin d'arriver à une parfaite poursuite des objectifs du millénaire pour le développement des Nations Unies (ODM). Cela passe par la mise en œuvre des réformes structurantes et fondamentales dont le but est la facilitation et la promotion des investissements tant nationaux qu'internationaux ainsi qu'une forte mobilisation des capitaux indispensables dans les secteurs porteurs de l'économie. Il s'agit là d'un engagement majeur qui nécessite des efforts considérables tant au niveau des pouvoirs publics que des potentiels investisseurs détenteurs des capitaux flottants. Car, il faudrait atteindre, toute proportion gardée un taux d'investissement minimum annuel d'au moins 25%. Or, pour favoriser et stimuler ce type d'investissements, améliorer la production, créer les emplois et générer les revenus, bref créer les conditions indispensables d'une croissance durable et équilibrée, il faut mettre en place un environnement adéquat, favorable et incitatif des affaires.

Pour un secteur aussi stratégique que celui des transports en général et particulièrement celui du trafic maritime international, il est encore regrettable de constater que les délais de passage au port de Douala, principale porte d'entrée et de sortie du Cameroun, demeurent encore une préoccupation constante aussi bien pour les opérateurs économiques que pour les pouvoirs publics. En effet, les dernières évaluations des délais indiquent une dégradation constante après une embellie observée en 2006. Car, l'analyse des délais de passage portuaire à l'import menée au sein du Comité FAL, instance de réflexion et de concertation associant les secteurs public et privé sur la facilitation du transport maritime international, montre qu'en fin 2006 les délais étaient de 15 jours avec un critère de 4,5 jours et 10 jours pour les importateurs majeurs, soit une dégradation de 10 jours en moyenne due aux dysfonctionnements liés aux procédures adoptées au niveau de certains intervenants de la chaîne logistique du secteur du commerce extérieur constatés depuis 2007.

Par ailleurs, en dépit des bonnes intentions et des déclarations sur la mise en œuvre d'importantes mesures prises, notamment au niveau du Guichet Unique des Opérations du Commerce Extérieur (GUCE), avec principalement l'opérationnalisation du guichet unique électronique, il n'en demeure pas moins vrai que Doing Business 2009 et 2010 classe respectivement le Cameroun, au 147<sup>e</sup> et 149<sup>e</sup> rang sur 181 pays au plan du commerce transfrontalier. Ce qui représente une régression de deux rangs. Ce classement bien que mitigé, est pour l'essentiel dû à la préparation et à la gestion rationnelle des documents liés à la prise en charge des navires et des cargaisons. Cette composante du Doing Business évalue les délais respectivement à (23 jours) à l'export et (26 jours) à l'import alors que la moyenne au niveau de l'OCDE se situe respectivement au tour de (10,5 et 10 jours) comme cela est présenté à l'annexe n°7.

C'est ce qui semble bien, aujourd'hui, justifier l'intérêt combien indispensable pour la simplification des procédures et formalités d'arrivée et de départ des navires préconisée au port de Douala à travers l'arrimage des formulaires nationaux à ceux proposés par l'Organisation Maritime Internationale (OMI). La finalité est d'arriver à pouvoir réduire de manière substantielle le temps global de passage des marchandises au port de Douala.

## **APPROCHE METHODOLOGIQUE**

La réalisation de la présente étude s'est faite en deux grandes phases à savoir l'analyse de la situation ou l'état des lieux et la présentation des propositions. Pour ce qui est

de la première phase, le Consultant a adopté une approche participative. Celle-ci a consisté à organiser des séances de travail avec les différentes parties prenantes afin de mieux cerner les enjeux du secteur maritime et de circonscrire efficacement les problèmes. Au cours de cette première intervention, il a été question de faire une analyse des pratiques, des outils de travail utilisés et les normes réellement appliquées dans l'accueil et la prise en charge des navires et de la cargaison. Ceci avait pour but de mieux dresser un état des lieux.

De manière pragmatique, le consultant a eu à s'appuyer sur un guide d'enquête qu'il a préalablement élaboré, pour recueillir les données et informations nécessaires pour l'élaboration de ce rapport.

Cette approche a ainsi permis de recueillir les avis et opinions des différentes administrations impliquées dans le processus de prise en charge des navires et des cargaisons ainsi que de certains opérateurs économiques de la place portuaire. Cette démarche a permis de :

- collecter le maximum d'informations et de documentation liés à la gestion du navire et à la prise en charge des marchandises;
- saisir le mode réel de fonctionnement et les pratiques adoptées par chaque intervenant de la chaîne et en suite de relever les dysfonctionnements éventuels qui peuvent se dégager ;
- cerner les projets en cours, leurs objectifs et leurs impacts successifs sur l'évolution du travail portuaire;
- évaluer la portée réelle et la dimension de chaque projet ainsi que leur finalité dans le processus de facilitation du trafic maritime ;
- tirer des conclusions et d'élaborer nos propositions d'amélioration du système.

La deuxième phase quant à elle a porté sur l'analyse approfondie des textes existants tant sur le plan national qu'international tout en se focalisant sur les pratiques et les normes applicables au niveau du port de Douala. Cela a permis de mieux cadrer notre analyse sur un plan opérationnel en vue de sa parfaite structuration. En clair, pour une bonne synchronisation et une parfaite synergie des actions, nous avons eu à passer également en revue un certain nombre de conventions internationales existantes et ratifiées par le Cameroun. C'est à ce titre que, dans le cadre de la recherche d'une formulation synthétique et d'une harmonisation des propositions globales, l'analyse faite dans la présente étude, a aussi consisté à se focaliser sur les pratiques et normes internationales. Le but a été de bâtir une argumentation se fondant sur une approche analytique à variables multiples. Car, il

fallait sur la base des similitudes et des anachronismes quelque fois observées dans les principales conventions internationales mis en place dans l'ensemble du système des Nations Unies et dont la finalité et l'objectif premier visent principalement à la simplification et la facilitation des procédures portuaires, d'y pouvoir aussi puiser des éléments essentiels capables d'orienter nos suggestions.

Le souci premier dans cette approche systémique est qu'au-delà de la Convention FAL, les orientations et les apports éventuels puissent non seulement prendre en compte un système de recommandations déjà faites dans le cadre de la mise en œuvre d'un certain nombre de conventions, mais aussi de pouvoir s'inspirer des atouts qui s'y dégagent. Cela a permis de déboucher sur un programme d'harmonisation et de simplification des procédures administratives et de transit portuaire qui se veut efficace pour la communauté de la place portuaire de Douala. A ce titre, les conventions internationales qui ont servi et guidé cette réflexion sont entre autres :

1. La Convention sur *la facilitation du trafic maritime international*, dite Convention FAL de l'Organisation maritime internationale (OMI), signée à Londres en 1965, et qui vise entre autres à :

- réduire le coût des formalités administratives que nécessite le commerce extérieur ;
- réduire, simplifier et harmoniser les documents commerciaux et de transport les plus couramment utilisés ;
- améliorer les formalités qui sont causes de retards excessifs et onéreux ;
- accélérer les opérations portuaires notamment de transit ;
- assurer une coordination efficace dans le domaine de la facilitation du commerce et des transports.

Celle-ci recommande fortement aux Etats de mettre en place des comités nationaux de facilitation ou comités FAL dans le souci de simplifier et d'accélérer le trafic maritime international.

A cet effet, un certain nombre de mesures sont prévues pour faciliter l'accueil, le séjour au port et la sortie des navires en simplifiant au maximum les documents administratifs et techniques requis par les autorités maritimes et portuaires du pays d'accueil. En fait, il est question de pouvoir faciliter les contrôles et la prise en charge des navires et des marchandises. Il s'agit de la mise à disposition efficace des documents du bord concernant le navire, les passagers et les marchandises. Ainsi, l'Organisation Maritime

Internationale (OMI), a normalisé et approuvé sept (07) formulaires qu'elle propose aux Etats. Ces formulaires sont :

- la déclaration générale ;
- la déclaration de cargaison ;
- la déclaration des provisions à bord ;
- la déclaration des effets de l'équipage ;
- la déclaration des marchandises dangereuses ;
- la liste de l'équipage ;
- la liste des passagers.

Les avantages à tirer de cette Convention résident également dans les procédures douanières simplifiées, les facilités d'entreposage et la normalisation du traitement et de l'échange des données. Ainsi, la persistance de nombreux documents non normalisés par les services des douanes des Etats peut constituer un obstacle majeur dans l'incompatibilité de certaines normes adoptées par les différents partenaires au commerce extérieur.

2. L'Accord général sur *les tarifs douaniers et le commerce* dont les dispositions pertinentes adoptées, dans sa version de 1969, portent sur la facilitation du commerce international notamment en ses articles V sur le transit, VII concernant l'évaluation des marchandises à des fins douanières, VIII sur la simplification des formalités documentaires et X sur la publication et la communication des règlements relatifs à la classification des produits, leur évaluation, aux taux des droits de douane, aux restrictions, prohibitions...

En effet, les parties contractantes ont également adopté certaines recommandations qui sont entre autres celles liées aux:

- certificats d'origine ;
- règles uniformes concernant les exigences en matière de documents pour l'importation des marchandises.

3. La Convention *douanière relative aux conteneurs* de 1972 du Conseil de Coopération Douanière et dont l'objectif est de faciliter les transports internationaux par conteneurs.

Cette convention vise essentiellement à établir les normes de construction des conteneurs et prévoit un système d'agrément ainsi que des facilités d'admission

temporaire et de réparation. Les conteneurs qui répondent aux normes prescrites par ladite Convention peuvent être agréés pour le transport de marchandises sous scellement douanier.

4. La Convention internationale *sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières*, de 1982 (CEE / ONU) :

Cette Convention vise à assouplir les formalités, ainsi que le nombre et la durée des contrôles, au travers d'une coordination nationale et internationale. Les annexes portent sur les contrôles douaniers, les contrôles de normes et de la qualité.

5. La Convention de New York sur *le commerce de transit des pays sans littoral*, de 1965, fondée sur le principe du droit d'accès à la mer reconnu aux Etats enclavés.

En effet, la Haute mer est ouverte à toutes les nations. Il est par conséquent prévu que les Etats situés entre la mer et un Etat enclavé accordent à ce dernier le libre transit sur leur territoire et accordent également aux navires battant pavillon dudit pays, le même traitement qu'aux leurs en ce qui concerne l'accès et l'utilisation des ports maritimes. Les marchandises en transit sont exemptées de droits même si des taxes peuvent être imposées pour couvrir des services rendus à l'occasion du transit. Les moyens de transport reconnus pour effectuer le transit incluent le chemin de fer, la route, les transports fluviaux, les oléoducs.

Les opérations couvertes sont : le transbordement, le magasinage, la rupture de charge, le changement de mode de transport. Dans ce cadre précis, les parties contractantes s'engagent à fournir des moyens de transport et de manutention adéquats pour assurer le trafic de transit et à opter pour des procédures rapides et une documentation simplifiée. Des zones franches dans les ports de transit et des ports secs intérieurs dans l'hinterland sont également prévues pour faciliter l'acheminement des marchandises destinées aux pays enclavés et sans littoral. Ainsi, aucune discrimination ne devrait être faite qui soit en rapport avec la marchandise, l'origine, la destination, les points d'entrée / sortie ou le moyen de transport utilisé.

1) La Convention internationale pour *la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers*, dite Convention de Kyoto de 1973 adoptée par le Conseil de Coopération Douanière.

L'adoption de cette convention découle du constat selon lequel les divergences entre les procédures douanières nationales peuvent freiner la simplification et l'harmonisation. Elle recommande par conséquent aux Etats signataires de se conformer aux normes et pratiques pour faciliter les contrôles et procédures douanières. Ceci est pris en compte dans ses deux parties ci-après:

- les 19 articles qui définissent la structure, l'administration, les procédures d'adhésion et d'amendement, et
- l'ensemble des 31 annexes techniques qui portent chacune sur une procédure ou une activité douanière spécifique.

En définitive, les annexes à la convention couvrent des domaines aussi variés que :

- les formalités douanières précédant le dépôt des marchandises ;
- le dédouanement des marchandises importées pour usage domestique ;
- l'exportation ;
- l'origine des marchandises ;
- les régimes économiques ;
- les délits et appels ;

En outre, une plate-forme minimale applicable est recommandée aux Etats membres qui portera essentiellement sur les normes et pratiques. Cependant, les Etats contractants ont la latitude ou tout au moins la possibilité d'aller au-delà des mesures ainsi préconisées.

Le résultat visé par cette Convention, à savoir l'application universelle de dispositions douanières standard, ne peut être atteint que si elle rencontre une adhésion massive des Etats. Il va de soit que sur le plan technique, des investissements préalables sont nécessaires (formation, EDI...) et tous les services des douanes ne sont pas toujours prêts à adopter des mesures de facilitation du genre ADM, déclarations provisoires. Ce qui montre bien pourquoi l'adhésion à la Convention de Kyoto reste encore assez faible.

2) La Convention SOLAS de et le Code ISPS notamment en ce qui concerne les *mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime* et le *nouveau code international pour la sûreté et les installations portuaires*. Les recommandations y relatives ont porté essentiellement sur les points spécifiques ci-après :

- les mesures et les procédures de sûreté à appliquer dans les ports;
- les contrôles et le respect des dispositions visant à renforcer la sûreté maritime ;



- les profils et les qualifications des fonctionnaires dûment autorisés aux contrôles et inspections des navires;
- les inspections et les autorisations d'entrée des navires dans un port ;
- les contrôles des navires aux ports.

## **OBJECTIFS ET RESULTATS ATTENDUS**

L'objectif poursuivi par la présente consultation est d'arriver à un processus simplifié et efficace qui permette non seulement d'assurer une bonne prise en charge du navire mais aussi de garantir l'acheminement dans des délais raisonnables et à moindre coût des marchandises auprès du consommateur final. L'étude devra permettre d'assurer une parfaite fluidité du trafic maritime et une facilitation du commerce international.

S'il est établi aujourd'hui que l'utilisation des formulaires différents peut constituer un obstacle et créer des entraves au développement du trafic maritime en raison de l'importance des échanges documentaires aux escales des navires, il n'en demeure pas moins que l'organisation globale et les processus de traitement des opérations peuvent également constituer des obstacles majeurs à la facilitation.

Par conséquent, il est apparu opportun d'envisager dans un premier temps, une mise en conformité des documents et des procédures étatiques avec les dispositions de la convention FAL et dans un deuxième, d'apprécier nature des projets en cours. Une parfaite analyse de ce processus a permis d'arrimer le système camerounais au système des nations unies et de pouvoir répondre favorablement à la mondialisation. De manière spécifique, il s'agit dans la mesure du possible de :

- procéder à l'harmonisation entre les formulaires nationaux et les sept formulaires OMI ;
- préparer un programme de formation et d'encadrement en vue du renforcement des capacités du personnel de l'administration maritime dans la maîtrise d'exploitation desdits formulaires ;

- proposer une réduction du nombre de documents d'importation et d'exportation à travers une identification de ceux susceptibles d'être regroupés, simplifiés ou supprimés ;
- proposer un cadre réglementaire propice à la mise en œuvre des sept formulaires prévus ainsi les ajustements nécessaires aux textes en vigueur afférents à la réduction du nombre de documents ;
- faire des suggestions concrètes.

C'est à ce titre que, dans sa structuration, le présent rapport va s'articuler autour de trois grands chapitres gravitant au tour de trois axes ci-après :

- L'état général des lieux à travers l'analyse de la situation et la présentation des principes et pratiques applicables à ce jour au Port de Douala ;
- L'analyse de la réglementation camerounaise et son arrimage aux procédures de l'OMI ;
- Les recommandations et propositions d'amélioration du système dans sa globalité et le plan d'action.

# Chapitre 1

## ANALYSE DE LA SITUATION : ETAT DES LIEUX

Dans son ensemble, les procédures utilisées à ce jour à l'arrivée, au séjour à quai et au départ d'un navire marchand au Port Autonome de Douala (PAD) sont fondamentalement assises sur les dispositions pertinentes et réglementaires contenues dans le Code communautaire CEMAC de la marine marchande adopté en 2001. De temps en temps, ces dispositions sont, en fonction des besoins et des situations spécifiques propres à chaque Etat membre de CEMAC, complétées, selon les cas, par des mesures internes.

Ainsi, suivant les contraintes réelles et les réalités de terrain, de nouvelles dispositions ou des mesures particulières peuvent être prises pour assurer et préserver la sécurité des navires et des cargaisons tant à quai que dans les eaux territoriales. C'est ce qui explique parfois l'existence d'une multiplicité de contrôles ainsi qu'une flopée de documents administratifs et formulaires sont exigés dans les places portuaires de l'espace CEMAC et particulièrement au port de Douala.

Il faut cependant noter que ces mesures additionnelles observées au port de Douala sont souvent qualifiées d'indispensables par les autorités administratives qui en ont la charge. Selon elles, celles-ci visent particulièrement à maintenir et à assurer un climat sécuritaire. En réalité, ces contrôles viennent plutôt alourdir le système et le processus de prise en charge des navires et des cargaisons. Les raisons évoquées pour les justifier semblent se fonder sur les notions et le souci de protection, de sauvegarde et de surveillance des intérêts nationaux et des armateurs.

Globalement, ces mesures internes et propres aux Etats, ne visent pas spécifiquement un type de navire ou de pavillon particulier et par conséquent ne sauraient être considérées comme discriminatoires. Mais elles obéissent à un code de conduite interne à chaque corps. En définitive, le manque de coordination et de synchronisation desdits contrôles excessifs les rendent très peu efficaces et à la limite nuisibles. Les mobiles profonds qui peuvent les sous-tendre rentrent à notre avis dans une démarche qui s'appuie sur trois points essentiels à savoir:

- *les mentalités;*
- *le système et le mode d'organisation ainsi que*
- *la définition des jeux de rôles dans la place portuaire.*

1. *Au niveau des mentalités*: la culture portuaire locale (camerounaise) veut qu'un navire qui accoste à Douala soit considéré comme une source de ravitaillement et de profit. Cela suppose que chaque contrôle à bord devrait être une occasion d'approvisionnement en matériel ou équipement divers. C'est ce qui semble expliquer qu'il s'est développé entre les membres d'équipage (Matelots) et les contrôleurs, des relations d'affaires plus que celles de travail. Le navire devient plus un centre d'attraction et un fonds de commerce qu'un pavillon à respecter et à inspecter conformément au Code ISPS. Ce qui démontre et caractérise fondamentalement l'esprit de mal gouvernance et d'affairisme constant dans cette place portuaire.
  
2. *Au niveau du système et du mode d'organisation* : il n'existe pas un système centralisé et uniforme des contrôles. Malgré la mise en place d'un Guichet Unique des Opérations du Commerce Extérieur (GUCE), structure qui devrait normalement regrouper et mieux centraliser le pool physique des contrôleurs. Il est apparu que dans son fonctionnement quotidien que le système actuel n'a pas pris en compte ce volet organisationnel au sein du GUCE. Or, cette structure à notre sens, devrait être le point focal, le centre physique à partir duquel devrait partir tous les motifs de contrôle des différentes administrations installées dans la place portuaire. Il devrait être à la limite le centre de mise en œuvre efficace du Code ISPS et qui synchronise toutes les opérations liées à la prise en charge du navire et des cargaisons. L'on devrait alors y instituer une organisation spécialisée du type « Check point unique » ou « pool de contrôle unique » où partiraient tous les contrôleurs des navires suivant un plan des contrôles et un mode d'organisation bien précis. Malheureusement, ce volet combien important a été délaissé. Ce qui fait qu'aujourd'hui, chaque administration habilitée au contrôle y va à son rythme et en son temps voulu. Il s'observe alors un mouvement intermittent et successif des différents corps de métiers dont les buts et les objectifs ne sont pas toujours différents. Cette pratique peut être source de conflit et de perte de temps au navire.
  
