



**ENQUÊTE SUR LA LOGISTIQUE DU
COMMERCE ET DU TRANSPORT DE
L'ACTTCN SUR LA SECTION DE TRANSIT
MOMBASA - TAVETA/HOLILI**

JANVIER 2019



CUSTOMS



TANZANIA



CD

PORT HEALTH
0-50p
TANZANIA

LISTE DES ABBREVIATIONS ET ACCRONYMES

SYDONIA	Système Douanier Automatisé
C2	Document douaniers délivré par les douanes pour la mainlevée et le transit des cargaisons transportées par route
CCTV	Télévision en circuit fermé
CFS	Stations pour cargaisons Conteneurisées
CMS	Système de gestion douanière
DCIO	Bureau de l'Officier de police judiciaire
DO	Bon de livraison – délivré par les compagnies maritimes
DPC	Centre de Traitement des Documents
RDC	République Démocratique du Congo
DWT-TPL	Tonne de Port en Lourd
EAC	Communauté de l'Afrique de l'Est
EAC-CMA	Loi douanière de la Communauté de l'Afrique de l'Est
EAC-SAD	Document administratif unique de la Communauté de l'Afrique de l'Est
ECD	Dépôt des Conteneurs Vides
ECTS	Système Electronique de Surveillance des Cargaisons
e-SWS	Système électronique à guichet unique
FAL	Facilitation du trafic maritime international - Convention
FBW	Guichet Fixe d'accostage
ICMS	Système Douanier Intégré
IMO	Organisation Maritime Internationale (OMI)
ISCOS	Comité Intergouvernemental Permanent de Transport Maritime
JKIA	Aéroport International Jomo Kenyatta
KEBS	Bureau de Normalisation du Kenya
KeNHA	Office des Routes Nationales du Kenya
KENTRADE	Agence de Gestion du Guichet Electronique Unique du Kenya
KEPHIS	Service d'inspection phytosanitaire du Kenya
KMA	Autorité Maritime du Kenya
KNPS	Police nationale du Kenya
KRC	Compagnie de Chemin de fer du Kenya
KSAA	Association des Agents Maritimes du Kenya
KTA	Association des Transporteurs du Kenya
KIFWA	Association des Transitaires et Entrepouseurs internationaux du Kenya
Km	Kilomètre
KPA	Office Kenyan des Ports
KRA	Office Kenyan des Recettes
KWATOS	Système d'Exploitation Automatisé du Terminal de Kilindini
KWS	Services de conservation de la nature du Kenya
MMS	Système de gestion des manifestes

CN	Corridor Nord
NCTO	Observatoire de Transport du Corridor Nord
ATTCN	Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord
ACTTCN	Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord
OBR	Office Burundais des Recettes
OGEFREM	Office de Gestion du Fret Multimodal
PFAU	Poste Frontière à Arrêt Unique
OSC	Guichet Unique
PIN	Numéro d'Identification Personnel
PVoC	Vérification de conformité avant exportation
RCTG	Garantie Régionale de Transit Douanier
R-ECTS	Système Electronique Régional de Surveillance des Cargaisons
RPB	Commission de Protection contre les Radiations
RRA	Office Rwandais des Recettes
RRU	Unité d'intervention rapide
R-RUE	Référence Unique d'expédition Régionale
SAD	Document Administratif Unique
TDU	Territoire Douanier Unique
SGR	Chemin de Fer à Ecartement Standard
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
SSNRA	Office national des Recettes du Soudan du Sud
T1	Document de transit Douanier avant paiement des droits et taxes
TANCIS	Système Douanier intégré de la Tanzanie
TBS	Bureau de Normalisation de la Tanzanie
TEU	Unité Equivalente au Conteneur de Vingt Pieds
TEVIES	Système d'importation et d'exportation Temporaire de Véhicules
TBL	Connaissance direct
TBT	Barrières techniques au commerce
TGL	Licence de transport des marchandises en transit
TIN	Numéro d'identification fiscal
TMU	Unité de surveillance du Transit
TRA	Office Tanzanien des Recettes
TZ	Tanzanie
UCR	Référence unique d'expédition
URA	Office Ougandais des Recettes
USD	Dollar Américain
VGM	Masse brute vérifiée– pour les conteneurs
OMC	Organisation Mondiale du Commerce

TABLE DES MATIERES

RAPPORT DE L'ENQUETE SUR LE PORT DE MOMBASA ET LA SECTION DE TRANSIT MOMBASA – VOI – TAVETA/HOLILI		Page No.
Abréviations		3
Remerciements		7
Résumé		8
Introduction		16
Contexte		16
Objectifs de l'enquête		17
Equipe d'enquête		18
Portée de l'enquête et Parties prenantes cibles		18
Secteurs d'activités étudiés		19
Méthodologie et approche		19
OBSERVATIONS FAITES LORS DE L'ENQUÊTE SUR LE PORT DE MOMBASA		
A. Autorité des Ports du Kenya – KPA		20
B. Enquête au Terminal des cargaisons transportées par chemin de fer à écartement standard à Port Reitz, Mombasa		26
C. Office Kenyan des Recettes – KRA		27
D. Office Rwandais des Recettes		29
E. KENTRADE		30
F. Bureau de Normalisation du Kenya - KEBS		31
G. Services de Protection Phytosanitaire du Kenya - KEPHIS		32
H. Services de Quarantaine		34
I. Office de Protection contre les Radiations - RPB		34
J. Stations de Transit des Conteneurs- CFS		35
K. Dépôts pour Conteneurs Vides - ECD		36

L. Office Ougandais des Recettes (URA) – Port de Mombasa	40
M. Office Tanzanien des Recettes (TRA) –Port de Mombasa	41
N. Association Kenyenne des agents maritimes– KSAA	43
O. Association Internationale des Transitaires et des Entreposeurs du Kenya– KIFWA	46
P. Office Burundais des Recettes (OBR) – Port de Mombasa	47
Q. Office Sud - Soudanais des Recettes - Port de Mombasa	48
R. Police Nationale du Kenya– KNPS	48
ENQUETE SUR LA SECTION DE TRANSIT MOMBASA – VOI – TAVETA/HOLILI	
S. Pont-bascule de Mariakani	51
T. Parc pour camions de Maungu	53
U. Commissariat de police de Voi	55
V. Commissariat de comté de Taita-Taveta	56
ENQUETE AU PFAU DETAVETA/HOLILI	
W. Office Tanzanien des Recettes - PFAU de Taveta/Holili	58
X. Services des Migrations de la Tanzanie – PFAU de Taveta/Holili	62
Y. Services de Quarantaine de la Tanzanie – PFAU de Taveta/Holili	62
Z. Bureau Kenyan de Normalisation– KEBS	63
AA. Office Kenyan des Recettes - KRA	64
BB. Dépôt Intérieur pour Conteneurs de Taveta	66
CC. Agents de facilitation du commerce au PFAU de Taveta/Holili	67
DD. Consultation des Parties prenantes au PFAU de Taveta/Holili et Atelier de sensibilisation.	68
LISTE DES PARTICIPANTS	
	79

REMERCIEMENTS

L'ACTTCN désire remercier sincèrement les Etats membres du Corridor Nord pour leur soutien continu aux enquêtes sur la logistique du commerce et de transport menées le long du Corridor Nord. Nous souhaitons exprimer notre gratitude aux organismes et aux Parties prenantes qui ont participé à l'enquête sur la logistique du transport et du commerce du Corridor Nord, sur la section Mombasa - Voi - Taveta / Holili, aux Parties prenantes visitées lors de l'enquête et à celles qui ont participé à la rédaction et à la validation du rapport d'enquête.

Le soutien démontré et leurs contributions inestimables nous ont permis d'élargir notre compréhension des problèmes qui affectent la performance du Corridor et du cadre de suivi du Corridor, ce qui est essentiel pour l'amélioration de la performance.

La production réussie de ce rapport n'aurait jamais été possible sans la contribution inestimable et le soutien de nos Parties prenantes qui ont fourni des informations, partagé leurs expériences et présenté des propositions visant à améliorer la logistique du commerce et du transport le long du Corridor Nord.

Le Secrétariat de l'ACTTCN souhaite également remercier l'Autorité des Ports du Kenya, l'Offices des Recettes de la Tanzanie pour avoir permis à l'équipe d'enquête de rencontrer les différentes parties prenantes aux terminaux visités au cours de l'enquête. Des remerciements particuliers sont adressés à la Police Nationale du Kenya qui a participé activement à l'enquête et s'est assuré que le voyage se déroule en toute sécurité.

Enfin, nous voudrions exprimer notre sincère gratitude à l'endroit de tous ceux qui nous ont aidés et guidés, que ce soit dans leurs capacités corporatives ou de manière individuelle à travers leurs processus opérationnels, en accordant des entretiens et des discussions avec l'équipe d'enquête. Le succès de l'élaboration du rapport dépend principalement des observations et des discussions tenues avec les Parties prenantes sur terrain.

Nous vous sommes reconnaissants.

Le Secrétariat de l'ACTTCN

RESUME

1. Les enquêtes sur la logistique du commerce et du transport du Corridor Nord continuent de former l'un des meilleurs mécanismes d'évaluation de la mise en œuvre des initiatives de facilitation du commerce et du transport le long du Corridor Nord. Elles servent également à déterminer les causes des difficultés rencontrées par les Parties prenantes sur le terrain avant de formuler des recommandations éclairées pour relever les défis.
2. L'enquête sur la logistique commerciale du port de Mombasa ainsi que de la section de transit de Mombasa - Taveta / Holili via Voi a été réalisée du 14 au 19 janvier 2019 par une équipe d'enquêtes multidisciplinaires constituée de Parties prenantes issues des secteurs public et privé impliquées dans la manutention et le dédouanement des marchandises le long du Corridor Nord.
3. L'objectif de l'enquête était de:
 - i. Établir l'état des infrastructures, des installations et de la logistique de transport à partir du Port de Mombasa jusqu'au Burundi, au Rwanda et à la RDC en utilisant la voie alternative de transit la plus courte qui passe par la Tanzanie. *L'utilisation de cette route réduit la distance entre Bujumbura et Mombasa de plus de 300 km, et celle entre Kigali et Mombasa de plus de 200 km par rapport à la route traditionnelle du Corridor du Nord qui passe par Kampala.*
 - ii. Établir l'état de la logistique du chemin de fer à voie normale au Port de Mombasa et fournir aux Parties prenantes une base pour résoudre les défis rencontrés lors du transport de marchandises par chemin de fer.
 - iii. Identifier les causes des problèmes rencontrés par les Parties prenantes aux nœuds et sections de transit de Mombasa à Taveta / Holili OSBP et formuler des recommandations éclairées pour relever ces défis.
 - iv. Sensibiliser les Parties prenantes aux récentes initiatives de facilitation du commerce mises en œuvre le long du corridor nord.
4. L'équipe d'enquête s'est rendue sur terrain pour effectuer des observations physiques et examiner l'état des infrastructures de transport et des installations utilisées pour la manutention et le dédouanement des marchandises. Elle a également procédé aux entretiens et discussions avec les régulateurs et les agents de facilitation du commerce présents sur terrain et à l'examen des réglementations, des processus opérationnels et de la documentation impliqués dans le dédouanement des marchandises sur les sections et les nœuds de transit, du Port de Mombasa au PFAU de Taveta / Holili.

POINTS SAILLANTS SUR LES OBSERVATIONS, LES DÉFIS ET RECOMMANDATIONS

A. Lacunes dans l'échange de données utilisées pour le dédouanement des marchandises dans le Corridors Nord et le Corridor Central et mauvaise interconnexion des systèmes de gestion des douanes

5. Il a été observé que les informations relatives au dédouanement des marchandises en transit vers le Burundi, le Rwanda et la RDC en passant par la Tanzanie dédouanées sous le Territoire Douanier Unique (TDU) ne sont pas communiquées en temps réel à l'administration des recettes de la Tanzanie (TRA), ainsi, ces camions sont tenus de faire de nouvelles déclarations et d'exécuter de nouvelles cautions douanières par la TRA au poste frontière de Holili avant de pouvoir transiter par la Tanzanie. En outre, certaines informations nécessaires au dédouanement ne sont pas reflétées sur les terminaux informatiques de la KRA à la frontière.
6. **Les offices en charge des recettes devraient mettre en place un mécanisme permettant de partager les informations utilisées dans le dédouanement des marchandises sous Territoire Douanier Unique (TDU) avec les autorités des recettes des pays traversés, telles que les manifestes de navire et les déclarations en douane. En outre, envisager de mettre à niveau leurs systèmes pour améliorer la connectivité et l'échange de ces informations / données.**

B. Problèmes en rapport avec le formulaire C2 émis par KRA utilisé pour le transit et le dédouanement des marchandises aux postes frontière.

7. Il a été observé que, lorsque des camions transportant des marchandises en transit arrivent aux gares frontière, des cas continuent à surgir en rapport avec la différence entre le poste frontière de sortie déclaré sur la déclaration en douane par l'agent de dédouanement avec celle mentionné sur le formulaire C2 généré et délivré par KRA. Dans de tels cas, le conducteur ou l'agent de dédouanement est renvoyé à Mombasa pour qu'il règle le problème avant que la cargaison ne soit dédouanée de l'autre côté de la frontière pour la poursuite du voyage de transit ultérieur.
8. **Les autorités des recettes devraient configurer leurs systèmes et améliorer les variables de données échangées entre les systèmes SIMBA et SYDONIA, de sorte que le poste frontière de sortie déclarée par l'agent de dédouanement soit celui qui apparaît automatiquement sur le formulaire C2 généré par l'autorité des recettes (KRA). En outre, les autorités des recettes devraient utiliser les informations disponibles dans leurs systèmes au poste frontière pour rectifier les erreurs commises dans la génération du formulaire C2 et dédouaner la cargaison autrement qu'en renvoyant le conducteur ou son agent de dédouanement à Mombasa pour rectifier l'erreur.**

C. La validité de la licence de marchandises en transit est valable pour une période d'un an, mais toutes les licences délivrées au cours de l'année expirent le 31 décembre de l'année où elles ont été délivrées.