3. *Au niveau de la définition des rôles des acteurs en place* : chaque acteur ou corps de métiers développe une approche différente et met en œuvre une stratégie pour justifier sa présence à bord. Les informations et les documents administratifs souvent exigés sont parfois les mêmes car il n'existe véritablement pas une définition précise des objectifs et de jeu de rôles. Il faudrait arriver à optimiser ces contrôles afin de les rendre plus efficaces. En effet, l'on gagnerait fondamentalement à les regrouper et mieux les synchroniser sous forme d'une brigade mixte avec des missions précises qui leur sont

assignées. Cette brigade utiliserait alors un formulaire standardisé et uniforme sous la coordination générale d'une structure donnée à l'instar du GUCE ou le PAD lui même. Elle devrait également être constituée de fonctionnaires bien formés à cet effet et ayant un profil approprié et qui sont dûment autorisés. Bref, il faudrait se définir un code de conduite unique, simplifié et opérationnel.

En définitive, le système des contrôles des navires dans la place portuaire de Douala demande à être restructuré afin de se conformer aux dispositions de la Convention SOLAS et du Code ISPS en vue d'assurer l'état de sûreté du navire et de la place portuaire. Or les contrôles actuels au PAD semblent complètement ignorer les dispositions précitées.

## **I. PROCEDURES D'ARRIVEE ET DE PRISE EN CHARGE DU NAVIRE AU PORT AUTONOME DE DOUALA (PAD)**

Conformément à l'article 8 du Code Communautaire CEMAC de la marine marchande qui est considéré comme le texte réglementaire de base applicable dans l'ensemble des ports de la sous région de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), il est prévu ce qui suit:

*« Tout navire devant toucher un port d'un Etat membre, doit adresser à la capitainerie de ce port, au moins 72 heures avant son heure prévue d'arrivée, soit par l'intermédiaire de son consignataire, soit par tout autre moyen, un message indiquant :*

- *Le nom du navire ;*
- *Le nom de l'armateur ;*
- *Le pavillon ;*
- *Les caractéristiques techniques : longueur hors tout, tirant d'eau, jauge brute et nette ;*
- *La date et l'heure prévues d'arrivée ;*
- *Le genre de navigation pratiquée ;*
- *La provenance (dernier port touché) ;*
- *L'année de construction du navire ;*
- *Les titres de sécurité détenus, avec leur date de péremption ;*
- *La nature du tonnage de la cargaison, en spécifiant celles qui sont à décharger dans le port ;*
- *Le cas échéant, la nature, le tonnage et la localisation des matières dangereuses détenues à bord ;*

- *S'il s'agit d'un navire à passagers, le nombre de passagers en transit, ou devant débarquer. »*

Cette disposition communautaire est considérée comme le point de départ et l'élément déclencheur qui conditionne l'entrée et la prise en charge de tout navire marchand au port de Douala. Il s'agit de la première formalité administrative exigée à tout navire qui désire accoster dans un port de la sous région et particulièrement au port de Douala. Une fois cette formalité remplie, et que le navire est admis à toucher le port, commence alors le processus de sa prise en charge qui interpelle par la suite un certain nombre d'acteurs et opérateurs économiques publics et privés.

## **II. OPERATIONS ET FORMALITES DE PRISE EN CHARGE A L'ARRIVEE DU NAVIRE AU PORT DE DOUALA**

Dans son article 9, le Code communautaire CEMAC de la marine marchande stipule que :

*« Six heures au moins avant l'heure prévue, le capitaine du navire doit confirmer son arrivée à la capitainerie du port, en demandant l'autorisation d'entrée. »*

Cette obligation réglementaire est formalisée à travers la production de deux (02) formulaires à savoir :

- le formulaire dénommé « Information nautique », et
- le formulaire de « demande de pilote ».

Ces formulaires obligatoires sont conformes au modèle ci-joint en annexe 1. Ils sont dûment signés et fournis soit par l'agent maritime, soit par le consignataire, soit alors par tout autre représentant local légal du navire. Celui-ci les adresse à l'autorité portuaire compétente par le biais de la capitainerie du port de Douala.

La prise en charge du navire peut alors commencer à partir de la bouée de base qui est la porte d'entrée et de sortie du port. Une fois le navire signalé et que les services en charge du pilotage sont saisis, un pilote est mis à sa disposition. Il revient alors de solliciter les services du remorquage au niveau du chenal d'accès en vue de son positionnement au quai préalablement réservé à cet effet.

Une fois le navire à quai, les administrations compétentes vont, en étroite collaboration avec l'Agent maritime ou le consignataire du navire, procéder à l'arraisonnement du navire. Il s'agit d'un ensemble d'opérations de police administrative avant tout débarquement des cargaisons ou des passagers à bord.

Au port de Douala, cette opération administrative d'arraisonnement est faite successivement par les services compétents des administrations de la maritime, du port, des douanes, de la police des frontières, de l'environnement et de la protection de la nature, de la santé publique, des phytosanitaires, de la surveillance du territoire, etc. Elle peut selon les cas, être une source importante de délais. Ce qui peut fortement pénaliser l'amateur et entraîner des coûts d'immobilisation injustifiés.

Le tableau ci-après présente l'ensemble des documents administratifs et techniques exigés au navire par chaque structure lors de son entrée au Port de Douala:





### **Prise en charge au niveau des services des douanes :**

Une fois le navire à quai, les opérations et les formalités de prise en charge des marchandises ou des passagers le cas échéant, peuvent alors commencer. Généralement, les services des douanes assistent à l'arraisonnement du navire et procèdent à la pose des écoutes (scellés). Avec l'évolution et parfois le fait de manque de moyens logistiques disponibles, il peut arriver que ces services ne soient pas toujours présents. Ainsi, la pratique voudra que le capitaine du navire dépose dans les services compétents de la douane trois (03) déclarations de cargaisons conformes aux normes OMI. Ces déclarations concernent notamment :

- Une déclaration générale de cargaison ;
- Une déclaration de pacotille ;
- Une déclaration d'avitaillement.

Pour ce qui concerne la déclaration générale de cargaison, il s'agit en fait du manifeste des cargaisons. Un prototype de ce modèle de déclaration est joint en annexe 2. Celle-ci est constituée d'un ensemble de connaissements ou de contrats de transports attachés à chaque port touché. Elle reprend et recense toutes les marchandises qui vont être débarquées à l'import et celles qui devront être embarquées à l'export. Cette déclaration ou manifeste des cargaisons n'est pas en réalité sous la forme du formulaire n°2 de l'OMI ; toutefois, elle est acceptable et peut être pris en compte dans le processus déclaratif conformément à la Convention FAL.

A l'observance du processus et des pratiques en cours au Port Autonome de Douala, les délais contractuels admis par les services de la douane camerounaise pour la saisie et la validation du manifeste des cargaisons dans le système d'information « SYDONIA » est de quarante huit (48) heures après la fin du débarquement des marchandises. Ces délais sont généralement, tenus et respectés.

Cependant, il se pose un problème fondamental dans la procédure de transmission documentaire. En effet, la plupart des armements actuels centralisent pratiquement tous leurs états de chargement qui sont transmis au capitaine des navires par voie d'une messagerie électronique. Or, au niveau du port de Douala, le niveau de développement du système SYDONIA actuel n'est pas en mesure de les prendre en compte directement et de les traiter de manière automatique. Il faut les ressaisir, ce qui peut aussi être une source de

perte de temps dans la procédure de prise en charge du navire. Cela nécessite par conséquent de penser à une nouvelle version ou une mutation de ce système vers une version plus évoluée qui pourra par la même occasion s'arrimer au nouveau processus imprimé à la fois par la dématérialisation et le SIP.

### **III. OPERATIONS ET FORMALITES DE PRISE EN CHARGE DE LA MARCHANDISE AU PORT DE DOUALA**

Une fois les marchandises alloties dans les magasins et les aires portuaires, il s'engage alors la procédure qui doit pouvoir aboutir à leur enlèvement. Cette phase fait intervenir les principaux acteurs de la chaîne logistique portuaire qui peuvent selon les cas, avoir un impact sur les délais de prise en main et d'enlèvement effectif des marchandises. Ces opérations sont de nature à influencer sur les délais de passage au sein de la place portuaire. En effet, la procédure d'enlèvement comprend en trois grandes étapes à savoir:

- La procédure commerciale logistique ;
- La procédure de police économique aux frontières ;
- La procédure fiscale de porte ou procédure de douane proprement dite.

#### **a. *Procédure commerciale logistique :***

Elle consiste à procéder au règlement des diverses prestations logistiques liées à la cargaison. Il s'agit notamment du transport maritime, de la manutention et de l'acconage, des frais de stationnement portuaires, du post-acheminement portuaire, des frais divers, etc. Cette procédure est préalable et obligatoire à tout enlèvement. Elle est souvent aussi un important gisement non négligeable de délais incontrôlés de passage portuaire. Elle donne une idée de la compétitivité logistique de la place portuaire et constitue un indicateur de performance sur les délais et le traitement des dossiers au port. L'hétérogénéité des procédures constatées d'un opérateur à un autre, la redondance des documents et informations exigés et à saisir, et surtout, l'absence d'un « guichet unique » ou un espace unique dédié au paiement de ces opérations commerciales logistiques, qui regroupe tous les acteurs du secteur privé, ne peut que rallonger les délais des procédures.

b. ***Procédure de police économique aux frontières :***

Cette procédure est assurée par les divers services compétents relevant des administrations variées. Il s'agit des administrations publiques ci-après : l'Emi-immigration, la santé publique, l'élevage, l'agriculture, les télécommunications, l'environnement et la protection de la nature, la culture, les espèces végétales et animales protégées, etc.

c. ***Procédure fiscale de porte ou procédure de douane proprement dite :***

Elle se situe à deux niveaux et porte spécifiquement sur :

- la collecte des droits de douane ;
- la liquidation de la TVA pour le compte du Trésor Public et

C'est à cette occasion que les services de douane procèdent aux contrôles non seulement fiscaux mais aussi de prohibition commerciale. Souvent considérés comme les services qui rallongent considérablement les délais de transit portuaire, les services des douanes ont essayé depuis quelque temps, de faire d'importants efforts pour réduire leurs délais de traitement. Les états de décomposition du "**transit time**" confectionné par le Comité de facilitation maritime « Comité FAL » montrent que des efforts restent encore à faire notamment en matière des procédures SGS. En effet, le délai moyen constaté pour l'obtention d'un avis de vérification des importations est de huit (8) jours. Ce délai reste encore long au niveau de la chaîne de traitement douane.

Les principaux documents administratifs et formulaire internes exigés par les services des douanes au cours de ces opérations sont présentés à l'annexe 3.

A titre d'illustration, l'enlèvement d'un conteneur au port de Douala passe par une procédure qui nécessite l'intervention de cinq (05) acteurs clés. Chaque acteur a un rôle spécifique et indispensable dans le processus. Ces cinq étapes se présentent ainsi qu'il suit :

1. ***La SGS***: Cette structure a pour rôle de délivrer l'AVI. Ce document est indispensable pour monter la déclaration douanière. Pour l'obtenir, l'utilisateur dépose une demande au guichet de la SGS munie des pièces ci-après : la DI, la (ou les) facture et le connaissance. Le délai de délivrance de l'AVI est de 24 heures maximum sauf en cas de complément d'informations. Très souvent, il est obtenu le même jour.

2. **La Douane** : elle reçoit la déclaration douanière après que le Commissionnaire en Douane l'ait validée. Elle la libère aussitôt après vérification.
3. **Le Commissionnaire en Douane** : Il joue le rôle d'intermédiaire entre le chargeur et les différents intervenants dans la chaîne de dédouanement. Il assure les opérations de dédouanement et contribue à l'accélération de la procédure.
4. **L'Acconier** : Il joue un rôle déterminant dans le processus d'enlèvement car, il est un des opérateurs essentiels dans le processus de dédouanement. Il est l'un des acteurs au centre du processus et est responsable de la sortie des marchandises au port. Il doit par conséquent organiser ses horaires et son plan de travail de manière à favoriser un gain de temps aux différents opérateurs.
5. **Le DIT** : Cette structure joue également un rôle déterminant dans le processus de sortie des conteneurs au port de Douala. En effet, suivant les cadences, les mouvements journaliers de sortie des conteneurs et son plan de travail, il peut constituer une source important de délais.

En conclusion il apparaît qu'au cours du processus d'enlèvement d'un conteneur, il serait utile d'examiner le problème des délais de passage portuaire sous l'angle de l'organisation du travail et la programmation des opérations qu'au niveau de la gestion documentaire. En effet, les délais de passage portuaire pourrait être amputables plus aux opérations liés au travail des **Acconiers** et du **DIT** que du côté des administrations publiques (la Direction générale des Douane et de la SGS). Ceci peut s'expliquer par la capacité réelle et la disponibilité des équipements ainsi que le mode d'organisation mis en place par ces opérateurs.

Le PAD gagnerait par conséquent à suivre et à mieux organiser les horaires de travail de manière à synchroniser l'ensemble des opérations. Il devrait ainsi contrôler et définir un rythme et niveau global des transactions admissibles à la DIT et aux acconiers. Cela suppose la mise en place d'un code de conduite et la détermination des indicateurs de performance assorties des moyens objectifs de leur vérification afin d'éviter tout dysfonctionnement.

#### IV. OPERATIONS ET FORMALITES DE DEPART DU NAVIRE

Les opérations et formalités de départ les plus complexes sont celles qui concernent principalement l'exportation des produits spécifiques qui nécessitent une certification et une vérification préalable de la SGS. Cette procédure passe par trois niveaux d'interventions à savoir :

1. la Société Générale de Surveillance (SGS) ;
2. la police administrative ;
3. les services des douanes ;

- *Au niveau de la SGS :*

La SGS procède à la vérification et la certification des produits forestiers. Bien que ces opérations se passent généralement en amont du port, il n'en demeure pas moins qu'elles ont un impact sur les délais au niveau des embarcations car, la SGS procède au contrôle et à la vérification desdites exportations. Cette opération est considérée comme une source de délai de passage portuaire.

- *Au niveau de la police administrative :*

Les opérations de police administratives sont entre autres, des opérations de vérification des passagers, de l'équipage, des provisions à bord et de descellement des magasins à bord.

- *Au niveau des services de la douane*

Une fois la déclaration d'export validée, les services de douane se rassurent que les rapatriements des frais de la vente sont rassurés et correctement exécutés.

Si toutes les formalités sont approuvées, les services de douane vont délivrer au navire le permis de partance ou « Clearance » qui lui permet de quitter le port et de regagner les hautes mers.

Les principaux documents administratifs et formulaires internes exigés par les services des douanes au cours de ces opérations sont présentés aux annexes 4 et 5.

## V. ANALYSE CRITIQUE DE L'EXISTANT

Globalement, plusieurs obstacles entravent à ce jour la bonne marche du service dans la prise en charge du navire et des cargaisons dans la place portuaire de Douala. Le constat qui se dégage fait ressortir un certain nombre de dysfonctionnements qui méritent d'être mentionnés. Il s'agit principalement des points ci-après :

- des procédures mal appliquées où règne encore un système informel dans leur exécution ;
- des files d'attente incessantes et génératrices de délais ;
- des formulaires exigés sont remplis avec très peu de rigueur. Leur multiplication entraîne une répétition des informations saisies ;
- des documents fournis qui ne sont pas toujours authentifiés ou vérifiés par leur détenteur et partenaires;
- des partenaires qui n'ont pas la possibilité d'anticiper les contrôles, les inspections et les opérations de liquidation des droits et factures ;
- une grande variété et interprétation dans l'application des textes existants ;
- des recherches documentaires souvent fastidieuses et qui sont des sources de perte de temps ;
- des centres de paiement sont souvent multiples et parfois propres aux mêmes acteurs ;
- des difficultés à évoluer vers de nouveaux formulaires et à pouvoir faire respecter les normes et les conventions internationales ratifiées ;
- des formulaires papiers qui ne facilitent pas les échanges d'informations entre les administrations et les opérateurs.
- la réglementation très peu respectée et souvent mal suivie par les administrations et autres intervenants du système. etc.

Au moment où les grands ports du monde passent à la phase des processus des traitements électroniques et de système de gestion des flux de transmission des données par le biais des outils de nouvelles techniques de l'information et de la communication, le Port de Douala est encore dans la phase de traitement manuel. Cette contradiction flagrante constitue un obstacle indéniable qu'il convient de combler au plus tôt pour résoudre

efficacement et objectivement une grande partie des problèmes liés au délai de passage portuaire. Ce constat amène à faire une analyse à trois niveaux à savoir sur:

- la réglementation ;
- les pratiques observées ;
- l'organisation actuelle.

a) **AU NIVEAU DE LA REGLEMENTATION**

La réglementation de base et de gestion de tout mouvement de navire marchand à l'entrée et à la sortie du port de Douala est fondée comme nous l'avons signalé plus haut sur les dispositions du Code Communautaire CEMAC de la marine marchande adopté en l'an 2001.

Bien que ce Code soit actuellement en cours de révision en vue de son arrimage à l'évolution du monde moderne et au nouveau contexte international en matière de transport maritime, il y a tout de même lieu de souligner que le chapitre VI relatif aux formalités d'arrivée et de départ des navires dans les ports de la sous région d'Afrique centrale semble à tous égards poser problème à plusieurs niveaux. Dans la pratique actuelle, il est apparu un certain nombre de dysfonctionnements. Il s'agit principalement de ce qui suit :

- à l'entrée comme à la sortie du navire au port de Douala, l'autorité maritime qui est représentée par la Direction des Affaires Maritimes et des Voies Navigables (DAMVN), n'est pas pris en compte dans ce processus. En effet, cette Direction est statutairement chargée de l'organisation du trafic maritime et de la facilitation de la circulation. Conformément à ces missions<sup>1</sup>, il revient à la DAMVN en relation avec l'autorité portuaire par le biais de la capitainerie, d'habiliter et d'émettre un avis et à la limite, de délivrer une autorisation d'entrée au navire au Cameroun.
- à la sortie du navire du port, la procédure actuelle est fondée sur la délivrance d'un document dénommé le « clearance » qui sert de permis de sortie du navire. Ce document est délivré par les services compétents de la douane. Or la délivrance du « clearance » par les autorités douanières vient à juste titre certifier que le navire en

---

<sup>1</sup> Décret n°2005/173 du 26 mai 2005, portant organisation du Ministère des Transports,

question est conforme et apte à quitter le port pour ce qui concerne les formalités exigibles en matière douanière. Par conséquent, le « clearance » délivré au Cameroun sans le remettre en cause, ne saurait manifestement attester ou justifier l'état ou la bonne navigabilité et l'état général du navire.

Au regard de ce qui précède, il semble se poser un problème de responsabilité majeure non assumée par l'autorité en charge de la marine marchande. En effet, conformément au Décret n°2005/173 du 26 mai 2005, portant organisation du Ministère des Transports<sup>2</sup> et notamment dans son chapitre III portant sur les missions et organisation de la Direction des Affaires Maritimes et des Voies Navigables, il stipule ce qui suit :

*« Placée sous l'autorité d'un Directeur, la Direction des Affaires Maritimes et des Voies Navigables est chargée de :*

- *...du suivi de l'application des accords internationaux en matière de transports maritimes ;*
- *du traitement des questions relatives à la sécurité, à la sûreté et à la protection de l'environnement maritime, fluvial et lacustre, en liaison avec les administrations concernées ;*
- *de l'organisation du trafic maritime ;*
- *de l'administration des navires.... »*

Par ailleurs, cette Direction dispose en son sein d'une sous-direction de la navigation, de la sécurité et de la protection de l'environnement maritime et des voies navigables qui a entre autres missions :

- *« l'organisation et la facilitation du trafic maritime. »*

Cette sous –Direction, a quant à elle un service du trafic et de la sûreté maritime qui est chargé de :

- *« la collecte des informations relatives au trafic et aux mouvements des navires ;*
- *l'organisation et de la facilitation de la circulation ;*
- *l'application des normes de sûreté. »*

---

<sup>2</sup> Décret n°2005/173 du 26 mai 2005, portant organisation du Ministère des Transports, Article 25 à 37



Il apparaît ainsi clairement au regard de cette organisation, que la Direction des Affaires Maritimes et des Voies Navigables devrait être pleinement fortement impliquée dans toutes les opérations et mouvements d'arrivée et de sortie des navires. Elle doit particulièrement assurer en bonne intelligence et en parfaite collaboration avec les autorités portuaires, la gestion rationnelle des mouvements des navires dans les eaux territoriales camerounaises.

Par conséquent, il est indispensable de mettre en place un système fiable et efficace qui devrait permettre de mieux organiser et faciliter la circulation maritime. Par ailleurs, cette Direction devrait être en mesure de juger non seulement de l'opportunité mais aussi de pouvoir se prononcer sur l'opportunité de laisser entrer ou non un navire marchand dans les côtes camerounaises conformément au Code ISPS et des dispositions de la Convention SOLAS. Enfin, il lui revient en toute autorité d'assurer et de garantir l'état et la bonne navigabilité du navire au moment de quitter les ports camerounais pour les hautes mers.

En conclusion, la pratique actuelle constatée au niveau de l'accueil et du traitement des navires au niveau des ports du Cameroun nécessite :

- une relecture et une profonde révision des articles 8, 9 et 10 du Code Communautaire CEMAC de la marine marchande ;
- une action urgente de sensibilisation et de communication au niveau de l'administration maritime.

Cela demande impérativement à :

- pouvoir replacer l'administration maritime dans son rôle et son contexte. Le souci fondamental est de la recentrer dans ses missions régaliennes. Dans ce contexte précis, il est question ici que cette administration assume et s'impose dans son environnement. Le fait qu'elle ne soit pas au centre des activités maritimes et capable d'assurer les arbitrages semble fortement fragiliser ce secteur et laisser libre cours aux agissements non contrôlés. Elle doit par conséquent se doter des moyens de sa politique et être en mesure de trancher. Elle doit être en mesure d'exercer convenablement ses missions qui relèvent non seulement de la sécurité des navires mais aussi de la protection et des mouvements et de l'administration des navires.

- Pouvoir amener chaque structure du secteur maritime national à se focaliser sur ses missions et à jouer pleinement son rôle en fonction des compétences et de son champ d'action statutaire et réglementaire.
- Pouvoir éviter les doublons et les conflits d'intérêts qui ne peuvent que pénaliser l'activité portuaire et devenir d'importantes sources de délais.

Il est évident que dans un système moderne marqué aujourd'hui par la simplification des procédures à partir de l'usage des nouvelles techniques d'informations et de communication, chaque structure du secteur devrait pouvoir s'équiper convenablement et se doter des outils de travail modernes indispensables.

Pour ce qui est de l'administration maritime, elle semble aujourd'hui complètement dépourvue de tels outils de travail. Il faudra par conséquent, pour lui permettre de jouer pleinement son rôle et d'assumer toutes ses missions, lui apporter tout l'appui nécessaire et doter cette Direction des moyens appropriés et indispensables à cet effet. Ce n'est qu'à cette condition qu'elle pourra participer et s'intégrer dans la mouvance de la modernité enclenchée au PAD. Il faudrait bien qu'elle soit en mesure de se positionner comme une structure capable de faire respecter l'ensemble des dispositions internationales non seulement au niveau de la CEMAC mais aussi au niveau de l'OMI dans les ports du Cameroun. Ce n'est qu'à ce prix qu'elle pourra convenablement assurer la facilitation du trafic maritime.

#### **b) AU NIVEAU DES PRATIQUES OBSERVEES AU PAD**

A l'observation des pratiques en cours au PAD aujourd'hui, il est apparu une fois de plus qu'au vue de la demande d'un consignataire ou de l'agent maritime du navire, adressée au Commandant du port, il est émis un avis de toucher le port et d'y débarquer ou embarquer des marchandises dangereuses (cf. Annexe 6)

Une telle pratique soulève de notre part un sérieux problème de responsabilité au regard des dangers éventuels qu'un tel acte peut poser à l'ensemble de la communauté et des riverains des services portuaires. En se référant à l'affaire des déchets toxiques survenue au Port Autonome d'Abidjan, il nous a paru indispensable de renforcer cette mesure et de pouvoir associer étroitement l'autorité maritime dans la gestion et l'autorisation des navires transportant les marchandises et produits dangereux. Car il se pose à ce niveau un important

problème de responsabilité qui ne saurait être du ressort unique du commandant du port tel que cela semble se structurer en ce moment.

En outre, il est apparu que les réformes engagées en matière de facilitation des procédures ont porté beaucoup plus sur la prise en charge ou à l'enlèvement des marchandises. En revanche, les aspects liés à la en charge du navire à l'entrée comme à la sortie du port n'ont pas toujours fait l'objet d'une attention particulières. Ainsi, très peu de place a été réservée ou accordée dans la restructuration des formalités de gestion des mouvements des navires. Or il s'agit là d'un volet essentiel dont la structuration peut jouer un rôle et avoir un impact réel sur les opérations de facilitation du trafic maritime et infléchir l'indice Doing Business.

Enfin, il est clairement ressorti que les formulaires utilisés à l'arrivée du navire au PAD ne sont pas ceux conseillés par l'OMI. Il faut par conséquent arriver à une application des modèles convenables des formulaires OMI pour ce qui concerne principalement les déclarations ci-après:

- 1. formulaire FAL de l'OMI n° 1, déclaration générale: cette déclaration est le document de base à l'arrivée et au départ pour les renseignements requis par les autorités en ce qui concerne le navire;*
- 2. formulaire FAL de l'OMI n° 3, déclaration des provisions de bord: cette déclaration est le document de base à l'arrivée et au départ pour les renseignements requis par les autorités en ce qui concerne les provisions de bord;*
- 3. formulaire FAL de l'OMI n° 4, déclaration des effets de l'équipage: cette déclaration est le document de base à l'arrivée pour les renseignements requis par les autorités. Il n'est pas demandé au départ;*
- 4. formulaire FAL de l'OMI n° 5, liste d'équipage: la liste d'équipage est le document de base fournissant aux autorités les renseignements relatifs au nombre et à la composition de l'équipage à l'arrivée et au départ du navire;*
- 5. formulaire FAL de l'OMI n° 6, liste de passagers: la liste pour les navires certifiés pour le transport de 12 passagers ou moins, est le document de base indiquant aux autorités les renseignements concernant les passagers à l'arrivée et au départ du navire. ;*
- 6. formulaire FAL de l'OMI n°7, liste des marchandises dangereuses qui est le document présenté à l'arrivée et au départ pour renseigner les autorités sur les types et la nature des marchandises dangereuses à bord du navire.*

Ainsi, sur les sept déclarations proposées par l'OMI, il est indispensable de reprendre intégralement les six (06) précitées étant entendu que la déclaration des cargaisons ou formulaire n°2 reste valable et peut être conservée dans sa forme actuelle du manifeste. Cette dérogation est bien recommandée par la Convention FAL.

Au regard de ce constat, il ressort que le véritable problème se situe beaucoup plus au niveau du système des contrôles, des inspections, des vérifications et des certifications en place au PAD. Ce système semble être aussi une importante source de délais. Il serait souhaitable d'y consacrer une réflexion plus approfondie. Celle-ci pourrait se faire à travers une approche participative regroupant toutes les parties prenantes autour d'une table ou atelier de concertation afin d'assurer une mise en conformité et une mise en cohérence du système global. Car, il y a une nécessité aujourd'hui de pouvoir ajuster non seulement les dispositions de la Convention FAL mais aussi celles de la Convention SOLAS, du Code ISPS et les recommandations de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) par rapport aux pratiques et normes locales. Cette approche ou vision nous paraît plus réaliste et plus opérationnelle. Ce travail de fond ne saurait objectivement se faire qu'à travers une parfaite sensibilisation et mobilisation de tous les acteurs clés du secteur.

### **c) AU NIVEAU DE L'ORGANISATION**

#### **i) LE COMITE FAL**

A notre sens, le Comité FAL devrait être une structure technique et légère dont le rôle est de contribuer efficacement à la définition des outils de travail et des indicateurs de performance en vue d'améliorer le système de facilitation du trafic maritime international. Il apparaît ainsi comme un outil essentiel et un levier sur lequel se fondent les principes de la facilitation du trafic au niveau maritime. A ce titre, il paraît à notre sens comme l'un des instruments fondamentaux de la facilitation conseillé par l'OMI.

C'est à ce titre que la Convention FAL de l'OMI a fortement recommandé aux Etats de mettre en place des Comités nationaux de facilitation du trafic maritime (Comité FAL). L'organisation et le fonctionnement de ces Comités devraient permettre de réduire les temps de passage des navires et des cargaisons dans les ports. Cela devrait alors encourager et stimuler le commerce transfrontalier. Cette recommandation de l'OMI vise particulièrement à optimiser le trafic maritime, à développer la géographie des échanges et à booster

globalement le commerce international afin de dégager des économies d'échelles capables de créer des richesses et de générer la croissance indispensables aux Etats.

Ces Comités FAL seraient par la même occasion des organes de concertation, de suivi et de relais pour mieux structurer et encourager le développement du commerce extérieur qui est une importante sources de devises pour les Etats. L'orientation stratégique donnée par la Convention est de réduire un certain nombre de dysfonctionnements afin de stimuler les mouvements des échanges dans un monde marqué aujourd'hui par la mondialisation et la globalisation.

C'est dans ce contexte précis que le Cameroun a jugé opportun de mettre en place un Comité FAL obéissant aux objectifs de la Convention. Or, après une dizaine d'années de son fonctionnement, l'Etat a jugé nécessaire de procéder à une réorganisation de ce Comité afin de lui donner une forte impulsion dans le processus de facilitation et d'harmonisation des procédures. C'est ce qui a abouti à la signature du Décret n° 2009/1719/ PM du 1<sup>er</sup> septembre 2009, portant réorganisation du Comité national de facilitation du trafic maritime international (Comité FAL).

Or il est apparu à l'analyse dudit Décret, un certain nombre de dysfonctionnements qui à notre sens méritent d'être relevés. Il s'agit principalement de ce qui suit :

- 1) Le Comité FAL ainsi réorganisé semble aller au delà des missions et des objectifs prévus dans le cadre de la Convention FAL. La nouvelle orientation donnée aujourd'hui au Comité FAL dépasse le cadre de la facilitation du trafic maritime. Elle intègre et prend en compte en son sein tous les modes de transport utilisés au Cameroun alors que son rôle devrait être circonscrit dans le volet spécifique du trafic maritime conformément aux recommandations de l'OMI. Un tel amalgame peut être de nature à créer non seulement des confusions dans les esprits mais aussi à se détourner des résultats attendus de la Convention FAL. Le Cameroun est un pays de transit certes ! Mais, l'on ne saurait mettre tous les problèmes de facilitation des transports dans le cadre d'un Comité FAL et penser résoudre objectivement et efficacement les problèmes spécifiques liés au trafic maritime.
- 2) Fort de l'observation portée au premier point, il apparaît que ce nouveau Comité FAL est constitué au moins de 39 membres dont plus de la moitié n'opère pas dans le domaine maritime international. Malgré le souci et le soin retrouvé dans ce Décret de mettre en

place des commissions ad hoc au sein dudit Comité FAL, il ne nous semble pas efficace d'opérationnaliser convenablement le processus de facilitation du trafic maritime. Il nous paraît plus opportun de recentrer les orientations de ce Comité et de n'y retenir que les structures véritablement impliquées dans l'organisation et la gestion du trafic maritime et sans plus. C'est dans ce sens qu'une proposition a été faite en annexe 8.

- 3) Il faut par ailleurs envisager la mise en place du Comité FAL dans le temps. Car, une fois les objectifs de la Convention atteints, ce dernier devrait être dissout de plein droit. Or dans son organisation actuelle, il sera difficile de le dissoudre à partir du moment où les problèmes de facilitation dans les autres secteurs terrestres et aérien ne seront pas atteints. Ainsi, en embrassant tous les secteurs et tous les problèmes liés à la facilitation du transport de manière globale, il faudra attendre résoudre tous les problèmes au même moment pour penser à sa dissolution.
  
- 4) La complexité et le paradoxe créés dans cette nouvelle formulation du Comité FAL amènent à se poser la question de l'opportunité d'une telle structure voire même de son efficacité. Un tel comité pourrait se justifier au cas où les autres modes de transports n'étaient pas organisés. Mais, il convient de souligner qu'il existe déjà au Cameroun des Comités dont les missions et le rôle consistent à réfléchir et à procéder à la facilitation des transports. Il s'agit notamment des comités ci-après :
  - a. le Comité de facilitation du transport de transit en zone CEMAC qui est logé au sein du Ministère des Travaux Publics et qui dispose d'une Cellule opérationnelle d'appui sur financement Banque Mondiale et Banque Africaine de Développement dénommée Cellule BAD/BM. Cette cellule a entre autres rôles de :
    - i. réhabiliter et construire les infrastructures et équipements de transports (Rail-route) sur le corridor d'Afrique centrale ;
    - ii. définir et mettre en place un régime de transit dans la sous région ;
    - iii. accompagner le processus de dématérialisation au GUCE et la DGD ;
    - iv. contribuer à la mise en œuvre un système de gestion des risques au niveau de la DGD ;
    - v. participer à la modernisation et assurer un suivi rationnel des cargaisons le long du corridor ;

- vi. étudier et appuyer le système de fiscalisation et de parafiscalité des transports au Cameroun et en zone CEMAC.etc
- b. le Comité national de facilitation des transports et de transit en zone CEMAC qui est mis en place dans chaque pays Etat par le Secrétariat Exécutif de la CEMAC dont l'objectif est de réguler le transport des marchandises et le commerce Inter-état. Il est logé au Ministère des Transports et placé sous la présidence du Secrétaire général dudit ministère. Il comprend trois sous commissions qui viennent se noyer dans les missions du premier Comité. Il fonctionne sur financement MINT et bénéficie d'un appui financier de certaines structures sous la tutelle du MINT.
- c. le Comité de pilotage et de facilitation des transports en zone CEMAC qui est mis en place sous l'égide de la CEAC et dont l'objectif est d'assurer de la mise en œuvre du Plan Directeur des Transports de l'Afrique centrale.

En conclusion, cette multiplicité des comités de facilitation qui regroupent pratiquement les mêmes acteurs et intervenants ne peut que créer du désordre dans le système des transports et du commerce international. De ce point de vue, il y a lieu de mieux recentrer le Comité FAL dans ses missions de base et faire en sorte qu'il mette tous ses efforts au niveau de la facilitation du trafic maritime exclusivement. Il faut absolument mettre ce Comité en phase avec les objectifs et orientation stratégiques de la Convention FAL afin de lui permettre de jouer pleinement son rôle dans le processus de facilitation du trafic maritime. Une fois que ce recentrage sera mise au point, les arbitrages appartiendront soit au niveau du Ministère en charge des affaires maritimes soit aux Services du Premier Ministre en fonction des indicateurs de performance et des niveaux d'interventions souhaités.

## ii) **LE CONSEIL NATIONAL DES CHARGEURS DU CAMEROUN (CNCC)**

Au regard de ses importantes missions et sur lesquelles nous n'allons pas nous attarder ici, le Conseil National des Chargeurs (CNCC), gagnerait dans le cadre précis de la mise en œuvre des mesures de facilitation du transport maritime, à renforcer plus que par le passé, la structuration de ses activités sur le volet clé relatif à la vulgarisation et la sensibilisation des procédures édictées par la Convention FAL. Au regard de sa vocation première et essentielle qui est celle de structure par essence en charge de l'encadrement et l'assistance des chargeurs à tous les niveaux.

Une telle démarche peut se réaliser à travers :

- des modules de formation par objectifs en vue de renforcer les capacités de l'ensemble des chargeurs afin d'assurer convenablement la prise en main des opérations d'import / export au niveau du PAD.
- des ateliers ciblés, des groupes de travail stratégiques, des causeries éducatifs portant sur la vulgarisation des procédures de facilitation du trafic maritime, les études et même la publication des bulletins d'informations faisant ressortir clairement l'ensemble des indicateurs de performance et de suivi du secteur maritime.

Cela permettra aux chargeurs d'avoir la parfaite lisibilité et maîtrise des outils essentiels et indispensables dans le processus de traitement des opérations liés au commerce extérieur.

### **iii) LE GUICHET UNIQUE DES OPERATIONS DU COMMERCE EXTERIEUR (GUCE)**

Il se pose au niveau du Port Autonome de Douala, un souci de rationalisation et de coordination de l'information et de son utilisation opérationnelle. Il faut pouvoir arriver à une harmonisation et une simplification poussée des procédures. Ce processus devra prendre en compte l'ensemble des opérateurs impliqués dans le système de traitement de prise en charge des navires et des cargaisons au sein du port.

Les avantages d'une telle démarche se situent à tous les niveaux tant du côté des opérateurs économiques que des pouvoirs publics. Le guichet unique doit pouvoir en tant qu'entité physique intégrer dans ses activités le regroupement futur et efficace de l'ensemble des opérations liées aux procédures ci-après :

- La prise en charge du navire ;
- Le paiement de toutes les opérations logistiques au PAD;
- La mise à disposition en temps réel des informations et des données indispensables au chargement et déchargement des navires ou tout au moins du commerce extérieur.



Au-delà de ces thématiques, le GUCE doit sur le plan physique se définir et se présenter comme une structure réelle et autonome qui encadre tous les intervenants et acteurs portuaires. Il faut qu'il se dote d'un cadre idéal capable de lui permettre d'assumer convenablement ce rôle central de coordination générale de l'ensemble des données et formalités portuaires indispensables à la prise en charge des navires et des cargaisons.

Le GUCE doit véritablement jouer un rôle central dans l'opérationnalité, la gestion et l'organisation du système d'information portuaire. Cette démarche est si importante qu'il est plus que jamais opportun de mettre en place au sein de cette structure des centres ou pool d'intérêts opérationnels dont le but est de contribuer à la facilitation de la liquidation des droits liés aux opérations du commerce et logistique portuaires.

L'avènement du Guichet unique électronique, son opérationnalisation et son corolaire qui est la dématérialisation des procédures, viendront véritablement permettre de répondre favorablement aux exigences de la mondialisation. La réalisation effective de ce projet amènera le PAD à jouer un rôle de premier plan dans l'échiquier des ports de l'Afrique de la côte Ouest africaine et du centre.