9. La licence pour les marchandises en transit délivrée par les autorités des recettes des États partenaires de l'EAC, en vertu de la loi de l'EAC sur la gestion des douanes, a une durée de validité d'un an. Mais toutes les licences délivrées au cours de l'année expirent le 31 décembre, ce qui signifie que même si une personne a obtenu la licence au cours du mois de décembre, il expire le 31 décembre avant même d'être à peine utilisé pendant une période d'un mois.
10. Une date unique d'expiration contraint les transporteurs à obtenir un renouvellement car toutes les licences expirent en même temps, quelle que soit la date de délivrance de la licence, ce qui est également injuste pour ceux qui l'obtiennent vers la fin de l'année étant donné que les paiements ne sont pas proportionnelles, le montant est payé est le même que celui payé au début de l'année en janvier.
11. **Il est recommandé que l'EAC révisé la date d'expiration de la licence pour les marchandises en transit afin que sa validité soit valable pour un an à compter de la date de délivrance.**

D. Contraintes des agents de facilitation du commerce et du transport qui mènent leurs activités sur les territoires des autres États membres

12. La Section 10 de l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord (ATTN) et le Protocole 11 du même Accord contiennent des dispositions visant à faciliter les agents de facilitation du commerce à exercer leurs activités dans les États membres dont ils sont citoyens afin de faciliter le trafic entre États et le trafic de transit.
13. Il a été observé que les agents de facilitation du commerce et de transport tels que les agents de dédouanement et les transporteurs ou leurs équipes de service (mécaniciens) rencontrent des difficultés sur les territoires d'autres États membres dont ils ne sont pas citoyens pour faciliter le dédouanement des marchandises de transit ou les mécaniciens de camions en panne trouvent qu'il est difficile d'effectuer leurs opérations au cours de leurs voyages de transit.
14. **Les États membres sont exhortés de mettre en place un mécanisme permettant aux agents de facilitation du commerce de mener à bien leurs opérations dans tous les territoires des États membres. Ils devraient mettre en place des mécanismes qui facilitent les équipes de service dans l'importation de pièces de rechange dans d'autres territoires des États membres pour la réparation de camions en panne pendant leurs voyages de transit**
15. **Les États membres devraient réduire au minimum les exigences relatives à l'ouverture d'agences de liaison sur leurs territoires par les agents de facilitation du commerce et faciliter le processus d'obtention de permis de**

travail pour leur personnel s'ils sont déjà enregistrés et autorisés à exercer leurs activités dans un autre État membre.

E. Le formulaire de document administratif unique de l'EAC (SAD) utilisé dans la déclaration de marchandises dans le cadre du TDU ne prévoit pas de déclaration de certaines informations essentielles pour qu'il soit utilisé comme document régional de déclaration en douanes.

16. Si les marchandises transitent dans plus d'un pays le formulaire SAD de l'EAC utilisé dans la déclaration de marchandises ne prévoit pas la déclaration des postes d'entrée et de sortie pour les pays de transit intermédiaires, ainsi que leurs postes de frontière d'entrée ou de sortie. Pour les marchandises déclarées dans le cadre du TDU, on ne mentionne pas les pays de transit intermédiaires. Ce qui fait que ces pays de transit intermédiaires demandent de nouvelles déclarations des marchandises à leurs frontières avant de d'autoriser les camions à poursuivre leurs voyages sur leurs territoires. Des cas similaires ont été observés au PFAU de Holili, pour les marchandises destinées au Burundi et au Rwanda transitant par la Tanzanie en provenance du Kenya.
17. En outre, la saisie des informations vitales nécessaires au pays d'exportation pour les marchandises originaires de la région et destinées à un autre État membre est également omise lorsque les marchandises sont déclarées dans le cadre du TDU. Les exportations sont déclarées dans le pays de destination (pays importateur) avant d'être autorisées par le pays exportateur pour se rendre à destination. Toutefois, il a été observé que les pays importateurs ne saisissent pas parmi les informations vitales, le TIN / NIF de l'exportateur, ce qui rend difficile pour les pays exportateurs le traitement des réclamations de la TVA et autres déclarations fiscales nationales déposées par leurs exportateurs.
18. **La SAD devrait être modifié pour inclure des dispositions relatives à la déclaration des postes frontières d'entrée et de sortie pour les pays de transit intermédiaires traversés par les cargaisons avant d'atteindre le pays de destination. En outre, pour les marchandises d'exportation dédouanées dans le cadre du TDU, les TIN / NIF des exportateurs devraient être saisis par le pays importateur pour les exportations en provenance de la région.**
19. **Les Etats membres devraient mettre en place une Référence unique de l'Envoi Régionale (R-RUE) afin de faciliter le suivi des cargaisons dès l'origine jusqu'à la destination, et de faciliter l'accès sur les informations pour le dédouanement des marchandises sur tous les postes frontières et autres lieux de la région traversée par le camion / cargaison. La mise en œuvre du prototype d'un DUC régional approuvé par les États membres de l'ACTTCN n'est pas encore effective. Mettre en œuvre le prototype de la RUE régionale convenu par les Etats membres de l'ACTTCN.**

F. Défis observé à Mombasa lié au stockage à la manutention des conteneurs vides retournés par SGR et le coût élevé des garanties pour le retour des conteneurs vides.

20. Le train SGR termine son voyage à Port Reitz, Mombasa. Il y a deux catégories des conteneurs vides retournés par SGR à Mombasa : Les conteneurs sans connaissance direct qui sont évacués de Port Reitz vers les Dépôts des Conteneurs Vides (ECD) et les conteneurs avec connaissance direct qui restent au Port en attente de leur rapatriement par les compagnies maritimes. Même dans ce cas, les compagnies maritimes sont requises de repositionner les conteneurs en vue de leur chargement sur les navires pour leur exportation.
21. Il a été constaté que la capacité de stockage des conteneurs vides en attente d'évacuation / rapatriement est limitée à Port Reitz et au Port. En outre, les dépôts de conteneurs vides sont également encombrés, ce qui entrave la fluidité des opérations au port de Mombasa. Si la tendance se maintient, les installations de stockage du port et de l'ECD vont être remplies, ce qui affectera négativement les opérations au port de Mombasa.
22. **Compte tenu du volume croissant de conteneurs avec connaissance, KPA devrait créer plus d'espaces pour le stockage de conteneurs vides en attendant leur rapatriement par les navires.**
23. **Les conteneurs des compagnies maritimes sont considérés comme des importations temporaires, à cet effet, ils devraient être exportés hors du pays après une période donnée. La KRA devrait réglementer la durée du séjour des conteneurs vides afin d'obliger les compagnies maritimes à rapatrier leurs conteneurs afin de désengorger le port et les Dépôt des conteneurs vides.**
24. Les importateurs sont requis de faire un dépôt de liquidité en tant que garanti de retour des conteneurs des compagnies maritimes. Ce montant (en devise étrangère) exigé varie d'une compagnie maritime à une autre, de la destination des marchandises et du client. Les importateurs font face à plusieurs défis pour ce qui est du retour des conteneurs vides et la garantie en espèces demandées par les compagnies maritimes et ces derniers devraient être résolus tels qu'ils sont énumérés dans le rapport.
25. **Il est recommandé que les Etats membres accordant plus d'intérêt dans la le traitement des retards de retour des conteneurs vides ainsi que la réglementation des garantie en espèces exigées aux importateurs par les compagnies maritimes. Ce rapport donne en détail certaines recommandations pour résoudre les défis observés.**

G. Capacité inutilisée dans les CFS et utilisation du SGR pour le transport vers à Nairobi de marchandises dont les droits de douane sont acquittés.

26. Les parties prenantes du secteur privé ont beaucoup investi dans la mise en place et l'équipement des CFS en vue de la décongestion du Port et fournir un stockage temporaire des cargaisons en attendant leurs autorisation par le régulateur. Suite à la

mise en place du train SGR de transport des cargaisons, les volumes de fret à destination des CFS desservis par Nairobi ont considérablement diminué, ce qui a résulté en perte de bénéfice, en réduction de rendement attendu des investissements et en perte d'emplois. Les cargaisons de Nairobi destinée aux CFS sont actuellement constituées des cargaisons qui doivent être inspectées et dont les tests prennent beaucoup de temps avant que les résultats ne soient obtenus.

27. Il sied de noter que le temps de séjour des cargaisons au Dépôt Intérieur pour Conteneur de Nairobi est supérieur à 10 jours ; une partie des cargaisons est évacuée longtemps après avoir été autorisée par les autorités chargées de la réglementation. Alors que le dédouanement rapide est l'un des éléments clés de la facilitation du commerce qui intéresse les négociants, certains souhaitent également un stockage temporaire de leurs cargaisons afin de régler quelques problèmes avant l'enlèvement des marchandises vers leurs locaux.
28. **Constatant la nécessité pour les commerçants de stocker temporairement leurs cargaisons en attendant l'approbation des autorités chargées de réglementation, il conviendrait d'explorer les modalités d'utilisation des CFS à Mombasa pour répondre à leurs besoins de stockage temporaire des cargaisons et promouvoir le recours au SGR pour le transport des marchandises dont les droits de douane ont été acquittés de Mombasa à Nairobi.**

H. Limitation de vitesse et utilisation de ralentisseurs pour la modération de la vitesse.

29. Il a été observé qu'en général, la qualité des routes le long des corridors de transport s'était beaucoup améliorée. Cependant, les transporteurs ont exprimé leurs préoccupations en rapport aux limites de vitesse sur certains tronçons de la route qu'ils jugeaient très basses, en particulier lorsqu'on entre en Tanzanie. En outre, certains des ralentisseurs routiers utilisés pour modérer la vitesse sont construits à une grande hauteur et peuvent endommager les véhicules lorsqu'ils les passent au-dessus d'eux. L'enquête sur le reste de la section de transit reliant le Corridor Nord et le Corridor Central, allant de Mombasa à Bujumbura, permettra de déterminer les sections du Corridor qui pourraient nécessiter une révision des ralentisseurs de vitesse.
30. **Les États membres sont instamment priés de rationaliser le nombre de ralentissements routiers construits le long des différentes sections du corridor et de normaliser la taille des ralentisseurs afin de minimiser les dommages causés aux véhicules.**
31. **Les États membres devraient également explorer la possibilité d'utiliser d'autres moyens de modération de la vitesse que de mettre l'accent sur les ralentisseurs, tels que l'utilisation de radars fixes, assortis de lourdes amendes pour les contrevenants.**
32. **Néanmoins, il est évident que le besoin des peuples est de rouler rapidement. Les États membres sont instamment invités à développer des infrastructures**

de transport répondant aux besoins de leurs citoyens tout en gardant une vitesse qui assure la sécurité.

I. Défis observés au parking des camions de Maungu

33. Le parc de stationnement des camions à Maungu est situé le long de la section de transit Mombasa - Voi, environ 30 km avant la ville de Voi. Il appartient au gouvernement du comté de Taita-Taveta mais est actuellement géré par des opérateurs privés. Le parc a une capacité d'environ 150 camions, a des pavillons, un centre médical et des restaurants.
34. La plupart des installations préconisées dans le modèle de Corridor Nord pour le développement de Stations d'Arrêt et de Repos (RSS) sont là. Cependant, au cours de l'enquête, certains problèmes ont été observés au parking, tels que le manque d'eau courante (panne de la pompe d'eau), le manque de zone réservée aux camions transportant des marchandises dangereuses, le manque de matériel de base pour la lutte contre les incendies, le laxisme en matière de sécurité, le stationnement des camions le long de la route malgré le parking qui est bien pavé, des toilettes en nombre réduit par rapport à la capacité du parking. Les problèmes évoqués ci-dessus ont été communiqués au Commissaire de Comté pendant l'enquête.
35. **Il est nécessaire de mettre en place un mécanisme à travers lequel l'ACTTCN effectuerait le suivi des recommandations mises en œuvre par les gouvernements locaux, par exemple pour traiter les problèmes soulevés dans le paragraphe ci-dessus.**

J. Risque d'importation de parasites envahissants et de maladies transmises par des palettes en bois utilisées lors de l'importation de marchandises conteneurisées.

36. Les palettes en bois sont fréquemment utilisées lors du chargement et du stockage de marchandises dans des conteneurs utilisés à l'importation. Il est impératif au niveau international que ces palettes soient traitées pour lutter contre les parasites et les maladies avant d'être utilisées pour le chargement / le stockage de marchandises dans le pays d'exportation.
37. Il a été observé qu'il était difficile pour les régulateurs dans les pays importateurs de garantir et de faire respecter que des palettes utilisées dans le stockage des marchandises importées soient traitées. En outre, tous les conteneurs ne sont pas contrôlés par les organismes de réglementation et ceux-ci ne sont pas présents à tous les points de déchargement des marchandises importées, exposant ainsi la région au risque d'introduction de parasites et de maladies envahissants qui présentent un risque pour nos plantes et nos cultures dans la région.
38. **Il est recommandé d'utiliser des palettes en plastique pour le stockage des marchandises importées. L'utilisation de palettes en bois pour le stockage des marchandises importées devrait être interdite si la région doit contenir ses introductions des parasites et des maladies envahissantes.**



ENQUÊTE SUR LA LOGISTIQUE DU COMMERCE ET DU TRANSPORT SUR LA SECTION DE TRANSIT MOMBASA-TAVETA/HOLILI

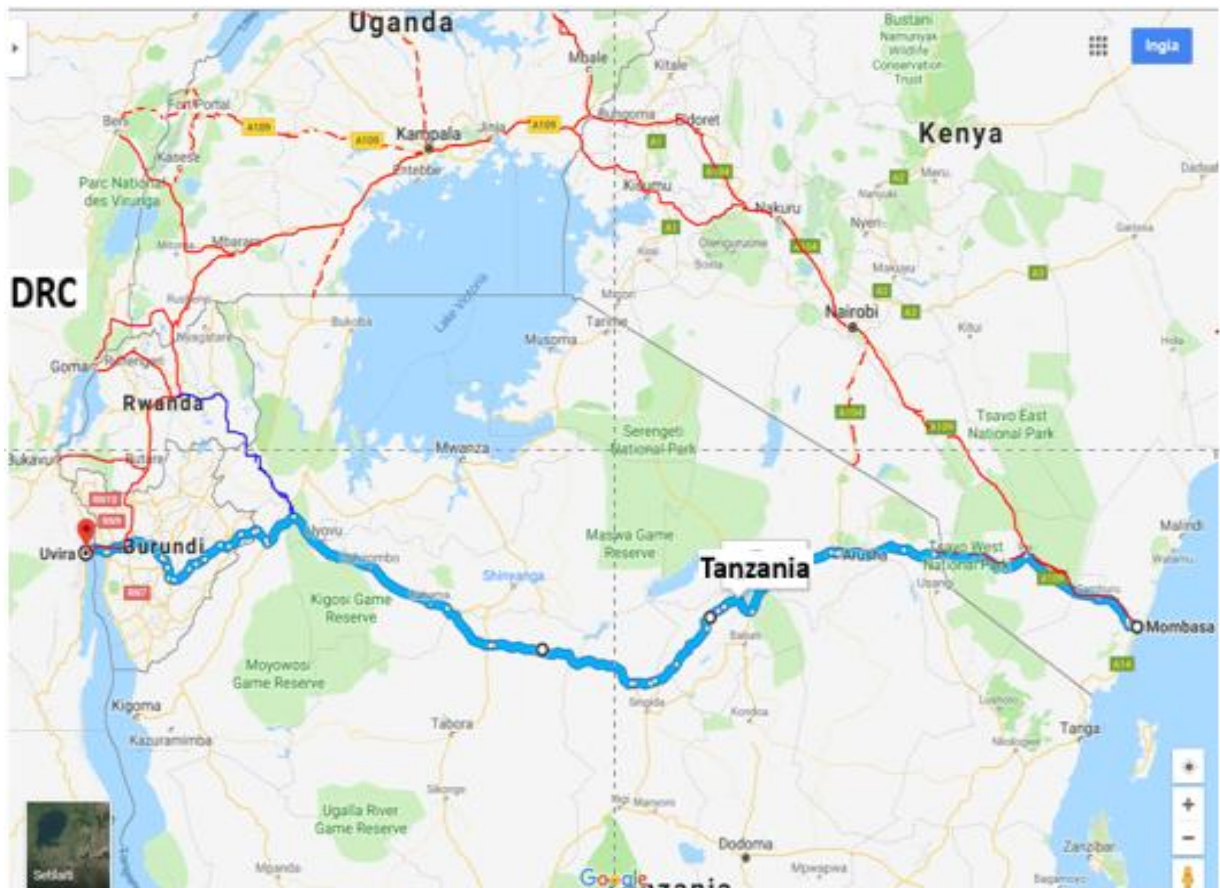
INTRODUCTION

1. L'enquête sur la section de transit de Mombasa - Taveta / Holili a été réalisée du 14 au 19 janvier 2019 par une équipe pluridisciplinaire composée de Parties prenantes des secteurs public et privé impliqués dans la manutention et le dédouanement des marchandises le long des Corridors Nord et Central. . L'enquête sur cette section de transit a été précédée de l'enquête menée au port de Mombasa et au terminal des cargaisons pour le SGR au Mombasa. L'enquête a été clôturée par un atelier pour les Parties prenantes oeuvrant à la frontière de Taveta / Holili.
2. L'enquête constitue la première phase de l'enquête sur la logistique du commerce et du transport multi-corridors, qui devrait couvrir à la fois les Corridors Nord et Central; allant du port de Mombasa-Kenya à Bujumbura-Burundi en passant par Taveta / Holili, Singida-Tanzanie, Rusumo et Kabanga / Kobero. D'autres enquêtes visant à identifier de nouvelles routes de transit dans la région seront menées à l'avenir dans l'esprit de promotion du commerce inter-États et intrarégional et de la zone de libre-échange continentale de l'Afrique (AfCFTA).

CONTEXTE

3. Le port de Mombasa se situe à 1.957 km de Bujumbura et à 1.682 km de Kigali si on use la voie traditionnelle du Corridor Nord, qui passe par Kampala, en passant par les postes frontières de Malaba ou Busia. En outre, il existe trois points de passage frontaliers, à savoir Malaba ou Busia, Katuna / Gatuna ou Mirama Hills / Kagitumba et Akanyaru Haut / Kanyaru Haut ou Nemba / Gasenyi avant d'atteindre Bujumbura. En se dirigeant vers Uvira-RDC via Kigali et Bujumbura, la distance est de 1.984 km et on doit traverser un autre poste frontalier de Gatumba / Kavimvira.
4. Récemment, la route de Voi à Taveta jusqu'au PFAU d'Holili, qui relie le Corridor Nord au Corridor Central, a été modernisée au niveau du bitume. La route passant par le poste frontière de Taveta / Holili est plus courte que la route traditionnelle passant par Busia ou Malaba, elle réduit de plus de 300 km vers Bujumbura et Uvira et de plus de 200 km vers Kigali. Le même avantage prévaut pour les marchandises acheminées vers d'autres régions de l'est de la RDC via Kigali et Bujumbura. En outre, le nombre de postes de passage frontaliers en empruntant cette route passe de 3 à 2 pour le Burundi et de 4 à 3 à l'Est de la RDC via la frontière entre Gatumba et Kavimvira.
5. Outre l'augmentation du trafic d'importation et d'exportation via le PFAU de Taveta / Holili, manutentionné au Port de Mombasa, le commerce transfrontalier le commerce transfrontalier passant par le OSBP a augmenté au cours de ces deux dernières années. Cette route est également essentielle pour faciliter les échanges inter-États et intrarégionaux, en particulier les produits agricoles des riches régions agricoles de Moshi et du nord de la Tanzanie. Les agriculteurs, par le biais de leurs intermédiaires, peuvent accéder à de bons marchés pour leurs produits dans les grandes villes frontalières. De plus, ils peuvent bénéficier d'un accès rapide à la mer par le port de Mombasa pour ceux qui exportent de denrées périssables à l'étranger.

6. Malgré les avantages susmentionnés offerts par la liaison plus courte inter-corridors, les statistiques montrent que les commerçants du Burundi, du Rwanda et de la RDC ne sont guère intéressés à utiliser cette route pour accéder au port de Mombasa. Par conséquent, une étude sur terrain était fortement recommandée pour identifier les obstacles réels en vue de les résoudre.
7. D'autre part, avec l'avènement des services de train SGR et la nécessité d'élargir le champ d'application de la Charte de la communauté portuaire, il était nécessaire de mener l'enquête de manière approfondie sur la logistique du SGR afin d'identifier les domaines de performance devant faire l'objet d'un suivi. Au fil des années, l'enquête des Parties prenantes sur la logistique du commerce et du transport s'est révélée une source d'informations objectives pour évaluer les performances de la chaîne logistique des corridors de transport et proposer des mesures correctives pour remédier aux inefficacités identifiées.



Extrait de Google maps montrant en rouge la route traditionnelle de transit du Corridor Nord ainsi que la route de transit plus courte vers le Burundi et le Rwanda, proposée en bleu

Objectif de l'enquête

8. L'objectif de l'enquête était:

- i. Evaluer Les objectifs de l'enquête étaient d'évaluer l'état de la logistique le long de la route de transit Mombasa-Voi-Taveta / Holili en vue de mettre à la disposition des Parties prenantes des informations précises sur l'état de l'infrastructure et des installations de transport ; sur les mesures de facilitation du commerce mise en œuvre le long de l'itinéraire ; ainsi que les défis observés en vue de formuler des recommandations aux Etats membres en vue des actions appropriées.
- ii. Sensibiliser les Parties prenantes oeuvrant le long de la section de transit faisant l'objet de l'enquête sur les initiatives de facilitation du commerce mises en œuvre le long du corridor nord.
- iii. L'enquête avait également pour objectif de dresser l'état des lieux de la logistique du SGR au Port et offrir aux Parties prenantes une base pour aborder les défis auxquels se heurte le transport des marchandises par voie ferrée. En outre, identifier les domaines de performance clés dont le suivi régulier aiderait l'Autorité en charge du transport ferroviaire, les autres agences publiques et privées et les Parties prenantes concernées ou intéressées par la logistique du transport ferroviaire, à prendre des mesures préventives et à assurer l'efficacité de la logistique ferroviaire.

L'équipe d'enquête

9. L'équipe d'enquête, conduite par les représentant du Secrétariat de l'ACTTCN, comprenaient les organismes qui suivent : Office Burundais des recette (OBR) ; Autorité des Ports du Kenya (KPA) ;Office Kenyan des Recettes (KRA) ; Autorité Maritime du Kenya (KMA) ; KEBS, KEPHIS, Services de santé portuaires, Commission de Protection contre les Radiations, KRC, KeNHA, KENTRADE, OGEFREM -RDC, Office Rwandais des Recettes (RRA), KIFWA, ISCOS, KTA, KNPS, KSAA, KEPHIS, la Fédération du secteur privé du Rwanda ainsi que le secrétariat de l'ACTTCN.

Portée de l'enquête et Parties prenantes cibles

10. L'enquête sur la logistique du commerce et du transport a examiné des questions en rapport avec l'efficacité de la logistique du commerce et du transport le long des sections et nœuds de transit faisant partie de l'enquête. Ces questions portaient notamment sur les processus de dédouanement des marchandises, les exigences réglementaires, sécurité et de sûreté des cargaisons, système de garantie de transit, nombre et types de contrôles sur la voie de destination des cargaisons, intégration et informatisation des systèmes TI, automatisation et intégration l'état des infrastructures et installations de transport, les coûts de transport ainsi que d'autres frais.
11. L'enquête a couvert les sections de route et noeuds de transit situés entre le Port de Mombasa et le PFAU de Taveta/Holili en passant par Voi.
12. Quant à l'enquête sur la logistique du SGR, elle a couvert le terminal des cargaisons transportées par SGR à Port Reitz où les cargaisons conteneurisées et les conteneurs vides sont chargés ou déchargés sur les wagons.

Enquête sur le Port de Mombasa, sur la section de transit de Mombasa-Taveta, sur le Poste frontière de Taveta/Holili

13. A Mombasa, les domaines ainsi que les Parties prenantes sur lesquels l'enquête a porté comprennent : le Port de Mombasa, les Dépôt Intérieur Pour Conteneurs à Port Reitz, les CFS, KPA, KRA, OBR, OGEFREM, RRA, URA, SSNRA, TRA, KENTRADE, KRC, le Service de la Police Nationale du Kenya, KSAA, KIFWA, KEBS et KEPHIS.

Les domaines d'activités faisant l'objet de l'enquête

14. Les secteurs d'activités sur lesquels l'enquête a porté comprennent:
- i. La documentation, les processus, procédures et échange d'informations entre les Parties prenantes au port de Mombasa et au PFAU de Taveta / Holili;
 - ii. Manutention et dédouanement des importations par le connaissance comparé à la manutention et le dédouanement des marchandises par le marchand ;
 - iii. Capacité / adéquation et productivité des infrastructures, des installations et des équipements utilisés pour la manutention et le transport des marchandises par SGR.
 - iv. Volumes de cargaison manutentionnés / transportés par jour / mois / année;
 - v. Qualité des infrastructures / installations utilisées pour le transport, la manutention et le dédouanement des cargaisons au PFAU Taveta / Holili ;
 - vi. La qualité et l'adéquation des infrastructures de transport le long de la section de transit;
 - vii. Coûts de transaction et autres coûts indirects ;
 - viii. État des obstacles éventuels à la circulation des marchandises le long de l'itinéraire; Système de contrôle de la charge à l'essieu, horaire de travailler 24heures sur 7 jours, dédouanement avant l'arrivée de la cargaison, mise en application de l'ECTS, défis et solutions;
 - ix. Questions transversales (sécurité, sûreté, santé, etc.) ; mises à jour sur les nouveaux développements en matière de facilitation du commerce et du transport le long de la section de transit.

Méthodologie et approche

15. Revue de la documentation pour identifier les domaines prioritaires pour l'enquête.
16. L'enquête a été menée sur base d'une liste de vérification reposant sur un certain nombre d'engagements pris par les principales Parties prenantes de la région de l'Afrique de l'Est, sur les rapports de l'Observatoire de Transport du Corridor Nord et sur les problèmes récurrents soulevés par les bénéficiaires des services logistiques.

17. L'enquête impliquait des observations physiques; la familiarisation avec les processus et systèmes opérationnels utilisés pour le dédouanement des marchandises; des discussions avec les opérateurs des secteurs public et privé aux principaux nœuds de transit et le long de la section de transit.
18. Validation du rapport d'enquête rédigé par le secrétariat de l'ACTTCN lors d'un atelier réunissant les Parties prenantes des secteurs public et privé.

Observations faites pendant l'enquête

A. Enquête sur l'Autorité des Ports du Kenya– KPA

19. L'équipe d'enquête a examiné les installations, l'équipement et les processus de manutention et de dédouanement des marchandises appliqués par KPA au Port de Mombasa. Il a également passé en revue le processus de KPA pour la manutention et le dédouanement des marchandises.

Installations et équipement pour la manutention des cargaisons au Port de Mombasa

20. Ils comprennent:
 - a. Deux terminaux à conteneurs; Le Terminal 1 dispose de trois postes d'amarrage; Les postes 16,17 et 18 sont desservis par une cour de stockage d'une capacité annuelle de 555.000 TEU. Le terminal 2 dispose de deux postes d'amarrage : les postes 20 et 21 qui sont desservis par une cour de stockage d'une capacité annuelle de 450.000 TEU. 32,5% des cargaisons manutentionnées au port de Mombasa est conteneurisé.
 - b. 19 trois postes d'amarrage en eau profonde avec une profondeur comprise entre 10 et 15 m. Les postes d'amarrage comprennent deux jetées pour l'huile en vrac, deux postes d'amarrage pour le ciment en vrac avec trois silos d'une capacité de 6.000 tonnes chacun, et dix postes d'amarrage pour cargaisons conventionnelles. On prévoit la conversion du poste d'amarrage n° 1 pour accueillir les paquebots de croisière.
 - c. L'équipement pour la manutention des cargaisons comprend; des grues de portique sur pneus, un terminal pour les camionneurs, grues, des grues de quai, des grues mobiles portuaires et gerbeurs grues d'entassement.



A gauche: Points frigorifiques au Port de Mombasa : Le Port renforce sa capacité pour manutentionner les marchandises périssables et a installé des points pour conteneurs frigorifiques au point 178 du terminal 1 et point 288 du terminal 2.

Manutention et dédouanement des cargaisons par KPA

21. Le système des Opérations Automatisées du Terminal de Kilindini (KWATOS) est un système automatisé utilisé par KPA pour le dédouanement des cargaisons. Le suivi des marchandises manutentionnées au port est effectué à l'aide de KWATOS et la facturation des services de KPA est également effectuée à travers KWATOS. KPA est en train d'acquiescer un nouveau système d'exploitation de terminal portuaire pour remplacer KWATOS afin d'améliorer la prestation de services à ses clients.
22. Pour accéder au port de Mombasa, il est nécessaire de posséder un laissez-passer qui peut être demandé 48 heures à l'avance avant de visiter le port. Les véhicules, y compris les camions, nécessitent un laissez-passer avant d'être autorisés à entrer dans les enceintes du port, à moins que le véhicule en soit déjà muni. Si l'on visite le port en mission officielle, un permis de contrôle temporaire des mouvements est requis. La demande de laissez-passer ou le permis de contrôle des mouvements peut être effectuée en ligne via le portail en ligne de KPA. La demande doit être accompagnée de copies d'un passeport valide ou d'une carte d'identité nationale.
23. KPA prend en charge le chargement et le déchargement des cargaisons sur les wagons du SGR. La ligne de supplémentaire du chemin de fer SGR a été étendue à la cour de stockage de Messina pour faciliter les opérations du SGR. Chaque navire à l'arrivée dispose d'une liste de conteneurs à livrer au Dépôt Intérieur pour Conteneurs Nairobi par SGR. Les employés de SGR s'assurent que les conteneurs sont reçus par l'unité des opérations de SGR à Port Reitz.
24. KPA a commencé à charger les conteneurs sans-crochet à partir des navires sur les wagons SGR. Il faut moins de 10 minutes pour décharger et charger un conteneur d'un navire sur un wagon du SGR. Les conteneurs qui ne sont pas chargés sans-crochet sur les wagons SGR sont déposés dans une zone désignée à Port Reitz dans l'attente du prochain train. Actuellement, l'échange de conteneurs entre KPA et SGR est géré manuellement.