Cela demandera d'une part au PAD de subir une profonde mutation et d'autre part au GUCE de se restructurer afin de pouvoir s'engager parfaitement dans la prise en compte globale de toutes les procédures liées non seulement à la prise en charge des navires mais aussi des cargaisons. Par la même occasion, cela nécessitera de s'ouvrir à l'ensemble de la communauté portuaire et assurer leur regroupement physique en un centre unique.

Au cas où cette vision venait à se réaliser et à se mettre effectivement en place selon les normes et les règles de l'art, l'on aboutira forcément au règlement et à la résolution d'une bonne partie des problèmes relatifs à la facilitation. La centralisation, l'archivage et le partage des informations du commerce extérieur ne seront plus qu'un souci du passé. Il s'agit par conséquent d'une importante réforme doublée d'une innovation dont l'aboutissement apporte des solutions idoines à la traçabilité des opérations portuaires (paiements et liquidation des droits et taxes et des factures commerciales) dans ce centre physique unique.

Cette nouvelle orientation et organisation permettra au GUCE de jouer pleinement son rôle et de pouvoir créer une synergie capable de réduire considérablement les délais de traitement des opérations et par conséquent les délais de passage portuaire au PAD. Il faudrait alors une organisation assez poussée à travers le centre de réception automatique qui sera mis en place pour assurer la gestion rationnelle de toute la documentation liée à la prise en charge du navire et des cargaisons. Cela facilitera entre autres, les contrôles et

optimisera les séjours des navires à quai au PAD à partir des modules adaptés de gestion des interfaces qui y sera créée.

#### **iv) LE PORT AUTONOME DE DOUALA**

Principal gestionnaire et coordonnateur de l'ensemble des activités portuaires à Douala, le PAD dispose en son sein plusieurs projets rénovateurs. C'est ainsi que depuis plus d'une décennie, il cherche à mettre en place un des projets clés et innovant : le Système d'Information Portuaire (SIP). Ce projet a pour objectif majeur de pouvoir moderniser et alléger de manière significative la gestion quotidienne des activités au sein de la place portuaire. Il permet de donner à cette place stratégique de notre économie, un cadre idoine et dynamique dans la structuration et la facilitation du processus de partage de l'information portuaire. Or jusqu'à ce jour, le PAD n'arrive pas à implanter ce système et pouvoir se doter de ce puissant outil de travail indispensable pour sa gestion.

A travers sa mise en place, le PAD devrait arriver à un système d'information portuaire interconnecté qui viendrait contribuer rationnellement au partage et à l'échange des données et d'informations en temps réel au niveau entre l'ensemble des partenaires de la communauté portuaire. Il s'agit là d'un important instrument de facilitation et d'information qui devrait apporter des solutions appropriées à la gestion quotidienne des opérateurs de l'espace portuaire.

Ce souci semble également de plus en plus être partagé aujourd'hui dans la plupart des ports de la sous région de la côte ouest africaine à l'instar de Dakar et Abidjan. En effet, il faut pouvoir développer des programmes adaptés et mettre en place un système d'information portuaire fiable pour permettre à l'ensemble de la communauté portuaire de mieux suivre les opérations. Ce portail essentiel manque cruellement au port de Douala

C'est à ce titre que l'activation de ce projet au niveau de PAD pourrait être d'une importance capitale dans la structuration et la mise en œuvre de la facilitation du trafic maritime au Cameroun. Car, ce projet majeur vient répondre efficacement aux attentes ci-après :

- La modernisation de la gestion des activités portuaires ;
- La diffusion des données et informations portuaires au grand public ;
- L'interconnexion des opérateurs et l'échange des données ;
- La rationalisation des finances portuaires ;

- L'amélioration de la productivité et la compétitivité de la place portuaire.etc.

Afin d'éviter tout double emploi et d'éventuelles incompatibilités avec le système qui viendra soutenir le processus de la dématérialisation engagée par le GUCE, il conviendrait d'envisager au préalable, une large et parfaite collaboration avec ces deux structures. Cela permettra de :

- mieux optimiser les deux systèmes ;
- contribuer efficacement à une parfaite synchronisation et harmonisation des procédures. Bien que le SIP soit plus global et plus large, il devra ouvrir également des interfaces et créer des passerelles incontournables au niveau du partage des informations et des données.
- faire de la place portuaire de Douala, une plateforme moderne et mieux structurée de la sous région.

Sur le plan organisationnel, le PAD gagnerait à :

- organiser des concertations avec les parties prenantes ;
- suivre l'évolution et l'avancement du projet sur la dématérialisation ;
- moduler et à contribuer efficacement à la structuration des deux systèmes pour jouer son rôle de coordination et de gestionnaire des activités portuaires à Douala.

Ceci vise principalement à maintenir un climat serein et un souci permanent de compétitivité et de productivité au sein de la place portuaire de Douala..

## Chapitre 2

# ANALYSE DE LA REGLEMENTATION, DES PRATIQUES ET L'ARRIMAGE AUX PROCEDURES OMI

Globalement, il n'existe véritablement pas au Cameroun un profond déficit en matière institutionnelle et réglementaire pour ce qui concerne la gestion et la prise en charge des navires et des cargaisons dans les ports camerounais. La réglementation en place et en vigueur au Cameroun est suffisamment étoffée et fait référence aux conventions internationales ratifiées et principalement à la Convention FAL. Cependant, il se pose beaucoup plus un problème d'application et de suivi des textes. Ce problème est lié plus aux mentalités et au système d'organisation des places portuaires nationales. En effet, si chaque structure se responsabilisait et se donnait les moyens d'un minimum d'organisation et de suivi des procédures, le Port de Douala serait moins engorgé et moins perturbé.

Au regard de l'analyse de la situation et de l'état général des lieux des opérations et des formalités de prise en charge du navire et de la marchandise au PAD présentée plus haut, il semble indispensable aujourd'hui de faire un examen structurel de la place portuaire de Douala. Cela suppose qu'il faille passer en revue l'ensemble des conventions ratifiées par rapport aux dispositions, pratiques et mesures mise en œuvre concrètement au Cameroun pour en sortir un modèle organisationnel plus adapté et mieux structuré. Car, il y a lieu de constater que malgré la parfaite connaissance au niveau des différents acteurs portuaires des règles et normes recommandées et pratiquées au niveau international, il se développe encore de nos jours au port de Douala des pratiques peu recommandées dont le but est d'obérer les délais et les coûts de passage portuaire. Il faut alors, à travers une restructuration et une réorganisation de certaines centres d'intérêts ou structures du secteur, arriver à pouvoir opérer un choix opérationnel capable de mieux se définir un cadre approprié au niveau institutionnel et réglementaire.

Le Comité FAL dans l'esprit de la Convention peut parfaitement jouer ce rôle et donner une impulsion et une dynamique nouvelle capable de réorienter les délais et les coûts de passage portuaire. Une telle dynamique donnerait un souffle nouveau à la structuration du commerce extérieur et la compétitivité du port.

## I. CADRE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE

### a. FORMULAIRES OMI

Le Code Communautaire CEMAC de la marine marchande qui est le principal texte de référence et de base applicable dans tous les pays de l'Afrique Centrale, a fortement intégré dans ses dispositions pertinentes, l'ensemble des dispositions de la Convention FAL. Il précise clairement qu'il prend en compte l'utilisation de l'ensemble des formulaires OMI. Mais, ce qui ne semble pas y être explicitement et clairement mis à jour est le modèle des formulaires FAL à utiliser dans le cadre de la prise en charge du navire et des cargaisons. Il conviendrait par conséquent, dans le cadre de la révision de ce Code, d'y inscrire de manière explicite que les seuls formulaires acceptés et à utiliser dans ce domaine sont ceux recommandés par la Convention FAL de l'OMI. Par la même occasion, préciser clairement le modèle de présentation desdits formulaires. A travers une telle précision, l'obligation serait ainsi donnée à tous les Etats membre de la CEMAC de les appliquer en l'état.

Ceci est important à plus d'un titre :

- En ce moment, il n'existe pas un formulaire standard en matière de déclaration des passagers, des équipages. Quoique le port n'ait pas une vocation de port de passagers et qu'il en enregistre de moins en moins, il convient de mettre en place un formulaire standard selon les spécifications de la Convention FAL afin d'éviter toute forme de tracasserie. Car, en l'absence d'un formulaire type, cela peut laisser libre cours aux multiples interprétations et perte de temps lors d'éventuels contrôles de ce genre;
- Les formulaires déclaratifs utilisés en ce moment sont souvent destinés à plusieurs contrôles qui les sollicitent à des moments différents selon la nature des contrôles. Cette situation perturbe très souvent les capitaines des navires et à la limite dérange. Il conviendrait de mieux structurer ce volet et mieux organiser les contrôles ;
- Le formulaire déclaratif OMI sur les marchandises doit être uniforme et ne prêter à aucune possibilité d'interprétation contraire à son objectif. En fait, le formulaire déclaratif actuel qui est sous forme du Manifeste des cargaisons est admis et ne

saurait causer aucun problème véritable. C'est pour cette raison que nous n'insistons pas outre mesure sur le formulaire FAL n°2.

## **b. PRATIQUES ET PROJETS EN COURS**

### **i. *Pratiques :***

En ce moment, les procédures de traitement des navires et des cargaisons au PAD restent encore manuelles. Ce qui ne favorise pas une assez bonne circulation de l'information entre les structures impliquées dans le processus de prise en charge des cargaisons. Cette insuffisance matérielle et organisationnelle peut être une importante source de délais et de mal gouvernance.

Il faut arriver à restructurer le système et à lui donner un nouveau visage. Le Port doit pouvoir s'arrimer aux nouvelles technologies de l'information et faciliter les procédures. Au cours de cette analyse nous avons été amenés à faire un choix méthodologique et stratégique. Celui-ci à consister soit à maintenir le port dans les procédures manuelles soit alors à opter pour l'évolution en cours à travers les projets d'informatisation constatés.

La première option devait alors nous amener à nous évertuer à la réduction et au regroupage éventuel des formulaires pour maintenir le système en état de fonctionnement optimal. La seconde option quant à elle débouche automatiquement vers un système moderne et adapté aux exigences de la mondialisation. Elle passe par un vaste programme d'automatisation des procédures de traitement des données et de l'information. Sa mise en œuvre effective aboutie fatalement une harmonisation et une simplification documentaires.

Cette deuxième option nous a paru plus réaliste et mieux adaptée dans un contexte d'harmonisation et de simplification documentaire en vue de la facilitation du commerce international. Le volet automatisation intègre parfaitement le processus de facilitation des procédures.

### **ii. *Projets en cours :***

L'analyse globale faite dans le cadre de la présente étude a montré que le PAD dispose dans son ensemble de grands projets ou chantiers en cours. Il s'agit entre autres de principaux projets d'envergure ci-après :

- *La mise en place d'un Système d'Information Portuaire (SIP).*
- *La dématérialisation et le guichet unique électronique ;*

- *L'élaboration d'un projet de loi sur le commerce électronique ;*
- *La révision de la convention SGS-Etat du Cameroun*
- *La mise en place d'un fonds de développement maritime.*
- *La définition d'un régime de transit.*

1. ***La mise en place d'un système d'information portuaire (SIP) au Port Autonome de Douala :*** Ce projet devra permettre au PAD de disposer d'un outil de travail performant et un instrument de facilitation et d'échange de données et d'informations entre les opérateurs et administrations portuaires. A travers cet instrument, il sera plus facile de suivre rationnellement les mouvements des navires (à l'entrée et à la sortie du port) de manière à mettre en temps réel les informations sollicitées par chaque intervenant. Cet outil va entraîner la rationalisation des documents et un gain de temps en termes de délais de traitement des opérations portuaires.
2. ***La dématérialisation et le guichet unique électronique :*** Ce projet d'importance capitale vise entre autres, la restructuration du cadre de traitement des données et de partage des informations au sein de la place portuaire constitue une avancée considérable qu'il convient d'encourager fortement. Ce projet permettra une parfaite organisation des opérations de prise en charge au niveau de la Douanes et de l'ensemble des opérations liées au commerce extérieur. Il s'agit d'un véritable instrument de facilitation du commerce international. Cet outil viendra supprimer la multiplicité des formulaires et apporter une gestion de proximité des opérations de prise en charge des marchandises.
3. ***L'élaboration de la loi sur le commerce électronique :*** ce projet élaboré sous l'impulsion du Comité FAL, est en cours de finalisation. Il devra permettre au Cameroun afin de s'arrimer convenablement dans l'utilisation de l'outil informatique et électronique dans les processus commerciaux. Il s'agit d'une avance significative qui rejoint parfaitement les préoccupations de la Commission des Nations Unies pour le Commerce International dont le Cameroun est par ailleurs membre. Il prend activement part aux travaux de cette Commission. Ce projet de loi viendra matérialiser et donner un sens à la signature électronique, régler les aspects de protection, de confidentialité et l'authenticité des documents électronique dans le commerce international.

4. ***La révision de la Convention SGS-Etat du Cameroun*** : cette révision permettra de prendre en compte dans sa nouvelle version un certain nombre de réalités de l'heure à savoir :
- a. l'accord primaire de 1988 prévoyait une assistance et un transfert de technologie à l'administration des douanes en matière de tenue de fichier et de confection de banque de données sur les marchandises afin de la rendre capable d'être autonome dans la gestion de la valeur des marchandises. Il est loisible de constater que vingt et un an après ce n'est toujours pas le cas.
  - b. l'Accord de l'OMC : cet Accord considère que les organismes de contrôle des marchandises avant embarquement sont un frein aux échanges et ont été purement et simplement interdits dans un certain nombre de pays. Ce qui va réduire la portée de leur action et introduire de ce fait une iniquité dans le traitement des marchandises selon leur provenance ;
  - c. les procédures de contrôle à l'arrivée n'ont qu'un impact limité au plan fiscal mais sont des sources de rallonge des délais et de source de mal gouvernance voire de corruption. la révision de cette Convention devra permettre de réguler ce problème et de mesurer l'impact sur les délais.

Au regard de ce qui précède, la nouvelle orientation qui sera donnée à l'action de la SGS devrait être un soutien au processus de maîtrise de la valeur transactionnelle par le transfert technologique ci-dessus évoqué, contractualisé et jamais respecté. L'arrêt de la délivrance des avis de vérification des importations permettrait au Cameroun d'être en accord avec les règles de l'OMC.

5. ***La mise en place d'un fonds de développement maritime*** : ce projet devra faciliter la mise en œuvre efficace et opérationnelle de toutes les conventions internationales ainsi que le suivi permanent de leur application rationnelle. Car à ce jour, il a été démontré que ce secteur manque cruellement des moyens de sa politique. Il est alors question de trouver une source de financement pérenne capable d'aider les administrations en charge du secteur maritime de se moderniser et à pouvoir renforcer leurs capacités. Cette démarche est en cours et les études devront aboutir à son opérationnalisation.



6. **Le Régime de transit**: il s'agit de doter la sous région à travers le Cameroun d'un instrument de facilitation du transit qui définit et précise les règles et les outils de facilitation du transport en transit. Cet instrument permettra d'améliorer les délais et les procédures de traitement des marchandises en transit dans la sous région. L'étude est en cours sous financement Banque mondiale et sous la surveillance et le pilotage du Comité de facilitation des transports en zone CEMAC logé au Ministère des Travaux publics.

La mise en œuvre effective de ces actions précitées devra permettre une parfaite amélioration des procédures de traitement de prise en charge des navires et des cargaisons au niveau des ports du Cameroun. La conséquence première serait également l'amélioration de la position du Cameroun au niveau de l'indice « Doing Business » pour ce qui concerne le commerce transfrontalier. Car, avec le SIP et la dématérialisation, l'on abouti fatalement à :

- La standardisation, des formulaires, des données et de l'information au sein du PAD ;
- La structuration des traitements manuels et la gestion rationnelle en temps réel.

Il faudra alors, dans un délai raisonnable, mettre en place un mécanisme idoine de suivi évaluation et de relance qui permettra d'assurer une parfaite réalisation desdits projets.

## II. ANALYSE COMPARATIVE

Les tableaux ci-après donnent une idée sur l'état du port en matière d'application de la Convention FAL au PAD.

*Tableau N°2 : Liste des domaines d'actions des structures et des mesures à prendre.*

<i>Structures</i>	<i>Domaine d'actions</i>	<i>Actions liées au niveau de réduction des délais de passage portuaire</i>
Direction des Affaires maritimes et voies navigables (DAMVN)	- Facilitation du trafic maritime	- Mise en œuvre du cadre réglementaire portant organisation de la Direction nécessaire..
Douanes /SGS	- Réduction des contrôles physiques ; - Délais de contrôle SGS des importations	- Application des formulaires FAL
DGSN et autres services administratifs de contrôles	- Documents OMI des passagers et de l'équipage ; - Déclaration des cargaisons	- Regroupage et rationalisation des contrôles et des documents
Opérateurs privés : acconiers, transitaires, manutentionnaire, transporteurs etc.	- Liquidation des frais liés aux opérations commerciales logistiques ; -	- Création d'un guichet unique - Incorporation du guichet dans le GUCE.

*Tableau N°3 : Niveau d'application des formulaires FAL au PAD*

<i>Structures</i>	<i>Formulaires OMI</i>	<i>Pratiques Observées</i>	<i>Observations</i>
<i>DAMVN</i>	<i>Pas de formulaire</i>	<i>Pièces administratives de l'équipage (cartes marins, certificats, etc.)</i>	<i>Délivrance PV</i>
<i>PAD</i>	<i>Pas de formulaire</i>	<i>Information nautique, Demande pilote</i>	<i>Autorisations</i>
<i>DOUANES</i>	<i>Pas de formulaire</i>	<i>Déclaration cargaison (manifeste cargaison) Déclaration pacotille ; Déclaration d'avitaillement</i>	<i>Clearance</i>
<i>POLICE ET AUTRES CONTROLES ADMINISTRATIFS</i>	<i>Pas de formulaire</i>	<i>Déclaration équipage : pièces administratives des marins.</i>	<i>Délivrance PV</i>
<i>SGS</i>	<i>Pas de formulaire</i>	<i>Certification et vérification des importations et exportations</i>	<i>Certification</i>
<i>OPERATEURS</i>	<i>Pas de formulaire</i>	<i>Demandes et déclaration sans formulaire</i>	

## **Chapitre 3**

# **RECOMMANDATIONS ET PROPOSITIONS**

Il est apparu à travers l'analyse de l'état des lieux et notamment des pratiques observées et de l'ensemble de la réglementation applicable au Port Autonome de Douala, qu'il y a effectivement nécessité d'un changement. Cela devra passer par un effort en matière de respect de la réglementation en cours et de l'engagement et de la responsabilisation des administrations impliquées dans le processus de facilitation des opérations du commerce extérieur conformément à leurs attributions respectives.

En effet, il est apparu comme s'il manquait au sein de la place portuaire de Douala un véritable « capitaine » ou organe centralisateur en matière de facilitation et d'organisation du trafic maritime qui soit en mesure de mener et de suivre convenablement les opérations. La DAMVN qui devrait normalement être parfaitement au centre de ce processus ne semble pas très engagée. Elle n'arrive pas exprimer ses marques en termes d'actions et recommandations concrètes. Cette structure doit pouvoir se doter des moyens idoines pour assumer convenablement sa politique et jouer pleinement et efficacement son rôle. Aussi, un effort particulier et soutenu devrait être engagé dans le sens d'une collaboration franche et sincère entre les différents acteurs et structures étatiques de la place portuaire pour arriver à faire de la place portuaire de Douala une plateforme de qualité avec des résultats palpables et objectivement mesurables.