Il y a assez d'équipement à Port Reitz pour faciliter le chargement/déchargement des conteneurs sur les wagons du SGR. Le chargement/déchargement des conteneurs sur les camions est fait par KPA

25. Les conteneurs en transit sont transportés par SGR à Nairobi que sur la demande du destinataire. Les conteneurs en transit sans connaissance sont acheminés par voie ferroviaire à Nairobi uniquement à la demande des destinataires. Les demandes doivent être formellement adressées à la KRC et une copie réservée à KPA. Le SGR ne transporte ni de marchandises dangereuses, ni de contenants hors gabarit, ni de conteneurs ouverts, ni de conteneurs déséquilibrés ni de conteneurs réfrigérés.
26. Le destinataire du conteneur sans connaissance doit d'abord dédouaner avec KPA, puis payer ses frais de transport par SGR au bureau du SGR lorsqu'il obtient une lettre de voiture de chemin de fer avant que le conteneur ne soit chargé sur le wagon du SGR. Pour les marchandises provenant de l'extérieur du port, les propriétaires doivent payer leur frais de transport au bureau du SGR, obtenir une lettre de voiture, puis un laissez-passer de KPA pour permettre au conteneur d'accéder au terminal du SGR par le port.
27. Actuellement, le SGR exploite 8 à 10 trains de transport des marchandises par jour. Chaque train est composé de 50 à 58 wagons, c'est-à-dire qu'il transporte de 100 à 116 EVP. L'objectif fixé est d'exploiter 12 trains de transport des marchandises par jour.



Un pétrolier en cours de décantation à la jetée pour le carburant au Port de Mombasa. Il faut environ 4 jours pour décharger un pétrolier transportant 50.000 tonnes de carburant.



Un navire en train d'être servi au nouveau terminal à conteneurs du port de Mombasa. Après le dragage du port et la construction d'un poste d'amarrage plus grand, le port de Mombasa peut désormais recevoir des porte-conteneurs Post Panamax d'une capacité de 8.000 EVP.

Manutention des exportations et des conteneurs vides par KPA

28. KPA met également en application la convention SOLAS de l'Organisation Maritime Internationale sur la masse vérifiée (VGM) pour les conteneurs d'exportation chargés au port. 5% des conteneurs chargés sont contrôlés hasard pour s'assurer de leur conformité

à la convention SOLAS sur la masse vérifiée. KPA est dotée des équipements calibrés pour le contrôle de la VGM, et les exportateurs qui omettent de déclarer le poids de leurs conteneurs sont pénalisés.

29. KPA accorde une période de grâce de quatre jours pour le stockage au port des conteneurs d'exportation et des conteneurs vides en attente de leur rapatriement par les navires. Néanmoins, les portes pour la réception des conteneurs au port sont ouvertes 7 jours avant l'arrivée du navire exportateur.
30. Les conteneurs vides avec connaissance retournés par SGR à Mombasa restent au port, tandis que les conteneurs vides sans connaissance sont retournés par SGR à Mombasa sont traités en vue de leur transfert vers l'ECD désigné. Les opérateurs des ECD sont responsables du transfert des conteneurs vides du terminal SGR de Mombasa à Port Reitz vers leurs dépôts.



La cour de Port Reitz est souvent congestionnée par les conteneurs vides. Il est prévu que les conteneurs avec connaissance restent au port en attendant leur rapatriement par les navires. Les superficies du MGR où les conteneurs vides étaient stockés en attendant leur rapatriement ont été réduites par la construction de la ligne du SGR

31. Les compagnies maritimes soumettent un ordre de pré-expédition à KPA pour l'informer des conteneurs à rapatrier par bateau. Les conteneurs sont pré-empilés avant l'arrivée des navires. KPA empile séparément les conteneurs pour chaque navire afin de faciliter le processus d'identification et de chargement sur les navires. Les conteneurs sont pré-empilés de manière à permettre leur chargement sur les navires.
32. Les défis qui ont été cités au cours de l'enquête comprenant :
 - a. Encombrement du Dépôt Intérieur pour Conteneurs en raison du retard pris par les destinataires pour évacuer leurs cargaisons. Ce retard est en partie imputable à l'intervention d'organismes gouvernementaux dans le dédouanement des marchandises.

- b. La seule façon dont on peut accéder au terminal SGR à Port Reitz pour que ses marchandises soient transportées par SGR est de passer par le port; on doit donc passer par le processus d'obtention d'un laissez-passer.
- c. Il est difficile pour le SGR de renvoyer le conteneur vide avec connaissance dans les délais de la période de grâce offert par les compagnies maritimes en raison des difficultés rencontrées au dernier kilomètre.
- d. Mise en lot des navires en raison de leur arrivée au même moment. Certains navires doivent attendre avant leur accostage. La mise en œuvre du Guichet fixe d'accostage a atténué ce problème. Les navires affectés au Guichet fixe d'accostage qui arrivent avant l'ouverture de leur guichet sont classés comme des navires en attente à leur convenance.
- e. Les cargaisons destinées à la consommation à Mombasa sont transportées par chemin de fer au Dépôt Intérieur pour Conteneurs de Nairobi, même si elles sont sans connaissance. L'équipe d'enquête a été informée que tous les conteneurs locaux à destination de Nairobi et au-delà étaient acheminés par chemin de fer à Nairobi. Les destinataires dont l'adresse est Nairobi mais qui souhaitent que leur cargaison soit consommée à Mombasa ont demandé qu'on arrête de transporter leurs cargaisons jusqu'à Nairobi.

**Part du débit des marchandises de transit au Port de Mombasa (Tonnes)
de Janvier à Septembre 2017 et de Janvier à Septembre 2018**

PAYS	TRAFFIC DE TRANSIT		VARIATION		% DES PARTS	
	2017	2018	VOLUMES	%	2017	2018
Ouganda	628,695	755,197	126,502	20.1	84.1	81.8
Soudan du Sud	52,103	81,984	29,881	57.3	7.0	8.9
RDC	31,227	45,508	14,281	45.7	4.2	4.9
Rwanda	21,198	19,456	-1,742	-8.2	2.8	2.1
Tanzanie	14,257	18,750	4,493	31.5	1.9	2.0
Somalie	237	1,298	1,061	447.7	0.0	0.1
Burundi	87	573	486	558.6	0.0	0.0
Autres	20	-	-20	-100.0	0.0	0.0
TOTAL	747,824	922,766	174,942	23.4	100.0	100.0

Source: Observatoire de Transit du Corridor Nord

B. Terminal des Cargaisons transportés par chemin de fer à écartement standard à Mombasa – Port Reitz

33. Tous les trains en provenance de Nairobi s'arrêtent à Port Reitz. La cour de Port Reitz a 14 lignes. Les cargaisons sont reçues au cour de stockage sur un formulaire d'acceptation de la cargaison délivré par le commis aux compteurs de la KPA et les informations sont partagées avec l'opérateur du SGR. L'inspection de la sécurité des conteneurs est effectuée à la gare de triage.



Terminal des cargaisons transportées par chemin de fer à écartement standard à Port Reitz.
L'équipe d'enquête a remarqué que l'espace pour le stockage des conteneurs chargés et vides en attente d'être évacués n'est pas approprié compte tenu du volume manutentionné à cette installation

34. La réservation des wagons est faite à travers le système de manifeste de transport des cargaisons. Les wagons sont placés en fonction du poids. KPA charge les wagons, communique avec l'opérateur du SGR pour déplacer les wagons chargés sur un pont-bascule afin d'obtenir le poids et la stabilité du conteneur. Si deux conteneurs de 20 pieds sont chargés dans le même wagon, la différence de poids entre les conteneurs doit être inférieure à 3 tonnes. Pour un conteneur de 40 pieds, la différence de charge à l'essieu du wagon doit être inférieure à 3 tonnes. La cargaison dans un conteneur de 40 pieds peut être redistribuée pour que le conteneur soit conforme.
35. KRC génère une lettre de voiture de chemin de fer dans son système. La lettre de voiture est établie en version papier. Le manifeste de train est partagé avec les autres intervenants en copie électronique.
36. Pour les marchandises en provenance de l'extérieur du port qui doivent être transportées par SGR, les commis demandent à la KPA l'accès de la cargaison et remettent une copie à la KRA et à la KRC. Tous les conteneurs vides livrés par SGR à Port Reitz doivent passer par le processus KPA avant d'être évacués de Port Reitz.
37. Il existe 30 stations d'échange SGR entre Nairobi et Mombasa, où les trains circulant dans des directions opposées peuvent se contourner.



Un conteneur endommagé à Port Reitz. Quelle que soit la partie qui a cause les dommages, souvent le coût du dommage incombe au destinataire. Les dépôts qui garantissent le retour des conteneurs vides sont retenus par les compagnies maritimes. Quelques fois, les expéditeurs renoncent à la garanti et peuvent même être requis de payer plus à cause des endommagement des conteneurs

38. Les défis auxquels le KRC / SGR sont confronté à Port Reitz comprennent:
- Espace insuffisant pour le stockage des conteneurs vides retournés par SGR à Mombasa.
 - Retard dans l'évacuation des conteneurs vides de la cour de Port Reitz.

C. Office Kenyan des Recettes – KRA

39. Dans le cas des cargaisons importées par des navires par le port de Mombasa, un manifeste du navire est transmis par la compagnie maritime à la KRA 48 heures avant l'arrivée du navire. Sur approbation du manifeste par KRA, celui-ci est transmis aux Parties prenantes, à KPA et autorités fiscales. La RDC et le Soudan du Sud ne peuvent pas encore recevoir les manifestes en ligne.
40. La KPA désigne les cargaisons destinées au CFS après le déchargement des navires après son arrivée. Les conteneurs avec connaissance et certains conteneurs sans connaissance sont chargés sur des wagons et acheminés par voie ferrée au Dépôt Intérieur pour Conteneurs de Nairobi pour être dédouanés. Les conteneurs sans connaissance restants sont transférés aux stations de transit pour cargaisons conteneurisées par les opérateurs de celles-ci. Les stations de transit pour cargaisons conteneurisées ont 48 heures pour transférer les conteneurs du port à leurs locaux après avoir été déchargés d'un navire.

41. Les marchandises à destination de l'extérieur du Kenya sont dédouanées par deux systèmes, le Territoire Douanier Unique (TDU), dans lequel les commerçants dédouanent les marchandises dans le pays de destination, comme c'est le cas au Burundi, au Rwanda, en Tanzanie et en Ouganda. Pour les marchandises destinées à d'autres pays, l'agent de dédouanement du commerçant prépare une déclaration de transit dans le système SIMBA de KRA.
42. Pour les marchandises traitées par les États partenaires de l'EAC sous TDU, la KRA émet le formulaire C2. La RDC et le Soudan du Sud dédouanent toujours leurs cargaisons sous le système SIMBA de KRA. Les marchandises à examiner sont ciblées en se basant principalement sur les informations fournies par le scanner. Tous les conteneurs sont scannés au port de Mombasa.
43. Pour ce qui est de l'utilisation du R-ECTS; environ 15% des cargaisons est scellée, KRA compte actuellement environ 3.000 R-ECTS, l'objectif étant d'en acquérir 17.000. Le coût d'un dispositif R-ECTS est d'environ 800 USD.
44. En ce qui concerne l'automatisation et l'interconnectivité avec les autres Parties prenantes, le système national e-SWS du Kenya est utilisé pour l'échange de données utilisées pour le dédouanement des marchandises entre les Parties prenantes. Toutefois, à l'heure actuelle, le système de gestion des manifestes (MMS) utilisé par KRA ne peut ni recevoir ni traiter de manifestes partiels pour approbation et dédouanement des marchandises.
45. D'autres questions à prendre en compte sont
 - i. Seules les cargaisons conteneurisées déséquilibrées transportées par SGR sont ouvertes par KPA pour permettre la redistribution de la cargaison avant qu'un conteneur ne soit transporté par chemin de fer vers le Dépôt Intérieur pour Conteneurs de Nairobi.
 - ii. Ce sont les propriétaires de la cargaison / stations de transit pour cargaisons conteneurisées qui demandent le transfert de la cargaison par chemin de fer.
 - iii. Les scellés de traçage sont utilisés pour faire le suivi des conteneurs dans la cour et des conteneurs transportés par SGR.
 - iv. Un représentant des douanes du Soudan du Sud au port de Mombasa est informé en cas de cargaison à destination du Sud-Soudan qui fera l'objet d'une vérification au Port.
 - v. Les importations sont scannées lorsqu'elles sortent du port et les exportations sont scannées au fur et à mesure qu'elles sont reçues au port.
 - vi. L'identification des conteneurs à examiner est guidée par la comparaison entre les images numérisées et ce qui est déclaré sur la déclaration en douanes. Environ 3% des conteneurs sont vérifiés. Aucune scaner n'est effectuée entre 05h00 et 08h00. Cette période est prévue pour permettre aux scanners de refroidir.
 - vii. La génération du formulaire C2 après armement du R-ECTS sur le camion / conteneur. L'armement sur les conteneurs se fait au terminal 2.

Recommandations

46. **KRA devrait procéder au balisage géolocalisé du RECTS sur l'itinéraire de transit du Port de Mombasa jusqu'au Burundi, RDC et au Rwanda qui passe par le PFAU Taveta/Holili en commençant à la section de transit Voi-Taita Taveta/Holili afin de permettre aux camions d'utiliser cette route.**
47. **Les autorités des recettes devraient améliorer l'échange des données du TDU et l'intégration des systèmes de gestion douanière en vue d'une bonne gestion de C2 et de processus de sortie.**

D. Office Rwandais des Recettes

48. Le processus de dédouanement de l'Office Rwandais des Recettes (RRA) débute avec la réception des manifestes des navires envoyés par les compagnies maritimes à travers KRA/KENTRADE. KRA les approuve et les partagent avec RRA. L'agent de dédouanement déclare les marchandises dans le système Sydonia World de RRA. Les pièces justificatives sont soumises en ligne.
49. Le commerçant / Agent paye les taxes ou les obligations pour le cas des marchandises sous régime d'entrepôt douanier. Il obtient la mainlevée des douanes et se rend au Port de Mombasa pour y récupérer les marchandises.
50. Une fois que la mainlevée douanière est générée dans le système, les douanes accorde la permission sur les marchandises dans KWATOS pour que le commerçant /agent procède au dédouanement avec KPA.
51. KPA donne commerçant /agent obtient l'ordre de collecte des marchandises délivré par KPA. Les marchandises sont présentées à RRA pour leur enlèvement physique.
52. Après qu'une déclaration en douanes ait été examinée, RRA utilise plusieurs canaux de traitement et dédouanement des marchandises. Il s'agit de :
 - i. Canal bleu, autorisation directe - Une note de sortie pour les marchandises est générée.
 - ii. Canal jaune; les documents sont vérifiés dans le système.
 - iii. canal rouge : les conteneurs avec un seul type de marchandise sont ouverts pour vérification au port de Mombasa. Pour ceux contenant des marchandises mélangées, un courrier électronique est envoyé à RRA Rwanda pour que le conteneur soit vérifié à son arrivée au Rwanda.
53. RRA autorise la cargaison, émet une note de sortie pour la cargaison dont les taxes sont payées ou émet le T1 en cas de marchandises entrées pour entreposage sous douanes. Après, KRA scelle les marchandises, le cas échéant, et génère un C2 pour permettre le transit des marchandises vers le poste frontière de sortie du Kenya.
54. Défis

- i. Pénurie de scellés R-ECTS.
 - ii. L'interconnexion des systèmes et les processus de sortie de porte prennent beaucoup de temps.
55. **Les États partenaires de l'EAC sont exhortés d'améliorer l'interface de leurs systèmes de gestion des douanes afin d'assurer l'échange de données avec TANCIS de l'Office des Recettes de la Tanzanie (TRA) pour les marchandises dédouanées dans le cadre du TDU à Mombasa transitant par le PFAU de Taveta/Holili vers le Burundi et le Rwanda.**

E. KENTRADE

56. KENTRADE gère l'e-SWS du Kenya, une plate-forme utilisée par tous les intervenants sur les cargaisons pour échanger les données sur les marchandises en cours de dédouanement. Le e-SWS Kenya fournit également aux Parties prenantes et aux régulateurs une plate-forme pour le traitement et la délivrance des permis utilisés pour le dédouanement des marchandises faisant l'objet du commerce international.
57. KENTRADE s'est associé aux autorités des recettes pour partager des données, notamment des manifestes des marchandises destinées aux pays voisins, ainsi qu'avec OGEFREM-RDC.
58. Les agences qui ne sont pas dotés de systèmes de gestion automatisés peuvent utiliser la plate-forme KENTRADE pour traiter les autorisations pour le dédouanement des marchandises, comme c'est le cas actuellement avec KEBS et OGEFREM.
59. L'e-SWS de KENTRADE enregistre des horodatages qui peuvent être utilisés pour mesurer le temps pris par les agences gouvernementales respectives dans le processus de dédouanement des marchandises. Ils ont impliqué la KMA pour intégrer leur système à l'e-SWS afin que KENTRADE puisse fournir des données pour le Tableau de Bord de la communauté Portuaire.
60. KENTRADE a mis en place un site de sauvegarde qui est actuellement opérationnel. Il assure la continuité des opérations du système KENTRADE. Le pré-dédouanement et l'autorisation partielle des cargaisons sont actuellement liés à la mise en œuvre du système Système Intégré de Gestion de la Douane, qui fait actuellement l'objet d'un projet pilote à l'Aéroport International Jomo Kenyatta (JKIA).
61. Certains des processus du Centre de Guichet Unique (OSC) sont manuels, KENTRADE s'emploie à automatiser le processus d'autorisation de mainlevée. Un module a été développé où les versions seront en ligne et pourront être consultées. Les agences feront leurs interventions / arrêteront le dédouanement de la cargaison à travers le système.
62. La Référence Unique de l'Envoi (RUE) est attribuée à chaque expédition avant le début du traitement des documents. Un tableau de bord a été mis en place à l'intention des Parties prenantes pour qu'ils puissent savoir l'état d'avancement du dédouanement des marchandises par les différentes agences du Gouvernement et au Centre de Guichet

Unique. Les Parties prenantes ont besoin du NIF de KRA pour se faire enregistrer et accéder au tableau de bord et reçoivent un compte à cet effet.

63. La mise en œuvre d'un Système de Guichet Unique Marine, une exigence de l'Organisation Maritime Internationale, est en cours. La mise en place du Guichet Unique Marine a pour but l'informatisation de des recommandations de la Convention pour la Facilitation du trafic maritime international (FAL) en rapport avec la réduction des exigences documentaires pour le transport maritime, à travers la réduction du nombre des déclarations, la réduction des documents, la simplification des formalités, des exigences documentaires et des procédures associés à l'arrivée, le séjour et le départ des navires qui effectuent des voyages internationaux.
64. Les défis rencontrés par KENTRADE comprennent le personnel réduit qui déployé pour couvrir toute la région de Mombasa, où il y a seulement trois membres du personnel pour la région. Il y a besoin de mise en place des accords de niveau de service afin de pouvoir identifier quel partie prenante est responsable pour résoudre un problème donné lorsqu'il se pose.

Recommandation:

65. **La Référence Unique de l'Envoi (RUE) en cours de mise en œuvre par les Etats membres devrait prendre en considération le prototype de la RUE Régionale approuvée par les Etats membres de l'ACTTCN afin d'harmoniser la génération de la RUE et faciliter l'échange des données avec autres TDU des Etats membres.**

F. Bureau Kenyan de Normalisation - KEBS

66. Le rôle du Bureau Kenyan de Normalisation (KEBS) est d'inspecter, mettre en application la conformité aux normes nationales, régionales et internationales.
67. L'avis juridique 127 du Kenya exige la vérification préalable de conformité aux normes nationales du Kenya avant que les marchandises importées n'arrivent au Kenya, pour toutes les marchandises qui demandent la vérification préalable de conformité aux normes en provenance des Etats partenaires. Un certificat de conformité est délivré après le contrôle des marchandises et ce certificat doit accompagner les marchandises importées. Le contrôle prend également en compte les enjeux de la sécurité nationale et environnementaux. Les commerçants qui importent les marchandises sans certificat de conformité déposent la demande d'inspection locale et le certificat à travers l'e-SWS national. Les approbations de KEBS sont effectuées à travers l'e-SWS.
68. KEBS assure le suivi et la mise en application de la conformité aux normes. Toutefois, il n'intervient pas sur les produits destinés aux autres Etats membres qui transitent par le Kenya. Avant que les marchandises non conformes ne soient détruites, le propriétaire est informé. KEBS participe également dans la vente aux enchères pour s'assurer que les marchandises vendues respectent les qualités requises.

69. Les postes frontières ont également le pouvoir de délivrer des certificats de conformité. Le processus de son obtention implique l'obtention de la RUE et l'approbation à travers l'e-SWS du Kenya.
70. Les laboratoires de KEBS ont été équipés pour pouvoir effectuer une large gamme de tests. Si tout est en ordre, L'obtention d'un Certificat de Conformité local prend au moins 4 heures. Cependant, certains certificats de conformité demandent du temps, tel que pour le ciment dont les tests prennent 30 jours avant d'obtenir les résultats. Le Kenya est signataire de la convention de l'OMC sur le droit d'auteur, qui exige les États membres à ne pas utiliser les normes pour entraver le commerce.
71. Toutes les marchandises ne nécessitent pas de vérification préalable de conformité (PVoC). A titre d'exemple les matières premières n'en nécessite pas. Les importateurs ont également la possibilité de demander une dérogation à la PVoC et de faire tester leurs marchandises à leur arrivée dans le pays. En outre, pour les importateurs dignes de confiance, il est également prévu de dédouaner les marchandises sous scellés dans les locaux des propriétaires dans l'attente des résultats des tests effectués par KEBS. Toutefois il est requis de il faut introduire une demande pour cette facilité.
72. Le Kenya reconnaît la certification des normes émises par les États partenaires de l'EAC. Lorsque les produits fabriqués dans la région respectent les normes de qualité, ils reçoivent une marque de normes régionales qui est reconnue par KEBS lorsque ces marchandises sont importées au Kenya.
73. **Les résultats des tests effectués par KEBS ne sont pas communiqués en ligne via e-SWS, ils sont communiqués à des importateurs individuels à des fins de confidentialité. Il est difficile à d'autres organismes d'obtenir et d'utiliser ces informations dans l'exercice de leurs fonctions, le cas échéant.**

G. KEPHIS

74. KEPHIS est une agence parapublique relevant du Ministère de l'agriculture. Elle assure la surveillance des importations et exportations pour vérifier la présence d'organismes nuisibles et de maladies ainsi que les espèces végétales admissibles. Les marchandises inspectées par KEPHIS sont des produits agricoles et des produits en bois.
75. Un permis d'importation ou exportation végétale est obligatoire avant l'importation ou exportation des végétaux au Kenya.
76. Le processus d'importation commence lorsque l'importateur présente un permis d'importation au pays exportateur stipulant les conditions d'importation d'un produit donné. Les documents requis à l'importation comprennent: un certificat phytosanitaire délivré par le pays exportateur, un certificat de fumigation et un certificat / une analyse de teneur en humidité. La demande de certificat phytosanitaire au Kenya est faite en ligne, mais le certificat est délivré en version imprimée.
77. L'examen physique des marchandises par KEPHIS est effectué en collaboration avec d'autres organismes publics. Dans le cas de marchandises rejetées lors de la première

inspection, KEPHIS applique trois options ; la première est de faire traiter les marchandises avant d'être autorisées; ou les renvoyer dans le pays exportateur ou les détruire en fonction de leur état à l'importation et du motif du rejet.

78. En cas d'inspection en vrac des cargaisons à bord de navires, il faut environ 30 minutes à KEPHIS pour délivrer un certificat de décharge si la cargaison est conforme. Les cargaisons conteneurisées sont inspectées soit au port, soit au CFS. KEPHIS contrôle à la fois les documents et les marchandises physiques.
79. En cas de présence d'organismes nuisibles dans l'envoi, KEPHIS identifie le type d'organisme nuisible. Si l'organisme nuisible n'existe pas au Kenya, la cargaison est rejetée. Cependant, si le ravageur existe au Kenya, une fumigation de la cargaison doit être effectuée. KEPHIS dispose d'une liste d'inspecteurs accrédités que le propriétaire de la cargaison peut utiliser pour la fumigation. KEPHIS effectue un audit annuel des entreprises d'inspection agréées avant le renouvellement de leur accréditation.
80. KEPHIS possède un laboratoire moderne à Nairobi où des références pour les tests sont effectuées. Des frais d'une valeur de 3% par kilogramme sont retenus pour l'inspection. Toutefois, pour le blé et les grains destinés à l'Ouganda, des frais pour l'inspection ne sont pas prélevés.

Défis rencontrés par KEPHIS

81. Le plus grand problème rencontré par KEPHIS est le manque d'espace au port. Si un envoi est condamné, il n'y a pas d'espace pour y garder la cargaison afin d'éviter une contamination supplémentaire. En outre, il existe une possibilité de déversement lors du mouvement de la cargaison.
82. Une exigence internationale est que les palettes en bois utilisées pour l'emballage de marchandises conteneurisées soient traitées avant leur utilisation. Cependant, il est difficile de s'assurer que toutes les palettes utilisées pour l'emballage des marchandises conteneurisées ont été traitées, car KEPHIS ou tout autre organisme de contrôle ne peut assister au déchargement de toutes les marchandises importées dans des conteneurs, étant donné que la plupart des conteneurs sont déchargés dans les locaux des propriétaires des cargaisons. Il existe une grande menace de propagation de parasites envahissants et de maladies à travers des palettes en bois non traitées utilisées pour l'expédition de marchandises conteneurisées.
83. **Etant donné l'existence de la menace d'importation de parasites et de maladies invasifs dans la Région du fait de palettes en bois non traitées utilisées dans l'emballage des marchandises, il est recommandé d'utiliser des palettes en plastique. On devrait d'interdire l'utilisation de palettes en bois pour protéger notre région de l'importation de parasites et de maladies envahissantes.**

H. Autorité sanitaire portuaire

84. L'Autorité sanitaire portuaire est responsable de l'inspection des médicaments, produits chimiques, cosmétiques, détergents et vêtements usés. L'autorité sanitaire portuaire a ses bureaux au Port et aux CFS.
85. Les importateurs / agents font une demande en l'Autorité sanitaire portuaire vérifient les cargaisons et établissent leurs rapports en ligne. Les échantillons sont prélevés par les inspecteurs sur terrain qui les livrent aux chimistes du gouvernement pour qu'ils soient testés. Les échantillons prélevés pour les tests sont remis aux chimistes du gouvernement le lendemain du prélèvement et l'importateur / agent est en mesure d'obtenir les résultats 2 jours après le prélèvement des échantillons.
86. L'Autorité sanitaire portuaire est également responsable de la décharge de l'équipage des navires. Le capitaine du navire est requis faire une Déclaration maritime de santé et présenter une note de voyage indiquant les endroits où le navire est passé au cours des six derniers mois. Si le navire est allé à un port en cas de pandémie, il peut être mis sous surveillance jusqu'à la fin de la période d'incubation avant d'être autorisé à décharger les passagers et les marchandises à bord. Les personnes qui voyagent sur un navire doivent se faire vacciner avant que le navire ne prenne la mer. Une autorisation spéciale est demandée par le capitaine d'un navire lorsqu'un cadavre se trouve à bord d'un navire.

I. Conseil de Protection contre les Radiations – RPB

87. La Commission de Protection contre les Radiations (RPB) est un département du Ministère de la santé et est affiliée à l'Agence Internationale de l'Energie Atomique. Sa tâche principale consiste à garantir que les importations de denrées alimentaires soient exemptes de contamination par les radiations.
88. Les clients déposent une demande en ligne via e-SWS Kenya pour faire tester leurs envois. Des échantillons d'aliments collectés chaque jour sont apportés à son bureau au Port pour y être testés. L'analyse est effectuée et la publication des résultats est faite dans les 24 heures. Après analyse, un certificat est délivré pour le rejet ou l'acceptation.
89. La RPB dispose d'un portail sur les radiations qui permet de contrôler que tout ce qui sort du Port est exempt d'émissions radioactives. En utilisant les gadgets installés aux portes de sortie, au cas où il ya une radioactivité, une alarme est déclenchée et le centre de contrôle reçoit une alerte pour vérifier la provenance de l'envoi. Les véhicules d'occasion sont également soumis à des tests de radiation, ainsi que les véhicules qui quittent le Port à destination des pays voisins.
90. Les défis rencontrés comprennent le manque du personnel, le bureau de Mombasa ne compte que 4 personnes. La plupart des analyses radioactives sont sous-traitées à d'autres agences.

J. Station de Dépôt des conteneurs - CFS

91. Les CFS ont été mis en place pour réduire la congestion des cargaisons au port et assurer le stockage temporaire des cargaisons en attendant l'autorisation accordée par les régulateurs. Les CFS sont une extension du port.
92. Les processus des CFS commencent par la désignation par KPA ou les expéditeurs des cargaisons destinées aux CFS. Actuellement, la désignation des cargaisons pour les CFS se fait sur base de rotation en usant de la méthode de tournoi à la ronde (round-robin).
93. Le processus des CFS se déroule comme suit:
 - L'expéditeur ou KPA désigne une CFS où la cargaison doit être déposée à l'arrivée du navire.
 - La CFS obtient un avis de paiement du port, paie les frais du port et obtient un ordre d'enlèvement des conteneurs. (KPA fait payer chaque conteneur spécifique destiné à la station de transit pour cargaisons conteneurisées).
 - La CFS transfère la cargaison du port à ses enceintes; il lui faut 48 heures pour évacuer un conteneur du port après son déchargement du navire.
 - L'expéditeur obtient un ordre de livraison de la compagnie maritime.
 - La cargaison est déclarée par les agents de dédouanement puis examinée par les autorités douanières et autres organismes de réglementation, le cas échéant, avant que les douanes ne délivrent un ordre de mainlevée.
 - Une fois autorisée par les douanes, l'expéditeur paie tous les frais de stockage et de manutention à la CFS, y compris les frais de port. Les CFS appliquent le même tarif que KPA.
94. Les informations sont partagées entre les parties prenantes partagées (les compagnies maritimes, les expéditeurs, les transporteurs et les agents de dédouanement) par courrier électronique.
95. Les défis rencontrés par les CFS sont les suivants:
 - a. Retards dans le retour des conteneurs vides des conteneurs vides renvoyés à Mombasa par SGR et difficultés de leur évacuation.
 - b. Le travail aux CFS est paralysé une fois que KRA ou KPA est confronté à une panne ou arrêt du réseau. S'il s'agit d'une panne d'une câble de la fibre optique, il y a risque que la CFS ne pas travaille pas toute la journée.
 - c. Le manque de scellés électroniques douaniers et l'insuffisance de personnel, en particulier chez les vendeurs de scellés, retardent la livraison des marchandises en provenance du CFS.