Par ailleurs, il a semblé transparaître lors de cette étude qu'il existerait au sein du PAD plus un problème d'organisation de mentalités et de gouvernance que d'un problème documentaire. Enfin, l'on a également pu constater qu'il était temps de penser et de passer à la phase d'automatisation des procédures et de laisser progressivement les traitements manuels pour mieux arrimer le port à la modernité. Car aujourd'hui dans les grands ports maritimes du monde, les activités portuaires se font à travers les passerelles électroniques. L'automatisation des procédures facilite énormément la gestion des navires et des cargaisons.

Sans demander au PAD d'être au même niveau que ces ports, au moins qu'il puisse se doter les moyens idoines d'une organisation similaire afin de diminuer ou tout au moins de substituer les documents papiers aux documents électroniques. Cela permettra d'assurer de manière rationnelle, un ensemble d'opérations qui sont de véritables sources de délais de passage portuaire aujourd'hui au PAD. Ce qui suppose une parfaite gestion de proximité et

notamment une grande possibilité donnée à l'anticipation des procédures de prise en charge des navires et des cargaisons à tous les niveaux du maillon portuaire.

La performance des systèmes de communications et la disponibilité des outils électroniques rendent assez fluides les trafics maritimes et le commerce internationale. On pourra même assister à un allègement des procédures de contrôles physiques et la mise en place d'un système de gestion des risques au niveau des services de la DGD. Ce qui va également assouplir considérablement le système déclaratif qui engage fortement la responsabilité des capitaines des navires, les agents maritimes et des usagers.

Le Cameroun semble résolument engagé vers cette voie, il faut tout simplement qu'il se dote de moyens pour s'arrimer définitivement à cette nouvelle donne et qu'il réalise effectivement les projets en cours au sein de la place portuaire. Car en passant des procédures manuelles vers l'utilisation des nouvelles technologies de la communication et de l'information, le PAD entre en plein dans la mondialisation.

## **I. PROCEDURES ET ACTIONS RECOMMANDEES**

### **a. ACTIONS URGENTES**

- i. *Action 1 : Relancer et à s'assurer convenablement le suivi des projets en cours au sein de la place portuaire.*

En effet, l'imbrication et la cohérence de ces projets fait qu'il serait indispensable de les voir se réaliser simultanément. Pour ce faire, il est souhaitable de mettre en place un mécanisme de relance avec des indicateurs d'impact pour mieux apprécier les résultats attendus sur le travail portuaire actuel.

#### ***i.1 Mécanisme et approche à mettre en place :***

Nous suggérons trois variantes :

- mettre en place un mécanisme de suivi et de relance des projets à travers une Comité de suivi ;
- demander au Comité FAL de jouer pleinement ce rôle ;
- décider au niveau des Services du Premier Ministre.

- **Comité de suivi** : La création d'un Comité de suivi exigera automatiquement des moyens de son fonctionnement. Ce qui ne sera pas évident. Par conséquent, en l'absence d'un budget de fonctionnement, cette démarche ne nous semble pas rationnelle et efficace pour assurer convenablement une relance et un suivi desdits projets en ce moment.
- **Comité FAL** : Ce Comité pourrait s'il était déjà structuré comme souhaité valablement assumer ce rôle. Mais, il y a lieu de rappeler que voilà plus d'une décennie qu'il n'arrive pas à imprimer véritablement ses marques dans le processus de facilitation du trafic maritime. En lui confiant une telle mission, cela serait aussi un important facteur de risque. Par conséquent, cette voie aussi ne nous paraît pas être efficace en ce moment. Toutefois, une fois ce Comité en place, il devra inscrire entre autres missions ou actions dans sa feuille de route l'évaluation desdits projets.
- **Services du Premier Ministre** : Cette formule consistera à prendre une décision au niveau des Services du Premier Ministre qui devra amener chaque Département ministériel impliqués dans la mise en œuvres des projets précités à envoyer au niveau du Premier Ministre, Chef du Gouvernement les éléments sur :
  - i. L'état d'avancement et les indicateurs de performance des projets ;
  - ii. Les opinions et avis sur les dates probables de début et de fin de projet ;

Une telle décision serait à notre sens plus efficace et mieux adaptée compte tenu du contexte actuel fondé sur l'évaluation des Départements ministériels à travers leur feuille de route. Cela aura pour effet de mieux stimuler les acteurs et établir un climat fondé sur l'obligation de rendre compte.

### ***i.2. Résultats attendus :***

La réalisation synchronisée desdits projets permettrait d'atteindre les résultats et impacts ci-après :

- La simplification et l'harmonisation des procédures au sein de la place portuaire à travers leur automatisation;

- Le partage automatique et l'échange en temps réel des données et des informations à partir d'un centre unique de traitement et d'archivage ;
- La parfaite traçabilité des mouvements des navires et des cargaisons au sein de la place portuaire de Douala;
- La grande possibilité donnée aux opérateurs et usagers portuaires de pouvoir anticiper l'ensemble des opérations de prise en charge et d'enlèvement des cargaisons ;
- L'utilisation effective et automatisations des formulaires et documents OMI ;
- La modernisation et l'arrimage de la place portuaire de Douala à la mouvance de la mondialisation ;
- La gestion rationnelle de la place portuaire de Douala et la diminution des tracasseries, des interprétations des textes et des grilles tarifaires ;
- Renforcement des capacités des administrations et des opérateurs portuaires ;
- Réduction automatique des délais et des coûts de passages portuaires ;
- Amélioration de la position du Cameroun au niveau de l'indice Doing Business de la Banque Mondiale.

#### **ii. *Actions 2 : L'extension de l'étude sur les autres maillons de la chaîne logistique des transports.***

Il s'agit de passer, dans la mesure du possible, à l'analyse des autres maillons de la chaîne logistique des transports au Cameroun. En effet, une fois le secteur portuaire passé au scanner à partir de la présente étude, il serait souhaitable d'envisager une deuxième phase de l'étude. Celle-ci consisterait à sortir du cadre strict de la Convention FAL pour intégrer les autres volets du système d'acheminement global des marchandises et particulièrement du transit et explorer leur synchronisation.

Le Cameroun étant un important pays de transit en Afrique centrale, cette deuxième phase de l'étude va permettre de mieux créer une synergie et une parfaite synchronisation des procédures et, au tant que possible, des documents dans l'ensemble de la chaîne logistique des transports et du transit.

Une telle analyse paraît utile à plus d'un titre. Elle permet de :

- cerner objectivement les actions et les réformes à engager au niveau de la chaîne logistique des transports;

- développer une stratégie par approche successive et adaptée à chaque mode de transports ;
- évaluer les actions et les reformes mise en place ;
- éliminer les entraves et les contraintes physiques et non physiques dans chaque maillon de la chaîne ;
- observer les rôles et l'impact réel de chaque structure intervenant des le processus d'acheminement des marchandises ;
- proposer des solutions adaptées et capable d'améliorer la situation du système des transports et du transit au Cameroun. Etc.

## **b. DOCUMENTS ET FORMULAIRES**

Pour ce qui est des documents et des formulaires FAL, nous recommandons l'adoption intégrale des six (06) « *formulaires FAL de l'OMI* » sur les (07) sept proposés. C'est-à-dire les formulaires OMI normalisés de format A4 prévus dans la Convention FAL de l'OMI. En effet, le formulaire relatif à la déclaration des cargaisons peut être maintenu sous sa forme actuelle de *manifeste de cargaisons*. Suivant les dispositions actuelles de la Convention FAL le manifeste des cargaisons actuel est fortement valable et peut continuer à servir.

Par ailleurs, il faudrait que *le formulaire FAL* spécifique à la *déclaration des marchandises dangereuses* soit standardisé et fortement exigé à tous les agents maritimes et consignataires des navires qui désirent faire embarquer ou débarquer ce type de cargaison au Port de Douala. Cela suppose par conséquent une importante et forte vulgarisation générale auprès des différents opérateurs, des services et des administrations compétentes en charge du contrôle dans la prise en charge des navires et des cargaisons. Cette recommandation est prise en compte dans le projet de texte joint en annexe relatif à la révision du Code communautaire CEMAC de la marine marchande (cf. Annexe...).

## **c. DOCUMENT DE DEPART « LE CLEARANCE »**

Pour une bonne organisation et une parfaite administration et gestion du navire à l'entrée comme au départ, nous pensons qu'il est souhaitable que la Direction des Affaires Maritimes et des Voies Navigables (DAMVN) puisse dans la mesure du possible, apposer son visa et valider la sortie du navire du port. A partir du moment où elle assiste et participe

aux opérations lors de l'arraisonnement à l'arrivée, elle devra également viser le départ du navire.

Cette validation pourrait se faire sur le même formulaire dénommé « *Clearance* ». A ce titre, la DAMVN pourrait le signer conjointement avec les agents des services compétents de la Direction Générale des Douanes. Il ne s'agit nullement pour nous de créer une nouvelle procédure ou un document supplémentaire dont la nature serait ou pourrait devenir une source de délai et de revenu pour les agents de la DAMVN. Mais il est tout simplement question de combler un vide que nous avons eu à constater. Il faut tout simplement replacer cette Direction face à ses responsabilités. Cette opération pourra, pour être efficace et productive, se passer dans le cadre du « pool des contrôleurs » ou « check point unique de contrôle » ou « brigade mixte de contrôle » qui pourra être institué dans l'entité physique unique du port mise en place par le PAD ou le GUCE

Pour assumer convenablement cette nouvelle disposition, il conviendrait au préalable de faire un état général des compétences disponibles dans cette direction et d'envisager un renforcement de capacité ainsi qu'une spécialisation dudit personnel. Cet audit opérationnel a pour but de mieux connaître les besoins et les disponibilités réelles de cette Direction qui nous a paru en difficultés en ce moment de son existence. Cette décision devra relever du Ministère des affaires maritimes qui, à très court terme, devra également donner les moyens et pourvoir aux ressources nécessaires et indispensables à cette direction. Car avec l'opérationnalité du Guichet unique électronique et la mise en place des différents outils de gestion d'interface au niveau de la place portuaire, cette direction devra jouer véritablement son rôle. D'où la nécessité de se mettre à niveau dès à présent pour s'intégrer parfaitement dans l'évolution de l'architecture qui se dessine.

La nouvelle présentation du document « clearance » est faite à l'annexe 6.

#### **d. COMITE FAL**

Le Comité FAL devra être recentré dans ses missions d'harmonisation et de facilitation des procédures de facilitation du trafic maritime. Il devrait être l'instrument d'appui et de concertation capable d'aider la Direction des Affaires Maritimes et des autres acteurs du secteur, à jouer pleinement leur rôle. Nous avons suggéré une révision de sa constitution et avons fait une proposition dans son organisation. Nous pensons que les structures



fondamentalement impliquées dans le processus de facilitation du trafic maritime et qui peuvent être plus utiles et mieux interpellés dans une telle organisation sont :

1. *Le ministère chargé des transports (la Direction des affaires maritimes et des voies navigables) ;*
2. *Le ministère chargé des finances (la Direction générales des Douanes) ;*
3. *Le ministère chargé du commerce (la Direction en charge du Commerce internationale) ;*
4. *Le ministère chargé de la santé publique (la Direction en charge des épidémies) ;*
5. *Le ministère chargé de l'agriculture ;(la Direction en charge de*
6. *Le ministère chargé de l'environnement (la Direction en charge ;*
7. *Le ministère chargé du tourisme (la Direction en charge du tourisme) ;*
8. *La Délégation générale à la sureté nationale (la Direction en charge de l'Emi-Emigration) ;*
9. *Secrétariat d'Etat charge de la Gendarmerie nationale ;*
10. *La société de gestion et de surveillance ;*
11. *L'Autorité portuaire (PAD) ;*
12. *L'autorité portuaire nationale (APN) ;*
13. *Le Guichet unique des opérations du commerce extérieur ;*
14. *Le Conseil national des chargeurs (CNCC) ;*
15. *Le Groupement inter patronal du Cameroun (GICAM).*

Ces structures devraient en principe être en mesure d'optimiser les objectifs de la Convention FAL et de donner au Comité FAL toute sa dimension et son opérationnalité attendue.

#### **e. CODE COMMUNAUTAIRE CEMAC DE LA MARINE MARCHANDE**

Dans le cadre de sa révision, nous recommandons l'intégration de trois aspects fondamentaux liés à la prise en charge des navires et des cargaisons dans les ports de la sous région. Il s'agit principalement de :

- Les formulaires déclaratifs ;
- Les formulaires déclaratifs des marchandises dangereux ;
- La prise en charge des navires dans les ports et les eaux territoriales.
- L'implication éventuelle de l'autorité maritime à l'arrivée et à la sortie des navires dans les ports de la sous région..

Le projet de modification est joint en annexe 8.

## **f. CADRE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE**

### *i. Au niveau institutionnel, réglementaire et organisationnel*

1. Il serait souhaitable que dans le cadre de la politique de normalisation, du suivi et de facilitation des procédures du trafic maritime, d'inscrire la mise en œuvre des activités de facilitation des transports dans le feuille de route du gouvernement. Cela aura l'avantage de mettre tous les Départements ministériels impliqués dans ce processus de prendre en compte ce volet dans la définition de leur stratégie et de mieux assumer leurs responsabilités. Cela leur permettra également de se définir des indicateurs de performance et des moyens de vérification capables d'expliquer et de justifier leurs différentes mesures et dispositions utiles et indispensables à prendre. Une telle directive est du ressort du Premier Ministre, Chef du Gouvernement. Il lui reviendra d'instrumentaliser une telle démarche auprès des différents Départements ministériels pour exécution. Cela permettrait par exemple de finaliser efficacement la loi sur le commerce électronique.
  
2. *L'opérationnalité et la mise en œuvre effective des projets clés d'automatisation des procédures : processus de dématérialisation du Guichet Unique Electronique et du SIP au PAD.* Ces projets visent à mettre en place une nouvelle organisation qui va permettre au PAD de s'arrimer aux nouvelles technologies et de pouvoir éliminer progressivement le système de gestion papier au profit d'une gestion électronique des documents. Ils ont entre autres pour finalité d'assurer :
  - i. la numérisation de la déclaration douanière permettant de pouvoir anticiper sur les déclarations douanières et la liquidation des droits ;
  - ii. la possibilité d'anticiper sur les contrôles des navires et des cargaisons ;
  - iii. la création d'une plateforme d'échanges de données et d'informations ;
  - iv. la mise en place d'une structure intégrée liant toutes les administrations portuaires et les opérateurs privés du secteur ;
  - v. la structuration et la certification des normes de qualité au regard des exigences du commerce électronique.

Cette démarche nécessite d'importants moyens financiers et un investissement de qualité. Certes, les dispositions sont déjà prises dans ce sens tant au niveau du Gouvernement que des partenaires au développement pour la modernisation de la place portuaire de Douala. Il reviendra aux différents Départements ministériels impliqués dans le processus de mieux suivre et de diligenter les procédures liées à la réalisation du projet.

## **II. LES PRATIQUES ET LES MENTALITES**

Pour assurer une parfaite réussite et une bonne application de la Convention FAL, il convient de mettre en place un programme de changement des mentalités et de bonne gouvernance. Ce programme devra s'adresser à tous les acteurs qui évoluent dans la place portuaire et qui ont des intérêts plus ou moins justifiés au Port. Cela suppose qu'il faudra extirper du domaine portuaire tous les intervenants qui y évoluent de manière informelle et clandestine et, de normaliser l'ensemble des opérations portuaires. Il est question ici de pouvoir inculquer aux différents partenaires une véritable culture du travail portuaire qui soit en mesure de mieux sauvegarder et garantir le développement de cet outil de croissance nationale.

Ce n'est qu'à ce prix et à ce prix uniquement que les conventions internationales pourront favorablement être respectées et faire de la place portuaire une place assez compétitive.

## **III. PLAN D' ACTIONS**

Le présent plan d'actions porte sur quatre grands axes à savoir :

- La réglementation ;
- L'organisation ;
- Le renforcement des capacités ;
- La sensibilisation et la mobilisation des acteurs du secteur.

Il définit les responsables en charge de leur mise en œuvre assortie d'un chronogramme. Pour sa mise en exécution, un groupe de travail devrait être mis en place et constitué ainsi qu'il suit :

- Le Secrétaire Permanent du Cameroon Business Forum ou son représentant (Président) ;
- Un représentant du MINEPAT (membre) ;

- Un représentant du MINT (membre) ;
- Un représentant des bailleurs de Fonds (membre).

Ce groupe peut faire appel à toute personne ressource en fonction de ses compétences.