- d. KPA devrait essayer d'affecter la cargaison de manière égale à toutes les CFS en se basant sur les volumes totaux.
 - e. Le temps moyen de séjour des cargaisons aux CFS est d'environ 10 jours.
96. **Les capacités inutilisées des CFS à Mombasa et sensibilisation sur l'utilisation du SGR pour le transport des marchandises dont les taxes sont payées de Mombasa à Nairobi**
- a. Suite à la mise en œuvre du train SGR de transport des marchandises, les volumes de cargaisons à provenance de Nairobi à destination du CFS ont considérablement diminué. Les cargaisons provenant de Nairobi destinées au CFS sont actuellement des cargaisons sans connaissance direct et des cargaisons qui doivent être inspectées et dont les tests prennent beaucoup de temps avant que les résultats ne soient obtenus.
 - b. Alors que le dédouanement rapide est l'un des éléments clés de la facilitation du commerce qui intéresse les opérateurs, certains d'entre eux veulent également un stockage temporaire de leurs cargaisons afin de régler quelques problèmes avant la livraison des marchandises dans leurs locaux. En dépit d'autres problèmes rencontrés par le dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi, le temps élevé de séjour des cargaisons au dépôt intérieur pour conteneurs est actuellement d'environ 10 jours. Il serait en partie imputable au fait que certains commerçants sont limités par le manque de lieu de stockage de leur cargaison après dédouanement. Cela pourrait même retarder son évacuation du dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi longtemps après la mainlevée par les autorités de régulation.
97. **Il a été constaté que les commerçants ont besoin de stocker temporairement leurs cargaisons en attendant l'autorisation des autorités de réglementation. Il est nécessaire d'explorer les modalités d'utilisation des CFS afin de répondre aux besoins des commerçants et de promouvoir l'utilisation du SGR pour le transport des marchandises dédouanées dans les SFC de Mombasa à Nairobi, ainsi que pour le transport d'autres marchandises en provenance de Mombasa.**
98. **Les investisseurs privés devraient investir dans des entrepôts, où les expéditeurs peuvent stocker leurs marchandises après la mainlevée des douanes.**

K. Dépôts des Conteneurs Vides - ECD

99. Les Dépôts de Conteneurs Vides (ECD) jouent un rôle important dans la chaîne logistique du transport. Les conteneurs vides sont repositionnés dans les ECD en attendant leur rapatriement ou le chargement des exportations destinées à l'étranger. Les ECD jouent un rôle essentiel dans la réception, l'examen, la réparation, le nettoyage et le stockage des conteneurs vides. Ils agissent comme intermédiaire entre les compagnies maritimes et les expéditeurs qui utilisent les conteneurs. Les ECD sont désignés par les compagnies maritimes pour recevoir en leur nom les conteneurs vides que les expéditeurs ont

renvoyé à Mombasa après le déchargement des marchandises importées. Le dernier kilomètre sur le bon de livraison à partir de la ligne d'expédition indiquera le lieu / ECD où le conteneur doit être envoyé par l'expéditeur.

100. Le Processus de réception de conteneurs vides à l'ECD se passe comme suit:

- i. Le processus de réception des conteneurs vides est en principe le même pour tous les ECD de Mombasa. Les différentes compagnies maritimes accordent un délai de grâce différent pour le retour de leurs conteneurs vides aux ECD désignés. Le nombre de jours donnés comme délai de grâce dépend également de la destination des produits importés. La période de grâce se situe normalement entre 14 et 30 jours. Le comptage de la période de grâce par la compagnie maritime commence à partir du moment où le conteneur arrive au port.
- ii. En outre, les compagnies maritimes exigent également des garanties pour la restitution de leurs conteneurs qui sont déposées par l'expéditeur ou son agent avant qu'un ordre de livraison ne soit émis au commerçant / agent pour récupérer le conteneur du port ou du CFS. Le montant de la garantie demandée dépend de la compagnie maritime, de la destination des marchandises et de la relation entre la compagnie maritime et l'expéditeur ou son mandataire.
- iii. A l'arrivée du conteneur vide l'ECD, l'ECD reçoit un ordre de livraison ou de stockage du chauffeur du camion et vérifie la validité de la période pendant laquelle le conteneur doit être reçu à l'ECD. Si la date de retour du conteneur dépassée, on conseille au chauffeur / agent de revalider la date de retour avec la compagnie maritime avant sa réception par l'ECD. Certaines compagnies maritime, telles que Maersk, sont dotées d'une plate-forme en ligne où ces informations peuvent être vérifiées avant que le conteneur ne soit renvoyé ou reçu dans l'ECD.
- iv. Si la date de retour est valide, l'ECD appose sa signature avant que le transporteur ne soit autorisé à amener le conteneur dans le dépôt. L'ECD dispose d'un système permettant de réguler le nombre de camions reçus dans la cour de stockage. Un formulaire de réservation est rempli et on attribue au conducteur un numéro lui permettant d'accéder à la cour de stockage lorsque le temps de déchargement du conteneur arrive.
- v. Le chauffeur est appelé pour apporter le conteneur qui est reçu par le personnel de sécurité et qualifié de l'ECD et ce dernier confirme si le conteneur réservé est celui indiqué dans le document.
- vi. Le camion est autorisé à entrer dans le dépôt, le conteneur est inspecté afin de détecter d'éventuels endommagements, l'usure, la déchirure et propreté. Un rapport sur l'état du conteneur est généré et introduit dans le système et un reçu d'échange de conteneur est généré automatiquement.
- vii. Une fois que le reçu d'échange de conteneur a été reçu, cela constitue la preuve que l'ECD a bien reçu le conteneur. Le reçu d'échange est présenté à la compagnie maritime pour traiter le remboursement du dépôt de la garanti du conteneur.

- viii. L'ECD repositionne également les conteneurs pour le chargement des exportations. Les normes de conteneur délivrées pour le chargement des exportations dépendent du type de marchandises exportées. Certains produits, tels que le thé, nécessitent de très bons conteneurs alors que d'autres types de produits ne sont pas exigeants tenu de leur nature.



Dépôt de Conteneurs Vides à Mombasa: Ces dépôts sont confrontés au problème de congestion, En moyenne par jour, l'ECD reçoit un grand nombre de conteneurs vides par rapport au nombre de ceux rapatriés par les compagnies maritimes.

101. En cas de rapatriement de conteneurs vides, les compagnies maritimes demandent à l'ECD, par courrier électronique, les conteneurs qu'elles souhaitent rapatrier. Les conteneurs vides sont ensuite livrés au port dans 2 à 4 jours avant l'arrivée du navire au port qui devrait les exporter.
102. Le modèle d'entreprise des ECD est que ce sont les compagnies maritimes qui paient pour leurs services et non pas les expéditeurs. Le nombre de jours pendant lesquels le conteneur est stocké à l'ECD n'affecte pas le montant d'argent facturé par l'ECD à la compagnie maritime.
103. Les problèmes rencontrés par les ECD sont les suivants:

- a. Le principal défi à relever concerne la congestion à la KPA et aux ECD. En moyenne, par jour, les ECD et KPA reçoivent plus de conteneurs vides que ceux qui sont rapatriés par les navires à partir de Mombasa.
- b. Les routes menant à la plupart des ECD sont en mauvais état et encombrées la plupart du temps. Souvent, les ECD ne sont pas en mesure de livrer des conteneurs au Port à temps pour leur chargement sur les navires d'exportation, du au fait que KPA est dans l'incapacité de les recevoir en avance en raison du manque d'espace pour les empiler.



Conteneurs vides empilés au Port de Mombasa en attente de leur rapatriement. Le Port rencontre le problème de manqué d'espace de stockage des conteneurs vides en attendant leur rapatriement par les navires. Cela crée des retards dans la livraison des conteneurs vides au Port, et souvent manquant les heures de clôture de la réception des conteneurs par KPA pour leur rapatriement par les navires

Observation

104. Les conteneurs des lignes maritimes constituent des importations temporaires. En tant que telles, ils devraient être réexportés hors du pays après une période donnée. Les régulateurs ne font pas le suivi et le contrôle de la durée de séjour des conteneurs vides dans le (s) pays. Ils ne savent donc peut-être pas quels conteneurs sont restés au delà des délais et même ceux qui sont vendus sans payer les taxes. Pour les importations temporaires, on est censé payer des taxes si les délais accordés pour une importation temporaire expire, sauf s'il y a une prolongation.
105. **KRA devrait faire le suivi et réglementer la durée de séjour des conteneurs vides afin de contraindre les compagnie maritime à rapatrier leurs conteneurs**

pour désengorger le port et les ECD. KRA devrait également veiller à ce que les conteneurs ne soient pas vendus dans les pays alors qu'ils n'ont pas payé les taxes.

106. **Étant donné le volume croissant de conteneurs avec connaissance direct, KPA devrait créer plus d'espaces pour stocker des conteneurs vides, en particulier ceux avec connaissance direct renvoyé par SGR à Mombasa en attendant leur rapatriement par bateau.**



Les activités à la cour du chemin de fer à écartement métrique rendent difficile le stockage des conteneurs vides dans cette zone. Avant l'extension de la zone du SGR, cette zone était utilisée pour le repositionnement de conteneurs vides qui attendent leur rapatriement par les bateaux

L. Office des Recettes de l'Ouganda (URA) au Port de Mombasa

107. Le système actuel utilisé pour le dédouanement des marchandises sous TDU est le modèle de destination. La documentation et le dépôt des déclarations sont effectués à Kampala, bien que la déclaration des marchandises dans le système SYDONIA de l'URA puisse être faite en ligne à partir de n'importe quel endroit.
108. Le processus de dédouanement des marchandises à destination de l'Ouganda se déroule comme suit :
- Le commerçant / agent fait une déclaration des marchandises dans le système SYDONIA de l'URA et procède à une auto-évaluation des taxes et après au paiement des taxes à la banque. La déclaration en douane effectuées par le commerçant sera répercutée dans le système.
 - Les contrôles documentaires de la conformité à l'évaluation, la classification des marchandises et aux restrictions imposées par d'autres organismes publics sont effectuées à Kampala. Lorsque La déclaration en douane est approuvée, le commerçant reçoit un ordre de mainlevée émis par le DPC en Ouganda (Kampala).
 - L'agent utilise l'ordre de mainlevée pour demander l'évacuation de la cargaison du port, que ce soit pour usage domestique ou pour l'entreposage. En cas d'entreposage, les

taxes ne sont pas payées mais une garantie régionale de transit douanier est payée avant qu'un ordre de mainlevée ne soit émis sous forme de T1 pour permettre à l'agent/commerçant de procéder à la sortie des marchandises du port.

- Au port de Mombasa, le commerçant/ l'agent utilise l'ordre de mainlevée pour demander une note de sortie au bureau de douane de l'URA au port de Mombasa. Avant que cela ne soit fait, l'URA doit supprimer la retenue de la douane dans le système KWATOS de KPA pour que le commerçant puisse payer les frais de port, obtenir l'ordre de collecte délivré par KPA et demander un laissez-passer pour permettre au camion devant transporter les marchandises à destination à entrer dans les enceintes du port.
- Le commerçant / agent se rend à la porte où les marchandises sont affectées et présente l'ordre de sortie à l'agent de KRA à la porte. Ce dernier génère un formulaire C2 permettant aux marchandises de sortir du port et de procéder au voyage de transit vers le poste frontalier de sortie.

109. Il sied également de noter que:

- L'armement du R-ECTS est effectué par KRA avant la génération du formulaire C2 sur base de l'évaluation des risques.
- Les cargaisons avec connaissance direct destinées au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi sont dédouanées par le personnel de l'Office Ougandais des Recettes à Nairobi.
- Dans le cas d'une cargaison destinée à l'Ouganda et qui est désignée pour aller au CFS, celle-ci est accompagnée d'un récépissé de marchandises. Toutefois, le commerçant demande l'autorisation de KRA et KPA et doit faire en sorte que sa déclaration soit enregistrée dans le système SYDONIA d'URA. URA écrit à KRA pour confirmer avant que KRA ne délivre un récépissé de marchandises pour que les marchandises soient acheminées vers la CFS.
- Entre 65 et 70% des marchandises reçues au port sont déclarées dans le système d'URA avant l'arrivée des navires.

110. Les défis auxquels URA est confrontée au Port de Mombasa comprennent :

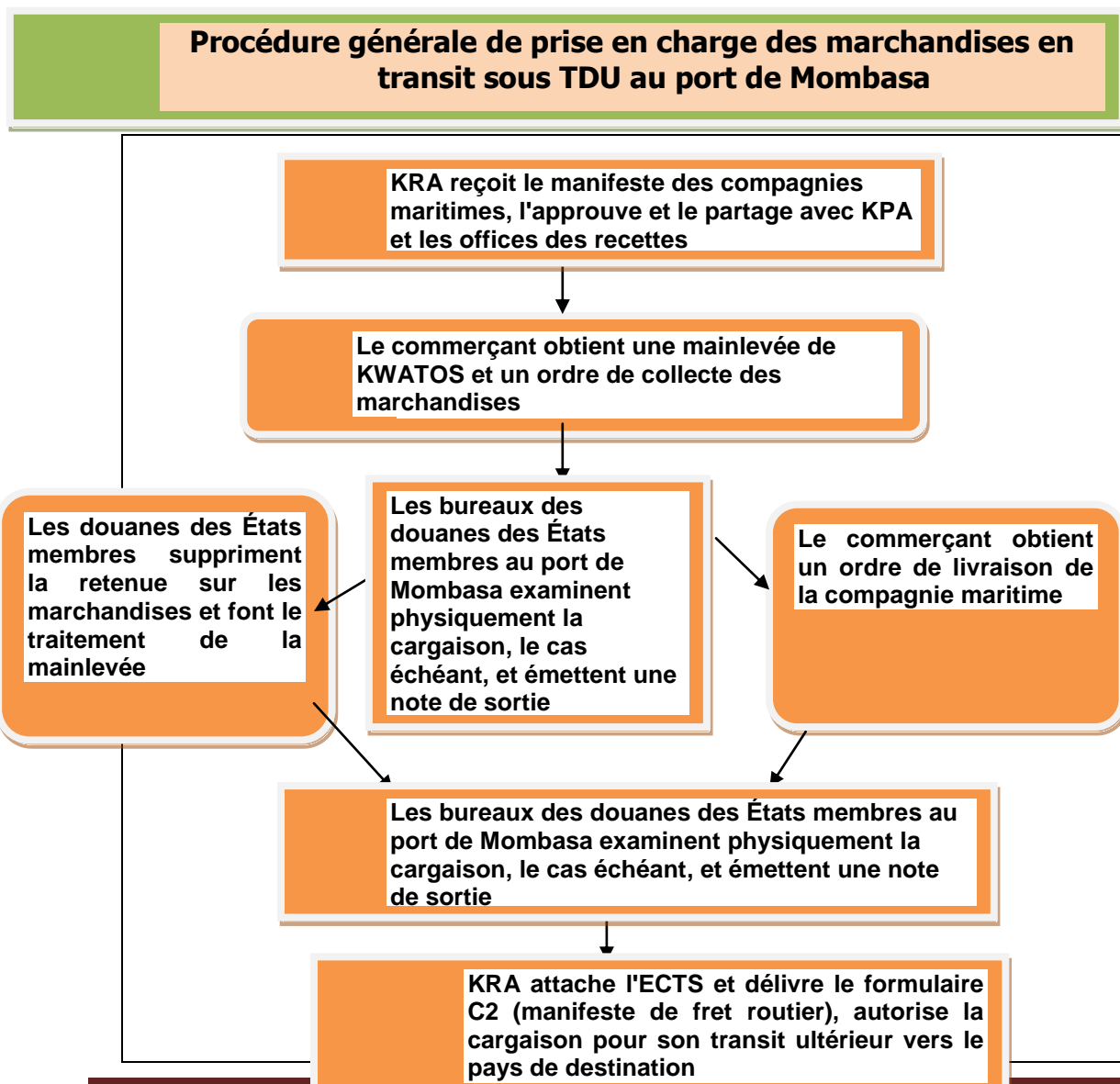
- Une mauvaise inter-connectivité des systèmes de gestion, ce qui retarde le dédouanement des marchandises en dehors du port.
- Insuffisance de R-ECTS pour sceller les cargaisons avant de les permettre leur voyage de transit vers le pays de destination. Un appareil R-ECTS coûte 800 USD. Dans le passé, les transporteurs avaient proposé d'acheter les appareils et les autorités des recettes devraient conserver la fonction de leur opérationnalisation. Ils affirment qu'il est plus coûteux, en temps et en argent, d'attendre un R-ECTS que lorsque le transporteur dispose de son propre appareil qui est armé par les douanes chaque fois que de besoin.