Ce plan d'actions se présente ainsi qu'il suit :

***Tableau N°4 : Plan d'actions et chronogramme de réalisation***

<b>Domaines</b>	<b>Actions</b>	<b>Objectifs/ Résultats attendus</b>	<b>Responsables</b>	<b>Période/ Délais</b>	<b>Observations</b>
1. Réglementation	1-Réviser le Code communautaire CEMAC de la marine marchande ;	-Arrimer le Code aux Conventions internationales et formulaires FAL OMI	DAMVN/MINT	Nov. 2009 à juillet 2010	Adapter la Code aux réalités du monde moderne.
	2-Recentrer le Comité FAL dans ses missions (Révision du Décret n°2009/1719/PM du 1 <sup>er</sup> septembre 2009);	-Respecter l'orientation et l'esprit de la Convention FAL	MINT S/PM	Nov.2009à Déc.2010	Avoir un Comité FAL recentré dans ses objectifs.
	3-Finaliser et promulguer le projet de loi sur le commerce électronique.	-Faciliter les échanges de données et d'informations ; -Valider et reconnaître les signatures électroniques ; Organiser le Commerce électronique	MINCOMMERCE ; MINTELCOM ; MINJUSTICE ; PM	Nov.2009à Déc.2010	
	4-Révision de la Convention SGS-Etat du Cameroun	-Suppression des contrôles et vérification et allègement des procédures. -capitaliser le renforcement des capacités.	MINFI DGD	A l'expiration de la Convention	

	5-Finaliser la mise en place d'un régime de transit en zone CEMAC	-Disposer d'un cadre de travail et des instruments de facilitation de transit fiables.	-MINT/ -Cellule BAD/BM -DGD	2010	
2. Organisation	1-Mettre en place un fonds maritime ;  2-Restructurer, reformer et rendre plus opérationnel le Guichet unique des Opérations du Commerce Extérieur;  3-Doter les structures (Administrations et opérateurs économique des équipements de connexion et d'interfaces indispensables  4-Finaliser la mise en place du Système d'Information Portuaire (SIP)	-Doter le secteur des moyens de sa politique.  -Assurer la dématérialisation et l'opérationnalité effective du Guichet électronique  -Améliorer les outils de gestions des opérateurs ;  -Renforcer les capacités des opérateurs  -Améliorer le système d'échange d'informations et de données au sein de la place portuaire ;  -Suivi rationnel des mouvements des navires au PAD	MINT/MINFI PM  -MINT -MINNEPAT -MINFI(DGD) -MINCOMMERCE -MINPMEA  -PAD -GUCE -Opérateurs privés ; -Administrations publiques.  -MINT -MINEPAT -MINFI -PAD	Nov. 2009 Déc.2010  Nov. 2009- Déc. 2011  Nov. 2009- Déc. 2011  Nov. 2009 à Mars 2011	

	<p>5-Lancer le volet corridor et transit de l'étude sur la facilitation des transports au Cameroun.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Explorer tous les segments de la facilitation des transports</li> <li>-Avoir une vision globale du sujet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Partenaires au Développement ;</li> <li>-Consultants</li> </ul>	<p>Nov.-09- Juillet 2010</p>	<p>(Aller au delà de la Convention FAL)</p>
<p>3. Renforcement des capacités</p>	<p>1-Vulgarisation des formulaires FAL ;</p> <p>2-Formation des opérateurs et des administrations publiques portuaires</p> <p>3-Définition d'un programme et plan de formation</p> <p>4-Organiser des séminaires de sensibilisation et de formation</p> <p>5-Audit opérationnel des compétences et des besoins de la DAMVN (état des lieux des ressources humaines)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Avoir une large exploitation des formulaires ;</li> <li>-Application effective des formulaires.</li> <li>-Mise à niveau des structures portuaires</li> <li>-Vulgarisation des outils de gestion OMI</li> <li>-Développer un programme (module) de bonne gouvernance, de changement de mentalités et de lutte contre la corruption.</li> <li>-Avoir une bonne visibilité des besoins en ressources de la DAMNV ;</li> <li>-Elaborer un programme de renforcement des capacités</li> <li>-Définir et disposer d'un profil et qualifications des fonctionnaires dument autorisés aux inspections et contrôles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-CNCC/DAMVN/ -PAD</li> <li>-CNCC/DAMVN/ -PAD</li> <li>-Consultants à recruter</li> <li>-Bailleurs de fonds internationaux.</li> <li>-Administration ;</li> <li>-Opérateurs privés du secteur ;</li> <li>-Consultants</li> <li>-DAMVN/MINT</li> <li>-Consultants</li> <li>-Partenaires au développement.</li> </ul>	<p>A partir de nov. 2009</p> <p>A partir de nov. 2009</p> <p>Oct.- 2009</p> <p>Déc. 2010</p> <p>2010-2011</p>	<p>Le COMITE FAL et les autres structures du secteur.</p> <p>Elaborer un programme fiable et adapté.</p>

	6-Acquisition du matériel d'un matériel moderne pour les inspections et les contrôles des navires	des navires ; -Assurer la formation des fonctionnaires.  -faciliter les inspections et les contrôles ; -alléger et être conformes aux normes du Code ISPS et à la Convention SOLAS	MINT Fonds maritime	2010-2012	
4. Sensibilisation et mobilisation des acteurs du secteur	1-Elaboration d'un programme de sensibilisation et de mobilisation des acteurs du secteur.  2-Organisation des ateliers de sensibilisation sur : - Mise en cohérence des systèmes de contrôles des navires et des cargaisons ; - Vulgarisation du code ISPS ; - Utilisation des formulaires IMO ; - Mise aux normes des directives de l'OMC ; - Définition des critères et des normes de vérification et des contrôles.	-Disposer d'un programme et d'un plan d'action efficace à mettre en œuvre en matière de vulgarisation des Conventions : SOLAS, FAL, Code ISPS etc..  -application des directives et des dispositions des Conventions internationales ; -Diminution des délais de passage portuaire ; -Amélioration de la position du Cameroun dans l'indice Doing Business ; -développement du commerce extérieur	-Consultants -Partenaires au Développement  -Partenaires au développement ; -CNCC ; -MINT/DAMVN ; -GUCE ; -Consultants	Oct.-2009 Fév. 2010  2010	



## CONCLUSION

Une analyse croisée de l'ensemble des conventions internationales et plus particulièrement des Conventions FAL de l'OMI, Convention SOLAS et du Code ISPS, nous a permis de voir que les procédures réglementaires applicables au port de Douala sont globalement en phase avec les grands principes internationaux en matière de gestion et administration des navires au port. Cependant, le véritable problème au PAD réside fondamentalement sur le système de contrôles, des inspections, des vérifications et des certifications. Ces procédures constituent de véritables sources de dysfonctionnement et ont un impact considérable sur les délais de passage portuaire dans la place portuaire de Douala. Ce qui nécessite leur mise en cohérence et une parfaite conformité entre les règles de jeux locaux et les dispositions internationales.

En outre, il nous a été donné de constater que les acteurs portuaires de la place portuaire de Douala dans leur ensemble semblent être au fait des dites dispositions des Conventions et en parlent de manière objective. Ils estiment même être en harmonie avec les principes de la Convention FAL de l'OMI. Cependant, il existe bel et bien des dysfonctionnements et des écarts assez importants dans la prise en charge des navires et des cargaisons dans les ports du Cameroun qui pénalisent fortement le commerce international. Ce qui nécessite une sensibilisation et une mobilisation de toutes les parties prenantes afin d'aboutir à une même vision et une parfaite harmonisation des procédures.

Enfin, la multitude de documents existants, la redondance des informations à saisir lors du traitement des dossiers dans le processus de prise en charge des marchandises au Port de Douala principalement dans les services compétents des douanes (les formulaires à remplir et/ou à produire) ne facilitent pas la tâche aux usagers. Toutefois, il y a lieu tout de même de souligner que le système actuel a subi de très grandes métamorphoses au cours des dernières décennies. Les retards et les dysfonctionnements constatés ne sont pas dus le plus souvent à une insuffisance ou à un déficit institutionnel ou réglementaire mais plus à un manque d'application rigoureuse des textes existants. Le mal le plus profond réside beaucoup plus dans le manque d'organisation et de complémentarité des services.

C'est ce qui nous a amené à penser que, dans la pratique actuelle, les lourdeurs et les pesanteurs que l'on a pu constater au niveau du traitement des navires et des marchandises et qui donnent lieu aux délais excessifs et par conséquent au positionnement non honorable du Cameroun dans le Doing Business, sont à examiner à deux niveaux à savoir, les mentalités et la mal gouvernance. Certes il y a un souci de mise en cohérence et un besoin de

normalisation mais ces deux problèmes devront trouver une solution idoine à travers la mise en place d'un système mieux organisé et mieux coordonné.

En fait, il se pose plus un véritable problème d'organisation et de cohérence dans la structuration des services portuaires. A ce titre, les files d'attente observées dans les agences de liquidation des droits et de règlement des factures commerciales etc., n'interpellent personne au changement et à l'amélioration du processus. La mauvaise gouvernance et le manque d'éthique semblent avoir pris place dans ce milieu et restent la chose la mieux partagée entre les acteurs.

Les contrôles et inspections à bord des navires gagneraient également à être mieux normalisés, structurés et à demander qu'il soient exercés par des fonctionnaires dûment autorisés et disposant d'un profil et d'une qualification conformes aux dispositions de la Convention SOLAS. Cela permettra d'éviter leur multiplication.

S'agissant des mentalités (ou de l'esprit local), elles se caractérisent et s'observent à plusieurs niveaux de la chaîne de traitement des opérations.

- i. au niveau du personnel ou de l'agent portuaire,
- ii. au niveau du chargeur,
- iii. au niveau des administrations et des opérateurs privés.

L'agent portuaire qu'il soit du public ou du privé considère le port comme un « marché de biens » où toute négociation est possible. Le port ou tout au moins le navire est pour lui un lieu et une source de ravitaillement des biens et des équipements. Il engage des négociations avec les membres d'équipages pour se faire des revenus. Cela semble bien se démontrer à travers les « marchés spontanés » qui surgissent aux alentours du port. Bien que ce commerce soit marginal, il n'en demeure pas moins que ces pratiques perturbent fondamentalement le travail portuaire et détourne l'outil portuaire de son rôle premier qui est celui du transit des marchandises.

Pour ce qui est des chargeurs, ils ne sont pas toujours disposés à enlever à temps leurs marchandises. Il faut négocier et trouver la manière la plus facile de sortir leurs importations ou effectuer leurs exportations.

Face à cette situation qui peut être qualifiée d'ambigüe actuellement, un grand espoir se pointe à l'horizon. Le port de Douala va se doter d'une part de deux instruments modernes de facilitation des opérations du commerce extérieur. i) le Guichet électronique avec son

corollaire de dématérialisation et ii) le système d'information portuaire (SIP). Ces deux projets semblent parfaitement complémentaires et indispensables. Il faudra tout simplement veiller à ce qu'ils soient complémentarités, compatibles et justifier d'une parfaite synchronisation des procédures. Car en passant d'un système de traitement manuel à un système électronique, le processus de facilitation du trafic maritime y trouve immédiatement une réponse adaptée.

En effet, l'opérationnalité du Guichet unique électronique et la mise en œuvre effective de la dématérialisation des procédures vont aboutir à l'élimination des documents papiers pour laisser place aux documents électroniques. Cette étape évolutive du PAD devrait permettre de passer à une phase véritable de facilitation des procédures et des échanges de données dans le processus de dédouanement des marchandises. Ce qui suppose aussi une gestion rationnelle des interfaces et un échange automatique des données et des informations entre les différents intervenants portuaires en temps réel. Les passerelles seront ainsi clairement structurées et les mécanismes d'échanges et de partage bien organisées de manière à faciliter les anticipations en matière des déclarations et des paiements des droits, taxes et factures commerciales liées aux importations et exportations. Il ne restera plus qu'à doter les services en charge des inspections et des contrôles des instruments modernes leur permettant de suivre plus efficacement le processus et d'assurer convenablement leurs missions.

En outre, la mise en œuvre effective du Système d'Information Portuaire (SIP) permettra une prise en charge rationnelle des navires au sein de la place portuaire. Ce système nécessitera également une parfaite gestion des interfaces et la mise à disposition des équipements adaptées aux administrations et opérateurs portuaires impliqués dans le processus.

Une telle démarche demande une réelle volonté politique et un souci fondamental d'arrimer définitivement la place portuaire de Douala à la modernité et à la modernisation. Elle sera plus encore plus facile à mettre en application avec la mise en place d'un Fonds maritime qui devra aider à doter le sous secteur des ressources indispensables dont il a besoin.

Car, une fois le guichet électronique et le SIP opérationnalisés, la dématérialisation devenue effective et mieux structurée, la loi sur le commerce électronique promulguée, alors les délais de passage portuaire à Douala vont chuter et les lenteurs au niveau des enlèvements vont s'estomper progressivement.

# ANNEXES

- *Annexe 1 : formulaires à l'arrivée du navire*
- *Annexe 2 : Prototype (exemplaire) actuel du Manifeste des cargaisons*
- *Annexe 3 : formulaires de dépôt à l'arrivée du navire*
- *Annexe 4 : fiche de dépôt à l'export*
- *Annexe 5 : Clearance actuel*
- *Annexe 6 : Clearance proposé*
- *Annexe 7 : Extrait Doing Indice Doing Business 2009,2010*
- *Annexe 8 : Projets de textes :*
  - *Projet 1 : AMENDEMENT DU CHAPITRE VI DU CODE COMMUNAUTAIRE CEMAC DE LA MARINE MARCHANDE.*
  - *Projet 2 : AMENDEMENT DU DECRET N° 2009/1719/ PM DU 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 2009 PORTANT REORGANISATION DU COMITE DE FACILITATION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL (COMITE FAL).*
- *Annexe 9 : Document administratif  
(Exemple de demande de demande de débarquement des marchandises dangereuses)*
- *Annexe 10 : Termes de référence de l'étude*
- *Annexe 11 : Grille d'enquête du Consultant*
- *Annexe 12 : Liste des personnes rencontrées*

**Annexe 1 : FORMULAIRES A L'ARRIVEE DU NAVIRE**

MINSITERE DES TRANSPORTS

DIRECTION DES AFFAIRES MARITIMES  
ET DES VOIES NAVIGABLES

SOUS-DIRECTION DE LA NAVIGATION,  
DE LA SECURITE ET DE LA PROTECTION  
DE L'ENVIRONNEMENT

REPUBLIQUE DU CAMEROUN  
PAIX-TRAVAIL-PATRIE

## INFORMATION NAUTIQUE

### AVIS D'ARRIVEE ET DE DEPART DES NAVIRES DANS LES PORTS CAMEROUNAIS

NOM DU NAVIRE :.....

NAME OF VASSEL

ARMATEUR.....

OWNEURS

CONSIGNATAIRE.....

AGENTS

PORT D'ATTACHE DU NAVIRE.....

PORT OF REGISTRY

DERNIERE ESCALE DU NAVIRE.....

LAST PORT OFF CALL

DUREE DE L'ESCALE A DOUALA.....

DURATION OF STAY IN PORT

DATE ET HEURE DE DEPART DE DOUALA.....

SAILING DATE/HOUR FROM DOUALA

NOM DU CAPITAINE.....

MASTER'S NAME

NATIONALITE DU CAPITAINE.....

MASTER'S NATIONALITY

JAUGE BRUTE.....JAUGE NETTE.....

GROSS TONNAGE

NET TONNAGE

POSTE A QUAI.....

BERTH

DATE D'ARRIVEE.....DATE DE DEPART.....

ARRIVAL DATE

SAILING DATE

SIGNATURE DU COMMANDANT OU DE L'AGENT

## DEMANDE DE PILOTE

NOM DU NAVIRE :.....

CODE DU NAVIRE.....

ANCIEN NOM DU NAVIRE.....

ANNEE DE CONSTRUCTION .....

PAVILLON..... PORT D'ATTACHE.....

CONSIGNATAIRE A L'ENTREE.....

CONSIGNATAIRE A LA SORTIE.....

ARMATEUR.....AFFRETEUR.....

DATE D'ENTREE.....HEURE.....

DATE DE SORTIE ..... HEURE.....

JAUGE BRUTE.....JAUGE NETTE.....

LONGUEUR.....LARGEUR.....

TIRANT D'EAU D'ETE.....

POSTE A QUAI SOLLICITE.....

TONNAGE A DEBARQUER.....

TONNAGE A EMBARQUER.....

TONNAGE MARCHANDISES DANGEREUSES.....

MEMEBRES D'EQUIPAGE.....

NOMBRE DE REMORQUEURS SOLLICITES

DATE DE DEPOT.....HEURES

SIGNATURE

**Annexe 2 : PROTOTYPE (EXEMPLAIRE) ACTUEL DU MANIFESTE  
DES CARGAISONS**







**Annexe 3: FORMULAIRES DE DEPOT A L'ARRIVEE DU NAVIRE**

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Paix - Travail – Patrie

-----  
MINISTERE DES FINANCES

-----  
DELEGATION GENERALE DES DOUANES

-----  
SECTEUR DES DOUANES DU LITTORAL I

-----  
CELLULE DE PRISE EN CHARGE

-----  
Brigade d'arrondissement d'Appareillage

Et Transbordement

REPUBLIC OF CAMEROON

Peace – Work – Fatherland

-----  
MINISTRY OF FINANCE

-----  
DIRECTORATE GENERAL OF CUSTOMS

-----  
LITTORAL I CUSTOMS SECTOR

-----  
UNIT OF HOLD IN CHARGE

## FICHE DE DEPOT DE MANIFESTE

N° \_\_\_\_\_ MINFI/DGD/SDLT/CPEC/SADOMP/BAAT

*Nom du Navire.....N° de Voyage.....*

*Date d'arrivée.....Heure.....*

*Marchandise :.....Tonnage :.....*

*Consignataire : .....*

*Nombre de BL :.....*

*Date de dépôt du manifeste :.....Heure :.....*

*Le Consignataire*

*Le Chef de Brigade*

REPUBLIQUE DU CAMEROUN  
 Paix - Travail – Patrie  
 MINISTERE DES FINANCES  
 DELEGATION GENERALE DES DOUANES  
 SECTEUR DES DOUANES DU LITTORAL I  
 CELLULE DE PRISE EN CHARGE

REPUBLIC OF CAMEROON  
 Peace – Work – Fatherland  
 MINISTRY OF FINANCE  
 DIRECTORATE GENERAL OF CUSTOMS  
 LITTORAL I CUSTOMS SECTOR

## FICHE DES OPERATIONS IMPORT

<b>NAVIRE :</b>	
CONSIGNATAIRE :	
NOM DU NAVIRE :	PROVENANCE :
N° VOYAGE :	
DATE D'ENTREE :	POSTE :
HEURE D'ENTREE :	
DATE DEBUT DEBARQUEMENT :	POSTE :
DATE FIN DEBARQUEMENT :	POSTE :
HEURE FIN DEBARQUEMENT :	
<b>CONDITIONNEMENT</b>	
A-/CONTENEUR	B. / CONVENTIONNEL
NATURE :	NATURE :
QUANTITE :	QUANTITE :
TONNAGE :	TONNAGE :
C. / VRAC	D. / CONVENTIONNEL
NATURE :	NATURE :
QUANTITE :	QUANTITE :
TONNAGE :	
N° MANIFESTE SYDONIA :	DATE DE VALIDATION :

*L'Acconier*

*Pour le Chef de Cellule et par ordre*

**FORMULAIRE A REMPLIR POUR LA DELIVRANCE  
D'UNE ATTESTATION DE DEDOUANEMENT**

**(NB. ECRIRE LISIBLEMENT ET EN MAJUSCULE)**

NOM OU RAISON SOCIALE.....

MARQUE ET MODELE DU VEHICULE.....

TYPE.....

NUMERO DE CHASSIS.....

DATE DE PREMIERE MISE EN CIRCULATION.....

NUMERO IM4.....

DATE IM4.....

NUMERO QUITTANCE.....

DATE QUITTANCE.....

NOM DU DEPOSANT.....

NUMERO LIQUIDATION.....

DATE LIQUIDATION.....

**Décharge**

**Nom et prénoms**.....

**Tél :** .....

Signature

**Annexe 4: FORMULAIRE OU FICHE D'EXPORT**

REPUBLIQUE DU CAMEROUN  
Paix - Travail – Patrie

MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES  
DELEGATION GENERALE DES DOUANES  
SECTEUR DES DOUANES DU LITTORAL I  
CELLULE DE PRISE EN CHARGE

REPUBLIC OF CAMEROON  
Peace – Work – Fatherland

MINISTRY OF ECONOMY AND FINANCE  
DIRECTORATE GENERAL OF CUSTOMS  
LITTORAL I CUSTOMS SECTOR

## **FICHE DES OPERATIONS EXPORT**

<b>NAVIRE :</b>	
CONSIGNATAIRE :	
NOM DU NAVIRE :	PROVENANCE :
N° VOYAGE :	
DATE D'ENTREE :	POSTE :
HEURE D'ENTREE :	
DATE DEBUT DEBARQUEMENT :	POSTE :
DATE FIN DEBARQUEMENT :	POSTE :
HEURE FIN DEBARQUEMENT :	
<b>CONDITIONNEMENT</b>	
A-/CONTENEUR	B. / CONVENTIONNEL
NATURE :	NATURE :
QUANTITE :	QUANTITE :
TONNAGE :	TONNAGE :
C. / VRAC	D. / CONVENTIONNEL
NATURE :	NATURE :
QUANTITE :	QUANTITE :
TONNAGE :	
N° MANIFESTE SYDONIA :	DATE DE VALIDATION :

*L'Acconier*

*Pour le Chef de Cellule et par ordre*



**Annexe 5: DOCUMENT CLEARANCE ACTUEL**

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Paix - Travail – Patrie

MINISTERE DES FINANCES

DELEGATION GENERALE DES DOUANES

SECTEUR DES DOUANES DU LITTORAL I

CELLULE DE PRISE EN CHARGE

Brigade d'arrondissement d'Appareillage

Et Transbordement

REPUBLIC OF CAMEROON

Peace – Work – Fatherland

MINISTRY OF FINANCE

DIRECTORATE GENERAL OF CUSTOMS

LITTORAL I CUSTOMS SECTOR

UNIT OF HOLD IN CHARGE

N° \_\_\_\_\_ MINEFI/DGD/SDLT/CPEC/SADOMP/BAAT

## CLEARANCE

*Nom du Navire*.....

*Vessel*

*Pavillon* :.....

*Flag*

*Jauge brute* : .....

*Gross tonnage*

*Nom du Commandant* : .....

*Master's name*

*Armateur* : .....

*Ship Owner*

*Consignataire* : .....

*Agent*

*Tonnage débarqué* : ..... *Nature*.....

*Tonnage off-loaded*

*Tonnage embarqué* : ..... *Nature*.....

*Tonnage loaded*

*Passagers* : ..... *Equipage*.....

*Passengers*

*Crew*

*Date d'arrivée* : ..... *Venant de* : .....

*Date of arrival*

*From*

*Est autorisé à appareiller à destination de :*

*Has been cleared for*

*Douala, le*..... *heure*.....

***Le Chef de Brigade***

**Annexe 6 : DOCUMENT CLEARENCE PROPOSE**

---

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Paix – Travail – Patrie

MINISTERE DES FINANCES

MINISTERE DES TRANSPORTS

DELEGATION GENERALE DES DOUANES

DELEGATION REGIONALE DES TRANSPORTS

SECTEUR DES DOUANES DU LITTORAL I

CIRCONSCRIPTION MARITIME DU LITTORAL

CELLULE DE PRISE EN CHARGE

Brigade d'arrondissement d'Appareillage

Et Transbordement

N° \_\_\_\_\_ MINEFI/MINT/DGD/DAMVN/DRT/SDLT/SDCM/CML

# CLEARANCE

Nom du Navire.....

Vassel

Pavillon :.....

Flag

Jauge brute : .....

Gross tonnage

Nom du Commandant : .....

Master's name

Armateur : .....

Ship Owner

Consignataire : .....

Agent

Tonnage débarqué : ..... Nature.....

Tonnage off-loaded

Tonnage embarqué : ..... Nature.....

Tonnage loaded

Passagers : ..... Equipage.....

Passengers

Crew

Date d'arrivée : ..... Venant de : .....

Date of arrival

From

Est autorisé à appareiller à destination de :

Has been cleared for

Douala, le.....heure.....

**Le Chef de Brigade**

**Le Chef de Circonscription**

## **Annexe 7 : Indice Doing Business (2009 et 2010)**

---

## Données économiques

Comparez les économies par [le revenu par habitant et la population](#).

### Cameroun



**Région:** Afrique Sub-saharienne **Groupe de Revenu:** Revenu moyen inférieur

**Population:** 18 897 956

**PIB (US\$):** 1 152,54

**Commerce transfrontalier**

**DB10 Rank:** 149

**DB09 Rank:** 147

**variation dans le classement:** -2

Les coûts et procédures nécessaires pour l'import et l'export d'un chargement standard au (pays) sont détaillés ci-dessous.

Documents pour l'export (nombre)	10	7,8	4,3
Délai à l'export (jours)	23	33,6	10,5
Coût à l'export (USD par conteneur)	1 250	1 941,8	1 089,7
Documents à l'import (nombre)	11	8,8	4,9
Délai à l'import (jours)	26	39,4	11,0
Coût à l'import (USD par conteneur)	2 002	2 365,4	1 145,9

**Annexe 8**  
**PROJETS DE TEXTES**

***Projet1 :***  
**PROJET D'AMENDEMENT**  
**CHAPITRE VI DU CODE COMMUNAUTAIRE CEMAC DE LA MARINE**  
**MARCHANDE.**

**CHAPITRE VI**  
**FORMALITES DECLARATIFS A L'ARRIVEE ET AU DEPART DU NAVIRE**

*Article 8 nouveau : Tout navire devant toucher un port d'un Etat membre doit adresser au moins 72 heures avant son heure prévue d'arrivée, soit par l'intermédiaire de son consignataire ou tout représentant dument mandaté, une demande d'entrée aux services compétents en charge de l'administration maritime et à la capitainerie du port. Cette demande devra comporter les informations ci-après :*

**1. Informations d'ordre général :**

- *L'identité du navire (nom navire, nom armateur, pavillon, caractéristiques techniques, genre de navigation pratiquée, l'année de construction)*
- *La provenance et les dates prévue d'arrivée et de départ ;*
- *Les certificats et tires de sécurités avec leur date de péremption ;*
- *La nature et le tonnage de la cargaison ;*
- *Le plan d'arrimage des cargaisons ;*
- *La liste d'équipage et leurs titres respectifs ;*
- *La liste des passagers.*

**2. Informations liées au transport des marchandises et produits dangereux :**

*Une déclaration formelle et spécifique sur l'ensemble des marchandises et produits dangereux à bord devra automatiquement être joint à ladite demande et précisant la nature, le niveau de dangerosité, la classe et le plan d'arrimage desdites marchandises. Cette déclaration sera faite selon le modèle déclaratif du formulaire ci-joint en annexe.*

**Article 9 nouveau :** *L'administration maritime dispose de 48 heures maximum dès réception de la demande mentionnée à l'article 8 pour donner une réponse et communiquer son avis à la capitainerie du port sollicité.*



**Article 10** nouveau : *Tout navire jugé indésirable et qui n'a pas reçu l'avis favorable des autorités maritimes ne peut accoster dans un port d'une Etat membre. Tout refus de toucher un port doit être motivé et signifié au capitaine du navire.*

**Article 11** nouveau : *dix (10) heures avant l'heure d'arrivée prévue et après réception de l'avis de l'administration maritime de l'Etat, le capitaine du navire doit confirmer son arrivée à la capitainerie du port en demandant les informations nautiques et les conditions d'accostage.*

**Article 12** nouveau: *(1) les formulaires déclaratives à remplir à l'entrée et/ou la sortie des ports des Etats membres, sont ceux visés à l'annexe I, partie A, concernant le navire, les provisions de bord, les effets de l'équipage, la liste de l'équipage, les marchandises dangereuses et, dans le cas d'un navire certifié pour le transport de douze passagers au moins, la liste des passagers.*

*(2) Sous réserve des documents et justifications complémentaires qui pourraient être demandés par les autorités maritimes et portuaires de l'Etat, pour des raisons de sécurité et de sûreté seulement, les navires entrant dans un port d'un Etat ou en sortant sont astreints uniquement à la production des documents adoptés et admis par la Convention de Londres du 9 avril 1965, visant à faciliter le trafic maritime international suivant les normes et modèles de la dite convention.*

*Il s'agit de :*

- *la déclaration générale ;*
- *la déclaration de cargaison ou le manifeste des cargaisons;*
- *la déclaration des provisions à bord ;*
- *la déclaration des effets de l'équipage ;*
- *la déclaration des marchandises dangereuses ;*
- *la liste de l'équipage ;*
- *la liste des passagers.*

**Article 13** nouveau: *Sont considérés comme provisions à bord, les seuls approvisionnements destinés, dans la mesure du juste nécessaire, à la consommation personnelle des membres de l'équipage et des passagers du navire pendant la durée de l'escale et du séjour du navire en mer ; en aucun cas, ces provisions ne doivent quitter le bord et faire l'objet d'un quelconque commerce ou transaction.*

***Article 14** nouveau: La communication des documents et des déclarations peut se faire par voie électronique ou tout autre mode choisi par le consignataire ou l'agent maritime mandaté par le navire. Ces informations qui peuvent être disponibles avant l'arrivée du navire et centralisés au sein d'un Guichet Unique constitué par chaque Etat membre afin de faciliter les contrôles de routine et la fluidité du trafic maritime. L'accès au dit guichet est ouvert à toutes les administrations et opérateurs intéressés dans le processus de prise en charge des navires à l'arrivée comme au départ du port.*

**Annexe I, partie A : les formulaires types**

## APPENDICE 1

**OMI- DECLARATION GENERALE**

		Arrivée	Départ
1.1 Nom et type du navire 1.2 Numéro OMI 1.3 Indicatif d'appel		2. Port d'arrivée/de départ	3. date-heure arrivée /départ
4. Etat du pavillon du navire	5. nom du Capitaine	6. Dernier port d'escale/prochain port d'escale	
7. Certificat d'immatriculation (port, date, numéro)		8. Nom et coordonnées de l'agent du navire	
9. Jauge brute	10. Jauge nette		
11. Emplacement du navire au port (quai ou poste)			
12 renseignements sommaires sur le voyage (ports où le navire a fait et fera escale, souligner le nom du lieu où la cargaison restante sera déchargée)			
13. description sommaire de la cargaison			
14. Equipage (capitaine compris)	15. Nombre des passagers	16. Observations	
Documents annexés (indiquer le nombre d'exemplaires)			
17. Déclaration de la cargaison	18. Déclaration des provisions à bord		
19. liste de l'équipage	20. liste des passagers	21. Besoins du navire en installations de réception des déchets et résidus	
22. Déclaration des effets de l'équipage*	23. Déclaration maritime de santé*		

24. Signature du capitaine, de l'agent ou de l'officier dûment autorisés et date

Réservé à l'administration

FAL OMI  
Modèle 1

\*A l'arrivée seulement









FAL 34/4

Annexe

Page 52

**MANIFESTE DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

NUMERO DE PAGE (par ex., page 5 sur un total de 7)

(Tél qu'exigé par les règles du chapitre VI de la Convention SOLAS de 1974, la règle 4.3 de l'Annexe III de MARPOL, 73/78 et le chapitre 5, 4, 3,1 du Code IMDG)

NOM DU NAVIRE

NUMERO OMI

ETAT DU PAVILLON

NOM DU CAPITAINE

REFERENCE DU VOYAGE

PORT DE CHARGEMENT

PORT DE DECHARGEMENT

AGENT MARITIME

INDICATIF D'APPEL

R2SERVATION NUMERO DE REFERENCE	MARQUES ET NUMEROS No(s) D'IDENTIFICATION DU CONTENEUR No(s) D'IMMATRICULATION DU VEHICULE	QUANTITE ET TYPE DE COLIS	DESIGNATION OFFICIELLE DE TRANSPORT	CLASSE	No ONI	GRUPE D'EMBALLAGE	RISQUE (S) SUBSIDIARES (S)	POINT D'ECLAIR (EN °C,,c.f)	POLLUANT MARIN	MASSE (kg) BRUT/ NETTE	FS	POSITION D'ARRIMAGE A BORD

SIGNATURE DE L'AGENT \_\_\_\_\_

SIGNATURE DU CAPITAINE \_\_\_\_\_

LIEU ET DATE \_\_\_\_\_

LIEU ET DATE \_\_\_\_\_

FAL OMI MODELE 7



**PROJET 2 :**

**PROJET D'AMENDEMENT DU DECRET N° 2209/1719/ PM DU 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 2009  
PORTANT REORGANISATION DU COMITE DE FACILITATION DU TRAFIC  
MARITIME INTERNATIONAL  
COMITE FAL.**

**CHAPITRE II  
DE L'ORGANISATION ET DU FONCTIONNEMENT**

**Article 3** nouveau : lire : ..... le comité FAL est composé ainsi qu'il suit :

- *Le ministère chargé des transports : **Président***
- *Le Directeur des affaires maritimes et des voies navigables : **Rapporteur***
- *Le ministère chargé des finances : **membre***
- *Le ministère chargé du commerce : **membre***
- *Le ministère chargé de la santé publique : **membre***
- *Le ministère chargé de l'agriculture : **membre***
- *Le ministère chargé de l'environnement : **membre***
- *Le ministère chargé du tourisme : **membre***
- *La délégation générale à la sûreté nationale : **membre***
- *La Gendarmerie nationale : **membre***
- *La société de surveillance : **membre***
- *L'Autorité portuaire : **membre***
- *L'autorité portuaire nationale : **membre***
- *Le Guichet unique des opérations du commerce extérieur : **membre***
- *Le Conseil national des chargeurs : **membre***
- *Le Groupement inter patronal du Cameroun (GICAM): **membre***

**Article 4 :** (1) nouveau le Comité FAL se réunit une fois tous les deux mois sur convocation de son président pour évaluer les performances du système de facilitation mis en place ;

(2) sans changement

*(3) un rapport semestriel sur l'évolution des performances du processus de facilitation du trafic maritime est adressé au Premier ministre, Chef du Gouvernement par le biais du Président du Comité.*

**Article 5 (1)** sans changement

*(2) les commissions ad hoc visées à l'alinéa (1) précédent désignent leur président et leur rapporteur lors de leur séance de travail.*

**Article 6 et 7** à supprimer

*Annexe 9: Document administratif*  
*(Marchandises dangereuses)*





## Annexe 10: TERMES DE REFERENCE DE L'ETUDE

### HARMONISATION ET SIMPLIFICATION DOCUMENTAIRES POUR LA FACILITATION DU COMMERCE TRANSFRONTALIER

#### 1- CONTEXTE ET JUSTIFICATION :

Après l'atteinte du point d'achèvement, le Cameroun s'est engagé dans le chemin de la croissance. L'objectif immédiat est d'arriver à un taux de croissance de 7 à 8% nécessaire pour réaliser les objectifs du millénaire pour le développement. Cet engagement nécessite qu'il y ait un taux d'investissement minimum de 25 % l'an. Or, pour favoriser ces investissements tant nationaux qu'étrangers, améliorer les productions, créer les emplois et générer les revenus, bref créer la croissance, il faut mettre en place un environnement des affaires et des investissements favorable et incitatif.

Cependant, les délais de passage au port de Douala demeurent une préoccupation constante aussi bien pour les opérateurs économiques que pour les pouvoirs publics. Les dernières évaluations de ces délais indiquent une dégradation après une embellie observée en 2006. En effet, l'analyse des délais à l'import menée au sein du comité FAL, instance de réflexion associant les secteurs public et privé sur la facilitation du transport maritime international, montre que les délais fin 2006 étaient de 15 jours avec un critère de 4,5 jours et 10 jours pour les importateurs majeurs, soit une dégradation de 10 jours en moyenne due aux dysfonctionnements de la procédure au niveau de certains intervenants du secteur du commerce extérieur constatés depuis 2007.

Par ailleurs, en dépit des avancées observées, notamment dans le sens de la dématérialisation des prestations au niveau du Guichet Unique des opérations du commerce extérieur, avec l'opérationnalisation du guichet électronique, Doing Business 2009 classe le Cameroun, au plan du commerce transfrontalier, au 135<sup>e</sup> rang sur 181 pays, avec une régression de deux rangs par rapport à 2008. Ce classement mitigé est pour l'essentiel dû à la préparation des documents (15 jours), composante prise en compte dans l'évaluation Doing Business (33 jours).

C'est ce qui justifie l'intérêt pour la simplification des procédures préconisée à travers l'harmonisation entre les formulaires nationaux et les sept formulaires OMI (Organisation Maritime Internationale) dont la finalité est de réduire le temps de passage des marchandises dans les ports. Cette réforme constitue, du reste, une des recommandations fortes du séminaire organisé en octobre 2008 à Limbé, regroupant les acteurs impliqués dans le commerce international, sous l'égide de la CNCC (Conseil National des Chargeurs du Cameroun) en partenariat avec l'OMI et sous le parrainage du gouvernement camerounais à travers le Ministère des Transports.

## **2- OBJECTIF ATTENDU DE LA MISSION:**

Le but poursuivi est de permettre l'acheminement des marchandises, dans des délais voulus, à moindre coût et en quantité totale pour satisfaire les besoins des consommateurs sur le marché international. Or il est établi que l'utilisation des formulaires différents constitue une entrave au développement du transport maritime en raison de l'importance des échanges documentaires aux escales des navires. C'est en cela que cette mission s'inscrit dans les priorités du Cameroun Business Forum, dont l'un des axes d'intervention est de promouvoir l'amélioration du climat des investissements au Cameroun.

Pour ce faire, l'objectif visé par cette mission est la mise en conformité des documents et procédures étatiques avec les dispositions de la convention FAL sur la facilitation du trafic maritime international.

De manière spécifique, il s'agit de :

- procéder A l'harmonisation entre les formulaires nationaux et les sept formulaires OMI
- préparer un programme de formation et d'encadrement en vue du renforcement des capacités du personnel de l'administration maritime dans la maîtrise d'exploitation desdits formulaires ;
- proposer une réduction du nombre de documents d'importation et d'exportation a travers une identification de ceux susceptibles d'être regroupés, simplifiés ou supprimés
- proposer un cadre réglementaire propice à la mise en œuvre des sept formulaires prévus ainsi les ajustements nécessaires aux textes en vigueur afférents à la réduction du nombre de documents.

## **3- ETENDUE DE LA MISSION**

Sans en limiter la portée générale, le champ d'investigation porte sur les procédures, les supports administratifs requis, la chaîne de traitement, les modalités de paiement, la durée moyenne des interventions par étape et globale dans l'acheminement des marchandises, ainsi que les conventions internationales qui régissent le trafic maritime.

Pour atteindre l'objectif global ci-dessus défini, nous préconisons qu'il soit accordé une priorité aux objectifs spécifiques ci-après :

- 1 Identifier les obstacles et goulets d'étranglement du fait de l'utilisation des formulaires nationaux non standardisés et partant, de l'importance des échanges documentaires aux escales de navires
- 2 Identifier les obstacles du fait du nombre de documents requis formalités, à l'exportation et à l'importation et

- 3 Réduire les formalités moyennant l'adaptation des formulaires nationaux aux standards internationaux en vue de l'uniformisation des échanges documentaires conformément aux normes proposées par la convention FAL.

Il s'agit pour l'essentiel ;

Du formulaire 1 relatif à la déclaration générale

Du formulaire 2 relatif à la déclaration des marchandises

Du formulaire 3 relatif à la déclaration des provisions de bord et pacotilles

Du formulaire 4 relatif aux effets personnels de l'équipage

Du formulaire 5 relatif à la liste d'équipage

Du formulaire 6 relatif à la liste des passagers

- 4 Proposer des solutions de réduction, de simplification ou de regroupements de documents pour les formalités transactionnelles des opérations d'exportation et d'importation
- 5 Concevoir un mode opératoire en adéquation avec les mesures proposées ;
- 6 Elaborer un plan de formation/encadrement du personnel permettant une mise en application effective et rapide de ces formulaires,
- 7 Evaluer l'impact des mesures proposées en termes de gain de temps et d'économie de coût pour les opérateurs économiques ;
- 8 Traduire l'ensemble de cette démarche en projets de textes réglementaires devant être soumis au gouvernement en vue d'une exploitation immédiate dès sa validation.

#### **4- ORGANISATION ET METHODOLOGIE**

Dans leurs propositions techniques, les consultants intéressés devront énoncer les grands principes de leur intervention et décrire de façon exhaustive la méthodologie proposée ainsi que la démarche suggérée pour l'exécution de la mission. Pour ce faire, les propositions techniques devront préciser :

- les différentes phases et étapes de l'intervention, incluant le détail des tâches afférentes à chaque étape et le délai imparti ;
- un calendrier d'exécution de la mission faisant apparaître la hiérarchisation de l'ensemble des tâches, la durée globale de l'étude et les principaux intervenants ;
- les moyens logistiques et matériels pour mener à bien la mission ;
- les éventuelles observations et suggestions en vue d'améliorer les termes de référence.