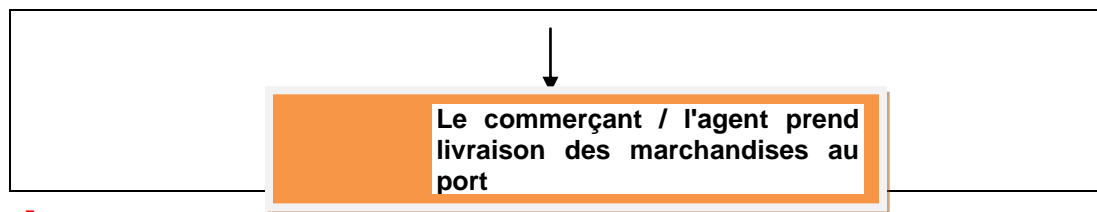
M. Office des Recettes de la Tanzanie– TRA

111. Le système gestion douanière de la TRA utilisé pour le dédouanement des marchandises s'appelle TANCIS. Le processus de dédouanement des marchandises destinées à la Tanzanie via le port de Mombasa est similaire à celui utilisé par OBR, RRA et URA.

112. Les défis soulevés par TRA comprennent :

- Défis en matière d'échange de données et mauvaise interconnexion des systèmes entre les Parties prenantes.
- Dépôts élevés de conteneurs exigés par les compagnies de transport maritime comme garantie pour le retour des conteneurs vides.
- Non reconnaissance de l'obligation de GRTD exécutée à Mombasa pour les marchandises destinées au Burundi et au Rwanda lorsqu'elles arrivent au poste frontière entre le Kenya / Tanzanie en raison du manque d'informations dans le système opérationnel de TRA sur ces marchandises.





N. Association des agents de compagnies maritimes du Kenya– KSAA

113. L'implication des compagnies maritimes dans le dédouanement des marchandises se présente comme suit:
- Les compagnies maritimes préparent et soumettent les manifestes de navire à KRA 48 heures avant l'arrivée du navire au port de Mombasa. Les manifestes sont préparés selon les formats des douanes.
 - Les compagnies maritimes n'ont pas encore commencé à soumettre des manifestes partiels ils attendent la mise en œuvre du système ICMS par KRA. Actuellement, les compagnies maritimes envoient des manifestes supplémentaires, le cas échéant.
 - Pour recevoir un ordre de livraison, il faut d'abord payer la facture émise par la compagnie maritime, qui inclue également les dépôts en espèces de la garantie du conteneur. Ensuite, il a réception des formulaires de garantie du conteneur ainsi que tous les documents nécessaires, tels que les reçus de paiement. Les ordres de livraisons sont obtenus dans les 6 heures. L'obtention d'un bon de livraison est conditionnée par la présentation du connaissement original et une pièce d'identité nationale de l'expéditeur.
 - La livraison des marchandises hors du port pour une cargaison avec connaissement peut se faire par route ou par train, mais un connaissement est facturé avec supplément pour couvrir les frais de transport à partir de Mombasa vers destination et le retour du conteneur vide.

Les autres questions qui ont fait partie des discussions incluent:

114. Les compagnies maritimes ont chargé l'ACTTCN d'utiliser d'autres sources de données pour générer des indicateurs maritimes afin de comparer les résultats des indicateurs de performance avec ce qui est actuellement utilisé. KSAA a promis de communiquer au Secrétariat de l'ACTTCN des données brutes afin de générer des indicateurs maritimes dont certains ne font pas actuellement l'objet d'un suivi, tel que le temps de rotation des conteneurs.
115. Les dépôts en espèces demandés par les compagnies maritimes comme garantie de restitution des conteneurs vides :
- Les compagnies maritimes affirment que ce sont les conteneurs qu'elles utilisent pour faire des affaires. Si elles sont détenues par des expéditeurs et ne sont pas utilisées pour transporter des marchandises par mer, elles subissent alors des pertes. Les dépôts de conteneurs demandés constituent une garantie de risque contre les retards par les expéditeurs pour renvoyer le conteneur vide au-delà de la période de grâce, les endommagements, l'utilisation abusive, la retenue, la perte (vol). En outre,

l'environnement réglementaire ne protège pas les compagnies maritimes pour assurer qu'ils récupèrent leurs conteneurs ou soient indemnisés pour la perte ou les endommagements subis par les conteneurs.

Les dépôts de conteneurs demandés par les compagnies de navigation sont comme suit :

- Le dépôt en espèces pour la cargaison à utilisation domestique pour un conteneur de 20 pieds est compris entre 500 et 1.000 USD et le double du montant s'applique sur un conteneur de 40 pieds.
 - Pour la cargaison en transit, le dépôt en espèces pour un conteneur de 20 pieds varie entre 1.000 et 2.000 USD et le double du montant s'applique sur un conteneur de 40 pieds.
 - Pour les conteneurs spéciaux tels que les conteneurs frigorifiques et citernes flexibles (flex tanks), le montant demandé peut être encore plus élevée.
 - Le montant du dépôt en espèces demandé varie en fonction de la compagnie maritime, de la destination de la cargaison et de la relation entre l'expéditeur et la compagnie maritime.
116. D'autre part, les chargeurs font valoir que les dépôts en espèces demandés sont trop élevés et que le remboursement par les compagnies maritimes lors du retour des conteneurs prend trop de temps. Pour obtenir un remboursement, les documents suivants doivent être présentés à la compagnie maritime : demande de remboursement, reçu de paiement du dépôt, le formulaire de garantie du conteneur, le rapport d'échange de conteneurs émis par l'ECD où le conteneur vide a été renvoyé.
117. Les dépôts de garantie en espèces augmentent le coût des affaires en immobilisant le fonds de roulement. Ils sont payés avant de recevoir un bon de livraison pour la marchandise, mais il faut beaucoup d'efforts pour se faire rembourser longtemps après le retour du conteneur vide. L'impact des dépôts de garantie en espèces est même davantage ressenti par les expéditeurs qui importent de gros volumes de marchandises.
118. Les efforts déployés par certaines Parties prenantes pour trouver d'autres moyens de garantie de retour des conteneurs vides aux compagnies maritimes, tels que des garanties de cautionnement d'assurance, ne se sont pas encore concrétisés.

Observation générale sur la gestion des conteneurs

Rôle du Gouvernement:

119. L'intérêt du gouvernement à assurer le suivi et réglementer le mouvement des conteneurs utilisés pour l'importation de marchandises est maintenu tant que les taxes ne sont pas encore payées. Après le paiement des taxes sur les marchandises importées, le gouvernement perd tout intérêt pour les conteneurs et cesse de faire le suivi de leurs mouvements ou leur localisation. Le retour du conteneur est alors laissé au bon vouloir

du commerçant. Les autorités douanières de la RDC exigeaient autrefois que les expéditeurs déclarent leurs conteneurs sur un formulaire distinct à leur arrivée en RDC et faisaient le suivi leur période de séjour avant la réexportation, mais cela n'est plus pratiqué.

120. Les conteneurs des compagnies maritimes constituent des importations temporaires conformément à la législation douanières. Il n'y a pas de taxes qui sont payées au point d'importation, aucune caution n'est requise. En outre, leur période de séjour dans un pays donné avant leur réexportation n'est pas réglementée. Les conteneurs restent dans les pays pour des longues périodes non spécifiées sans qu'ils soient réexportés, d'autant plus que certains conteneurs sont vendus sur le marché local sans que les taxes soient payées au Gouvernement.

Coût du retour des conteneurs vides:

121. Une fois que le commerçant a retiré ses marchandises, il doit transporter / retourner le conteneur à l'ECD, ce qui entraîne un coût pour le commerçant. Les commerçants ne sont pas facilement disposés à supporter ce coût une fois qu'ils ont reçu leurs marchandises.
122. D'autre part, certains camionneurs rencontrent des difficultés pour livrer des conteneurs vides dans les cours de Mombasa. Souvent, les exploitants de cours refusent de les recevoir et parfois, il faut quelques jours avant qu'un conteneur vide ne soit déchargé d'un camion. Dans ce cas, ils optent que leur voyage de retour soit à vide, plutôt que de faire face aux difficultés liées à la livraison de conteneurs vides. Les camionneurs supportent également les coûts liés à la revalidation des formulaires de garantie des conteneurs avant la réception des conteneurs vides. Le coût se traduit au temps passé par les camionneurs à attendre avant la revalidation et tout paiement dû qui est effectué par l'expéditeur, ce qui prend souvent plusieurs jours.

Cadre réglementaire sur les conteneurs:

123. Il y a des lacunes dans le cadre réglementaire relatif à la gestion des conteneurs en tant qu'importations temporaires et la réglementation des garanties de conteneurs exigées par les compagnies maritimes au port de Mombasa. Ces compagnies peuvent même exiger un montant de dépôt qui est supérieur à la valeur du conteneur. La solution à ce problème nécessite la participation du Gouvernement, non seulement pour obliger les expéditeurs à renvoyer à temps les conteneurs vides à Mombasa, mais également pour les protéger contre le dépôt des garanties en espèces exorbitantes.

Scénario de meilleures pratiques pour la gestion des importations temporaires:

124. A l'heure actuelle, les autorités des recettes de l'Ouganda utilisent le système TEVIES (Système d'importation et d'exportation temporaires de véhicules) pour gérer les véhicules importés ou exportés temporairement hors de l'Ouganda. Tout comme les véhicules importés ou exportés temporairement, les conteneurs des compagnies maritimes sont des importations temporaires dont leurs taxes ne sont pas payées au

moment de l'importation, aucun cautionnement douanier n'est exécuté pour garantir l'exportation du conteneur après avoir servi le but pour lequel il a été importé ou après une durée de temps donnée. TEVIES peut être utilisé comme référence pour développer un mécanisme de surveillance et de gestion des conteneurs des compagnies maritimes.

125. **Il a été recommandé ce qui suit:**

- **Les agents de facilitation du commerce devraient explorer les modalités permettant d'avoir des dépôts en espèces renouvelables auprès des compagnies de navigation pour garantir le retour des conteneurs vides, autres que le paiement des garanties spécifiques exigées pour chaque transaction.**
- **Les douanes devraient surveiller les mouvements et réglementer la durée de séjour des conteneurs dans leur pays et obliger également les expéditeurs ou les compagnies maritimes à les réexporter.**
- **Explorer l'utilisation de l'assurance dans laquelle un expéditeur paie une prime en tant que garantie de conteneur.**
- **Un cadre réglementaire est nécessaire non seulement pour protéger les intérêts légitimes des compagnies maritimes, mais aussi les intérêts des expéditeurs.**
- **Les compagnies maritimes devraient permettre aux ECD de recevoir les conteneurs, puis de valider la date de retour pour les conteneurs restés au-delà de la période de grâce, afin de permettre aux camions de mener d'autres activités de transport.**
- **Les États membres sont instamment invités à tirer parti du système existant de gestion des importations / exportations temporaires de véhicules (TEVIES) et développer un système de surveillance et de gestion du séjour des conteneurs de compagnies maritimes dans leurs pays.**
- **Le Secrétariat devrait élaborer un document conceptuel détaillé pour aider les Etats Membres dans leur débat sur le problème des retards du retour des conteneurs vides, ainsi que sur des cautionnements élevés demandés à titre de garantie de leur retour.**

O. Association Internationale des transitaires et des entreposages du Kenya – KIFWA

126. Les agents de dédouanement commencent le processus de documentation de la cargaison après réception des principaux documents commerciaux envoyés par le commerçant. Les documents comprennent : le connaissement, la facture, le certificat d'assurance, la liste de colisage et les certificats de conformité requis par les différents organismes de réglementation, en fonction du type de marchandises importées.
127. Une fois le manifeste approuvé par KRA dans le système, les agents de dédouanement commencent le processus de dédouanement en traitant le formulaire de déclaration

d'importation (IDF), font une déclaration en douane dans SIMBA et déposent électroniquement la déclaration au DPC aux fins de traitement par la douane.

128. L'agent de dédouanement obtient le bon de livraison auprès de la compagnie maritime après avoir payé les frais à la compagnie maritime et fait un dépôt en espèces pour garantir à la compagnie maritime le retour du conteneur vide.
129. Le bon de livraison et la déclaration en douanes sont utilisés pour traiter la livraison de la cargaison en dehors du port / CFS.
130. Défis rencontrés par les agents de dédouanement dans l'exécution de leur travail:
 - i. Retard dans l'évacuation de la cargaison du port ;
 - ii. Les conteneurs non équilibrés sont refusés et ne peuvent pas être transportés par SGR, sauf en cas de rectification.
 - iii. Les conteneurs qui tordent les scellés en mauvais état;
 - iv. Aucune communication de KPA sur des conteneurs rejetés ;
 - v. Dédouanement des marchandises dangereuses ;
 - vi. Congestion au Dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi ;
 - vii. Les conteneurs à bord des navires qui déchargent près de SGR sont accordés la priorité pour le chargement sur les wagons du SGR destinés au Dépôt Intérieur pour conteneurs de Nairobi, tandis que ceux qui sont arrivés au port plus tôt attendent leur chargement au port.