Par ailleurs les consultants devront compléter leur proposition par la liste des rencontres programmées, notamment :



- au niveau des institutions et administrations, et particulièrement les acteurs de la communauté portuaire,
- au niveau des entreprises publiques, parapubliques et privées,
- au niveau des organisations consulaires, associations professionnelles et syndicats.

## **5- PRESENTATION DES RESULTATS**

Dans le cadre de cette mission, la présentation des résultats donnera lieu à la production de rapports ainsi qu'il suit :

- un rapport intermédiaire à mi-parcours,
- des réunions sur l'état d'avancement de la mission avec le secrétariat du CBF,
- la rédaction d'un rapport détaillé conforme aux points spécifiques décrits au chapitre 3.

Le rapport provisoire fera l'objet d'une restitution pour appréciations et commentaires.

Le rapport définitif, comme tous les autres rapports, sera transmis en 8 (huit) exemplaires dont trois en anglais et 5 en français, sous forme de copies physiques et électroniques.

## **6- DUREE DE LA MISSION ET REMUNERATION DU CONSULTANT**

La durée globale de la mission relative à l'intervention du consultant est fixée 30 (trente) jours ouvrables.

La rémunération du consultant sera conforme aux taux admis et appliqués pour les consultants nationaux utilisés dans les projets financés par le Groupe Banque Mondiale.

## **7- PROFIL DU CONSULTANT**

L'exécution de cette mission requiert des pré-requis indispensables à sa réussite, en substance :

- une parfaite connaissance de l'environnement des affaires au Cameroun,
- une parfaite maîtrise des procédures douanières au Cameroun et plus généralement du commerce international,
- une bonne appréciation du cadre sociopolitique,
- la maîtrise des rouages administratifs.

En outre, une expérience soutenue dans la mise en œuvre des stratégies de développement du secteur privé, la promotion du dialogue secteur public/secteur privé ainsi que l'accompagnement des politiques de réformes des domaines institutionnels et réglementaires, constituent des atouts essentiels dans la réalisation de cette mission,

Au plan technique, les qualifications de base minimales pourraient se résumer comme suit :

- Diplôme de troisième cycle sanctionnant une spécialisation en commerce international, expertise des affaires maritimes ou régie financière (section douanes),
- Expérience professionnelle en Afrique de 10 ans au moins,
- Excellentes capacités rédactionnelle et orale
- Bonnes capacités d'analyse, de synthèse et de facilitation.

## **8- SELECTION DU CONSULTANT**

Le Consultant sera sélectionné en fonction de ses qualifications, en accord avec les procédures définies dans le manuel intitulé, « Directives : sélection et emploi des consultants par les emprunteurs de la Banque Mondiale. »- édition mise à jour en mai 2004 et révisée en octobre 2006.

*Annexe 11: GRILLE D'ENQUETE*

**HARMONISATION ET SIMPLIFICATION DOCUMENTAIRES POUR LA FACILITATION  
DU COMMERCE TRANSFRONTALIER AU PORT DE DOUALA (PAD)**

**FICHE DE COLLECTE DES DONNEES**

**I. FORMALITES D'ARRIVEE EXIGEES AU PAD**

**I.1 NAVIRE**

I.1.1. Au niveau de la bouée de base (Entrée du navire au Port de Douala)

1.1 Quelles sont les structures/ Organismes qui interviennent pour assurer l'entrée du navire au Port ?	1.2 Quels sont les documents administratifs/formulaires exigés	1.3 S'agit-il des services rémunérés ?	1.4. Existe-t-il un guichet de paiement ?	1.5. Mode de paiement	1.6 Temps de la transaction
A.....	A.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
B.....	B.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
C.....	C.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
D.....	D.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	

1.7. Description des procédures de traitement dans chaque structure/organisme identifiée en 1.1 (qui fait quoi ? comment et quand ?)	
A.....	
B.....	
C.....	
D.....	

I.1.2. Au niveau du chenal d'accès (Entrée du navire au Port de Douala)

2.1 Une fois le navire dans le chenal d'accès, existent-il des transactions pour sa prise en charge ? Oui .....Non....

Si oui

2.2 Quelles sont les structures/ Organismes qui interviennent pour assurer l'entrée du navire au Port ?	2.3 Quels sont les documents administratifs/formulaires exigés	2.4 S'agit-il des services rémunérés ?	2.5. Existe-t-il un guichet de paiement ?	2.6. Mode de paiement	2.7 Temps de la transaction
F.....	F.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
G.....	G.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
H.....	H.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
I.....	I.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	

2.8. Description des procédures de traitement dans chaque structure/organisme identifiée en 2.2 (qui fait quoi ? comment et quand ?)	
F.....	
G.....	
H.....	
I.....	

I.1. 3. Au niveau du quai (Entrée du navire au Port de Douala)

3.1 Une fois le navire à quai, existent-il des transactions pour assurer sa prise en charge ? Oui .....Non....

Si oui

3.2 Quelles sont les structures/ Organismes qui interviennent pour assurer l'entrée du navire au Port ?	3.3 Quels sont les documents administratifs/formulaires exigés	3.4 S'agit-il des services rémunérés ?	3.5. Existe-t-il un guichet de paiement ?	3.6. Mode de paiement	3.7 Temps de la transaction
F.....	F.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
G.....	G.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
H.....	H.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
I.....	I.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
J.....	J.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	

3.8. Description des procédures de traitement dans chaque structure/organisme identifiée en 3.2 (qui fait quoi ? comment et quand ?)	
F.....	
G.....	
H.....	
I.....	
J.....	

**I.2 MARCHANDISES LOCALES**

3.1 Une fois le navire à quai, existent-il des transactions pour assurer la prise en charge des marchandises? Oui .....Non....

Si oui, bien vouloir préciser les transactions liées au débarquement.

3.2 Quelles sont les structures/ Organismes qui interviennent pour assurer l'entrée du navire au Port ?	3.3 Quels sont les documents administratifs/formulaires exigés	3.4 S'agit-il des services rémunérés ?	3.5. Existe-t-il un guichet de paiement ?	3.6. Mode de paiement	3.7 Temps de la transaction
K.....	K.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
L.....	L.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
M.....	M.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	

3.8. Description des procédures de traitement dans chaque structure/organisme identifiée en 3.2 (qui fait quoi ? comment et quand ?)	
K.....	
L.....	
M.....	

**I.3 MARCHANDISES EN TRANSIT**

3.1 Une fois le navire à quai, existent-il des transactions pour assurer la prise en charge des marchandises? Oui .....Non....

Si oui, bien vouloir préciser les transactions liées au débarquement.

3.2 Quelles sont les structures/ Organismes qui interviennent pour assurer l'entrée du navire au Port ?	3.3 Quels sont les documents administratifs/formulaires exigés	3.4 S'agit-il des services rémunérés ?	3.5. Existe-t-il un guichet de paiement ?	3.6. Mode de paiement	3.7 Temps de la transaction
K.....	K.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
L.....	L.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
M.....	M.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
N.....	N.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
O.....	O.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	

3.8. Description des procédures de traitement dans chaque structure/organisme identifiée en 3.2 (qui fait quoi ? comment et quand ?)	
K.....	
L.....	
M.....	
N.....	
O.....	

#### I.4 PASSAGERS

3.1 Une fois le navire à quai, existent-il des transactions/formalités liées aux Passagers? Oui .....Non....  
Si oui, bien vouloir préciser les transactions liées au débarquement.

3.2 Quelles sont les structures/ Organismes qui interviennent pour assurer l'entrée du navire au Port ?	3.3 Quels sont les documents administratifs/formulaires exigés	3.4 S'agit-il des services rémunérés ?	3.5. Existe-t-il un guichet de paiement ?	3.6. Mode de paiement	3.7 Temps de la transaction
		Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
		Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
		Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
		Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	

3.8. Description des procédures de traitement dans chaque structure/organisme identifiée en 3.2 (qui fait quoi ? comment et quand ?)	

#### I.5 EQUIPAGE

3.1 Une fois le navire à quai, existent-il des formalités spécifiques pour l'équipage? Oui .....Non....  
Si oui, bien vouloir préciser les transactions liées au débarquement.

4.1 Quelles sont les structures/ Organismes qui interviennent lesdites formalités au Port ?	4.2 Quels sont les documents administratifs/formulaires exigés	4.3. Temps de la transaction

4.5. Description des procédures de traitement dans chaque structure/organisme identifiée en 4.1 (qui fait quoi ? comment et quand ?)		

**I.6 PROVISIONS DE BORD ET AUTRES ELEMENTS EXIGES (PACOTILLES ET DIVERS)**

5.1 Une fois le navire à quai, existent-il des formalités spécifiques aux provisions et autres éléments de l'équipage du navire ? Oui .....Non....  
Si oui, bien vouloir préciser les transactions liées au débarquement.

5.2 Quelles sont les structures/ Organismes qui interviennent pour assurer l'entrée du navire au Port ?	5.3 Quels sont les documents administratifs/formulaires exigés	5.4. Temps de la transaction

5.5 Description des procédures de traitement dans chaque structure/organisme identifiée en 5.2 (qui fait quoi ? comment et quand ?)		

**I.7 AUTRES ELEMENTS A DECLARER PAR LE NAVIRE (EQUIPAGE)**

6.1 Une fois le navire à quai, existent-il des transactions pour assurer sa prise en charge ? Oui .....Non....  
Si oui, bien vouloir préciser les transactions liées au débarquement.

6.2 Quelles sont les structures/ Organismes qui interviennent pour assurer l'entrée du navire au Port ?	6.3 Quels sont les documents administratifs/formulaires exigés	6.4 S'agit-il des services rémunérés ?	6.5. Existe-t-il un guichet de paiement ?	6.6. Mode de paiement	6.7 Temps de la transaction
a)	a)	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
b)	b)	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
c)	c)	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	

d)	d)	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...
e)	e)	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...

6.8. Description des procédures de traitement dans chaque structure/organisme identifiée en 6.2 (qui fait quoi ? comment et quand ?)				
a)				
b)				
c)				
d)				
e)				

## II. FORMALITES DE DEPART EXIGEES AU PAD

### A. NAVIRE

a.1 Une fois le navire à quai, existent-il des transactions (formalités) pour assurer son départ ou sa sortie du Port ? Oui .....Non....  
Si oui, bien vouloir préciser les transactions (formalités) liées à l'embarquement des marchandises et départ du navire.

a.2 Quelles sont les structures/ Organismes qui interviennent pour assurer l'entrée du navire au Port ?	a.3 Quels sont les documents administratifs/formulaires exigés	a.4 S'agit-il des services rémunérés ?	a.5. Existe-t-il un guichet de paiement ?	a.6. Mode de paiement	a.7 Temps de la transaction
A.....	A.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
B.....	B.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
C.....	C.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
D.....	D.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
E.....	E.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	

a.8. Description des procédures de traitement dans chaque structure/organisme identifiée en a.2 (qui fait quoi ? comment et quand ?)	
A.....	
B.....	
C.....	
D.....	
E.....	

### B. MARCHANDISES

#### A l'embarquement

b.1 Quelles sont les structures/ Organismes qui interviennent pour assurer l'entrée du navire au Port ?	b.2 Quels sont les documents administratifs/formulaires exigés	b.3 S'agit-il des services rémunérés ?	b.4 Existe-t-il un guichet de paiement ?	b.5. Mode de paiement	b.6 Temps de la transaction
K.....	K.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
L.....	L.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
M.....	M.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
N.....	N.....	Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	

b.7. Description des procédures de traitement dans chaque structure/organisme identifiée en b.1 (qui fait quoi ? comment et quand ?)	
K.....	
L.....	
M.....	
N.....	

### C. PASSAGERS

#### A l'embarquement

c.1 Quelles sont les structures/ Organismes qui interviennent pour assurer l'entrée du navire au Port ?	c.2 Quels sont les documents administratifs/formulaires exigés	c.3 S'agit-il des services rémunérés ?	c.4 Existe-t-il un guichet de paiement ?	c.5. Mode de paiement	c.6 Temps de la transaction
		Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
		Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
		Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
		Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
		Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	

c.7. Description des procédures de traitement dans chaque structure/organisme identifiée en c.1 (qui fait quoi ? comment et quand ?)	

### III. AUTRES FORAMLITES EXIGEES AU PORT DE DOUALA A L'IMPORT ET EXPORT

#### A. A L'IMPORT

Existent-ils d'autres formalités exigées à l'import au niveau du Port de Douala ? Bien vouloir les porter aux tableaux ci-après :

A.1 Quelles sont les structures/ Organismes qui interviennent pour assurer l'entrée du navire au Port ?	A.2 Quels sont les documents administratifs/formulaires exigés	A.3 S'agit-il des services rémunérés ?	A.4 Existe-t-il un guichet de paiement ?	A5. Mode de paiement	A.6 Temps de la transaction
		Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
		Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
		Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
		Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
		Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	



A.7. Description des procédures de traitement dans chaque structure/organisme identifiée en A.1 (qui fait quoi ? comment et quand ?)	
1.	
2.	
3.	
4.	
5.	

### B. A L'EXPORT

Existent-ils d'autres formalités exigées à l'export au niveau du Port de Douala ? Bien vouloir les porter aux tableaux ci-après :

B.1 Quelles sont les structures/ Organismes qui interviennent pour assurer l'entrée du navire au Port ?	B.2 Quels sont les documents administratifs/formulaires exigés	B.3 S'agit-il des services rémunérés ?	B.4 Existe-t-il un guichet de paiement ?	B.5. Mode de paiement	B.6 Temps de la transaction
		Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
		Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
		Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	
		Oui.... Non....	Oui.... Non....	Espèces ...Chèque..Virement...Autres...	

B.7. Description des procédures de traitement dans chaque structure/organisme identifiée en B.1 (qui fait quoi ? comment et quand ?)	

**NB**: *SVP, Bien vouloir récupérer et joindre tous les exemplaires des documents administratifs et des formulaires exigés au niveau du Port de Douala à l'arrivée et au départ du navire y compris ceux liés aux diverses transactions qui y sont effectuées pour la prise en charge des marchandises, des passagers et divers.*

*Annexe 5* : **LISTE DES PERSONNES RENCONTREES**

<b>N°</b>	<b>NOMS ET PRENOMS</b>	<b>STRUCTURE</b>
1.	PONDY Otto Simon	Directeur des Affaires Maritimes et des Voies Navigables (P.I)
2.	MOMO Pierre	(Inspecteur) Direction des Affaires Maritimes et des Voies Navigables
3.	NGWE Samuel	(Inspecteur) Direction des Affaires Maritimes et des Voies Navigables
4.	NGWA Peter	(Inspecteur) Direction des Affaires Maritimes et des Voies Navigables
5.	NGOMBA Jean Yves	(Inspecteur) Direction des Affaires Maritimes et des Voies Navigables
6.	ABDOUL Hakim	Commandant du Port (Capitainerie PAD)
7.	BAYOI Aser Célestin	Facturation PAD
8.	NGANDO	Chef de poste (PAD)
9.	Chef du Terminal Boscam	Terminal Boscam (PAD)
10	NKODJE Alex	Service des opérations CNCC
11	YOUTCHOU TCHANA René	Service des opérations SUDMAR
12	AKO Modeste	Transit SOCOMAR
13	SINASA	Acconage, Parc Automobile
14	DJELE Emile	Douala International Terminal (DIT)
15	OSSONO Christian	Inspecteur Douane, Chef Bureau
16	ANDOMO ELANGA	Bureau Principal Douane
17	ALOMA Pierre	Responsable GUCE
18	Un responsable facturation	GUCE
19	BIDJE Célestin	SGS/CIVIO
20	EKATA Brice	Bureau Phytosanitaire (MINADER)
21	ESSOH Richard	Poste de Santé Port (MINSANTE)
22	Un responsable environnement	Poste Environnement et protection de la nature du Port (MINEP)
23	Un Déclarant en douane	Opérateur privé

## TABLE DES MATIERES

	<i>Page</i>
<b>Sommaire</b>	1
<b>Liste des abréviations</b>	2
<b>Liste des tableaux</b>	3
<b>Résumé Exécutif</b>	4
<b>Introduction</b>	8
<i>Contexte et justification</i>	9
<i>Approche méthodologique</i>	10
<i>Objectifs et résultats attendus</i>	16
<b>Chapitre I : Analyse de la situation : état des lieux</b>	18
I. <i>Procédures d'arrivée et de prise en charge du navire au port autonome de Douala</i>	20
II. <i>Opérations et formalités de prise en charge à l'arrivée du navire au PAD</i>	21
III. <i>Opérations et formalités de prise en charge de la marchandise au Port de Douala</i>	25
a. <i>Procédure commerciale logistique</i>	25
b. <i>Procédure de police économique aux frontières</i>	26
c. <i>Procédure fiscale de porte ou procédure de douane proprement dite</i>	26
IV. <i>Opérations et formalités de départ du navire</i>	28
V. <i>Analyse critique de l'existant</i>	29
a. <i>Au niveau de la réglementation</i>	30
b. <i>Au niveau des pratiques observées au Port de Douala</i>	33
c. <i>Au niveau de l'organisation</i>	35
i. <i>Comité FAL</i>	35
ii. <i>Conseil National des Chargeurs (CNCC)</i>	38
iii. <i>Guichet Unique du Commerce Extérieur (GUCE)</i>	39
iv. <i>Le Port Autonome de Douala</i>	41
<b>Chapitre II : Analyse de la réglementation, des pratiques et l'arrimage à la Convention FAL de l'OMI</b>	43
I. <i>Cadre institutionnel et réglementaire</i>	44
a. <i>Formulaires OMI</i>	44
b. <i>Pratiques et projets en cours</i>	45
II. <i>Analyse comparative</i>	48
<b>Chapitre III : Recommandations et propositions</b>	50
I. <i>Procédures et actions recommandées</i>	51
a. <i>Actions urgentes</i>	51

b. Documents et formulaires	54
c. Document de départ du navire : « Le Clearance »	54
d. Comité FAL	55
e. Code communautaire CEMAC de la marine marchande	56
f. Cadre institutionnel et réglementaire	57
II. Pratiques et mentalités	58
III. Programme d'actions	58
<b>Conclusion</b>	64
<b>Annexes :</b>	67
• Annexe 1 : formulaires à l'arrivée du navire	68
• Annexe 2 : Prototype (exemplaire) actuel du Manifeste des cargaisons	71
• Annexe 3 : formulaires de dépôt à l'arrivée du navire	72
• Annexe 4 : fiche de dépôt à l'export	76
• Annexe 5 : Clearance actuel	78
• Annexe 6 : Clearance proposé	80
• Annexe 7 : Extrait de l'indice Doing Business 2009,2010 (Commerce transfrontalier)	82
• Annexe 8 : Projets de textes :	85
○ Projet 1 : Amendement au Chapitre VI du Code communautaire CEMAC de la Marine marchande.	
○ Projet 2 : Amendement au Décret n° 2009/1719/ PM du 1 <sup>er</sup> Septembre 2009 Portant réorganisation du Comité de Facilitation du Trafic Maritime International (Comité FAL).	95
• Annexe 9 : Document administratif (Exemple de demande de débarquement des marchandises dangereuses)	97
• Annexe 10 : Termes de référence	101
• Annexe 11 : Grille d'enquête du Consultant	105
• Annexe 11 : Liste des personnes rencontrées	113
<b>Table des matières</b>	114

-