P. Office Burundais des Recettes– OBR

131. Le processus de se passe comme suit:
 - i. OBR reçoit le manifeste de navire envoyé par KRA et le télécharge dans son système de gestion douanière pour permettre aux agents de dédouanement de faire des déclarations ;
 - ii. L'agent de dédouanement dépose la déclaration en douane ;
 - iii. L'agent soumet la déclaration en douane à OBR accompagnée des pièces justificatives; il le dossier aux douanes après le paiement des droits. OBR traite la déclaration à son bureau au Burundi et génère une autorisation de sortie dans système SYDONIA.
 - iv. L'agent présente l'ordre de mainlevée au bureau de l'OBR de Mombasa, qui émet une Note de sortie des les marchandises pour lesquelles des taxes ont été acquittées. Pour les marchandises sous Entreposage douanier, un T1 est émis.

- v. La retenue des douanes fiscales est supprimée dans KWATOS pour permettre à l'opérateur de payer les redevances portuaires et de faire libérer sa cargaison par KPA pour un transit ultérieur.
- vi. L'agent passe le avec T1 / Bon de sortie à KRA pour obtenir un C2.
- vii. Dans le cas d'unités de véhicules à moteur destinés au Burundi, la vérification est faite au port avant d'être autorisés pour un transit ultérieur.
- viii. Le Burundi a déployé le dédouanement des marchandises sous TDU le 1^{er} septembre 2018.
- ix. Le défi d lié à l'échange d'informations existe toujours. A titre d'exemple, les manifestes de SIMBA ne peuvent pas être reçus. Dans cette situation, une demande d'utilisation de l'ancien système IM8 pour le dédouanement des marchandises en transit vers le Burundi est adressée à la KRA.

Q. Les douanes du Soudan du Sud

132. Il a été observé que :

- i. Actuellement, les douanes du Soudan du Sud relèvent de la nouvelle autorité des recettes nationales qui est l'Office Nationale des Recettes du Soudan du Sud.
- ii. Actuellement, les douanes du Soudan du Sud ne sont pas automatisées.
- iii. Les marchandises à destination du Soudan du Sud sont dédouanées via le système SIMBA de KRA avant d'être autorisées pour leur transit à partir de Mombasa.
- iv. Le bureau des douanes du Soudan du Sud à Mombasa fait le suivi des cargaisons à destination du Soudan du Sud à travers le fichier / système de KRA.
- v. Pour le moment, les agents des douanes du Soudan du Sud au port de Mombasa ne peuvent pas accéder aux informations relatives à une transaction tant que toutes les procédures de dédouanement dans le système SIMBA de KRA ne sont pas terminées.
- vi. La déclaration des marchandises aux douanes du Soudan du Sud est effectuée aux postes frontières du Soudan du Sud.
- vii. Les retards des cargaisons destinées aux CFS entraînant le paiement de frais de surestaries.
- viii. Toutes les marchandises passant par le poste frontière de Nadapal entre le Soudan du Sud et le Kenya sont vérifiées au port de Mombasa.

133. **Il a été recommandé aux douanes du Soudan du Sud d'accélérer le processus d'informatisation de son système d'exploitation pour faciliter la mise en œuvre du dédouanement de ses marchandises sous TDU ainsi que de permettre l'échange avec les autres Parties prenantes des données utilisées dans le dédouanement des marchandises.**

R. Service de la Police Nationale du Kenya– KNPS

134. Dans l'accomplissement de ses tâches, le Service de la Police Nationale du Kenya (KNPS) :

- i. Assure la sécurité du Port et le long des corridors de transport. La sécurité du Port commence dans les eaux territoriales du Kenya, assurée par la Marine du Kenya. Cette dernière assure la surveillance et la sécurité de l'océan.
- ii. Fait des patrouilles le long des canaux ou des voies navigables et à l'intérieur des eaux territoriales ainsi que sur toute la longueur des corridors de transport
- iii. Préviend l'entrée des navires ou des personnes non autorisées dans les canaux, ils peuvent monter à bord et inspecter les navires et vérifier les documents et l'équipage à bord.
- iv. Lorsque les marchandises sont déchargées, la KNPS assure leur sécurité dans la cour de stockage du port. Le Port est équipé de système de cameras de surveillances (CCTV) utilisé pour la surveillance et pour détecter tout problème qui surviendrait. Le Service National de Renseignement quant à lui, il fournit des informations en rapport pour prévenir toute infraction à la loi.
- v. Assure la libre circulation du trafic au sein du port et régule le trafic.
- vi. L'Officier de police judiciaire (DCIO) veille à ce que les enquêtes soient menées à fond, appuie la prévention de la contrebande et, le cas échéant, assure la liaison avec Interpol pour le traitement des infractions commises.
- vii. La sécurité des marchandises qui ont quitté le port est assurée. Il existe une équipe de sécurité du corridor Nord. Le Corridor Nord est divisé en secteurs le long de la route allant de Mombasa jusqu'à Malaba. Il existe également des sous-secteurs dans les secteurs, ce qui facilite la mise en application d'une sécurité efficace pour les marchandises en transit.
- viii. La Police Nationale effectue une surveillance de 24 heures sur 24 heures et de 7 jours sur 7 jours pour surveiller les marchandises le long du corridor et elle travaille en collaboration avec toutes les autorités des recettes et en collaboration avec les postes de police locaux. La police fait partie de l'unité d'intervention rapide, l'Unité de surveillance du Transit (TMU) de KRA. Les agents de police sont également présents dans des zones sensibles, par exemple dans des endroits montagneux, pour dissuader afin que les conteneurs ne soient pas altérés le long du corridor lorsque des camions sont en cours de leur voyage de transit.
- ix. S'assure toute personne qui accède au Port est en possession d'un laissez passer. Le laissez-passer est utilisé pour vérifier les véhicules et les visiteurs autorisés.
- x. Les officiers de police sont attachés à toutes les agences.

xi. Il existe un système de communication entre les autorités des recettes et la police. La police a également des unités mobiles de patrouille le long du Corridor Nord et de la section de transit Voi-Taveta. En outre, le Service de la Faune du Kenya (KWS) effectue également des patrouilles à pied le long de cette route pour renforcer la sécurité.

135. Les défis soulignés par le Service de la Police Nationale du Kenya incluent:

- Le dédouanement des cargaisons implique beaucoup de documents et tous les agents de police ne sont pas familiarisés avec la documentation, les agents de police ont besoin de formation.
- Même si le KNPS a accès à certains systèmes du port - par exemple les scanners - tous les policiers ne sont pas en mesure d'interpréter les images numérisées, ce qui nécessite une formation leur permettant d'interpréter les images.
- Il faut davantage de policiers pour l'unité de police du Corridor Nord afin d'assurer une couverture efficace et adéquate de l'itinéraire.
- Il est nécessaire d'harmoniser les lois dans la région pour contrôler les produits de contrebande.
- La sécurité doit contrôler les livreurs de navires qui approvisionnent les navires afin de renforcer la sécurité et la sûreté.

136. **Il est recommandé que les agents de police affectés à la mise en application de la réglementation en matière de transport et de manutention des cargaisons faisant l'objet d'un commerce international bénéficient au minimum d'une formation de base en matière des douanes. Les agents de police devraient également être formés à l'interprétation des images provenant de scanners.**

137. **Il est également recommandé aux autorités des recettes de mettre en place un mécanisme leur permettant de partager les alertes du R-ECTS en temps réel avec l'unité de police en charge de la surveillance des cargaisons le long des corridors de transport afin de permettre une intervention rapide de la police en cas de problème ou d'altération de la cargaison.**

Itinéraire de transit de Mombasa – Voi – Taveta



Le train SGR de transport des cargaisons transportant 100EVP se dirigeant à Nairobi en provenance du port de mombasa. Il faut environ 10 heures pour que le train parcoure 500 km pour arriver à Nairobi. L'achèvement de la route Dongo Kundu (montrée dans la photo) a facilité l'accès des camions au Port.

Longueur des routes classifiées au Kenya

138. Le tableau ci-dessous indique la longueur des routes classifiées au Kenya et la nature de leurs surfaces.

Routes classifiées sous la responsabilité KeNHA

CLASSEMENT DES ROUTES	GOUDRONNEE	NON GOUDRONNEE	TOTAL (KMS)
Autoroutes (S)	40	0	40
Route internationales (A)	4,609	2,221	6,830
Route nationales (B)	5,463	6,216	11,679
TOTAL	10,112	8,437	18,549

Source: KeNHA

S. Pont-bascule de Mariakani

139. Le pont-bascule de Mariakani est la deuxième station de pesage la plus fréquentée du Kenya après Athi River. Pour faciliter la circulation à Mariakani, un autre pont-bascule a été installé sur le côté opposé de la route pour peser les véhicules en direction de Mombasa. Le pont-bascule est utilisé pour mettre application les limites de la charge des véhicules de l'EAC. L'exploitation des ponts-basculés au Kenya est faite par la sous-traitance des entreprises privées. Le pont-bascule Mariakani est géré par Avery East Africa Ltd.

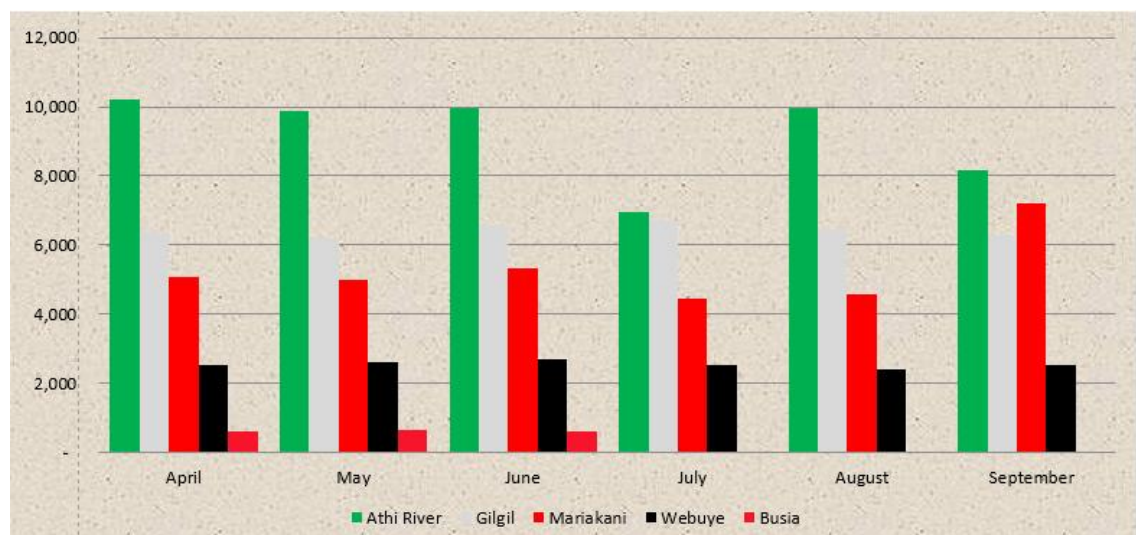


Un camion entrain d'être pesé sur la balance du pont-bascule à multiplateforme à Mariakani. La balance statique pèse le poids de tous les essieux en même temps une fois que le camion est sur la balance et il faut moins d'une minute pour le peser. Le plus grand défis rencontrés par les camions transportant des cargaisons en vrac est le ripage des cargaisons lorsque les camions sont en mouvement.



Un transporteur est requis de redistribuer la cargaison dans un conteneur de 40 pieds. Après le déchargement, il est souvent difficile pour toute la cargaison d'être remis dans le conteneur. Le commerçant est tenu à chercher autre véhicule pour transporter les marchandises qui ne peuvent pas être remis dans le conteneur, ce qui est un défi majeur, en particulier pour les marchandises en transit vers d'autres pays. Le déchargement expose également les marchandises à des endommagements et au vol. La limite de tolérance pour la charge à l'essieu est de 5% et pour le poids total du véhicule est de 0%.

Moyenne mensuel de trafic journalier



Source: Observatoire de Transport du Corridor Nord – La moyenne journalière pour chaque mois du nombre des camions pesés le long du Corridor Nord au Kenya pour la période d'avril à septembre 2018

T. Parc de stationnement des camions de Maungu

140. Le parc de stationnement de camions de Maungu a été développé par le gouvernement du Comté de Taita-Taveta. Il a une capacité de 150 camions, et est équipé de pavillons pour le repos, restaurants et établissements médicaux. Le stationnement et les autres installations du parc sont gérés par des opérateurs privés. Le parc ne perçoit pas de frais sur les camions stationnés pendant la journée, mais il facture 100 Kshs par camion et par nuit. En moyenne 50 camions garés par nuit. Les gîtes facturent 300 Ksh par nuit. La sécurité au parc de stationnement est assurée par la police nationale du Kenya.



Camions garés au parc de stationnement des camions de Maungu. D'autres voyageurs, tels que les autobus et les voitures, utilisent également le parc de stationnement pour utiliser les installations qui s'y trouvent. Certaines sociétés de transport ont également des bureaux installés dans le parc, qui sont utilisés comme points de contrôle pour surveiller leurs camions et fournir une assistance à leurs chauffeurs en cas de besoin.

141. Les défis observés au parc de stationnement incluent:
- i. Le parc manquait d'eau courante. Au moment de notre visite, la pompe de forage était en panne.
 - ii. Le nombre de toilettes dans le parc n'est pas suffisant par rapport à sa capacité.
 - iii. Il n'y a pas de zone désignée pour le stationnement des camions transportant des marchandises dangereuses.
 - iv. Le parc manque d'équipements de base pour la lutte contre les incendies.
 - v. Il est nécessaire de renforcer les mesures de sécurité dans le parc de stationnement.

vi. Les automobilistes préfèrent se garer le long de la route malgré l'existence du parc, ce qui soulève des problèmes de sécurité et constitue également une préoccupation pour les autres usagers de la route.

142. **Il est recommandé de renforcer les mesures de sécurité dans le parc de stationnement des camions de Maungu en l'équipant de caméras de vidéosurveillance pour faciliter le suivi des activités dans le parc. Tous les véhicules entrant dans le parc de stationnement devraient être enregistrés, même s'ils ne passent pas une nuit au parc. Les véhicules immatriculés ne devraient pas être limités aux camions, mais également aux autres catégories de véhicules accédant au parc, tels que les bus et les voitures.**
143. **Les autorités en charge de la construction des routes devraient aménager des parcs de stationnement routier dans des zones dépourvues de gares routières ou d'installations pour le stationnement de camions. Compte tenu du défi que représente l'acquisition de terres, les gouvernements des comtés au Kenya sont instamment exhortés de fournir des terrains pour la construction de parcs de routiers de stationnement le long des routes.**

U. Poste de Police de Voi

144. La région de Voi compte quatre divisions et quatre postes de police pour renforcer la sécurité des marchandises le long du corridor. Ils ont une patrouille routière chargée de la sécurité des marchandises en transit. Des barrages routiers improvisés sont également mis en place pour parer aux éventualités et dissuader les contrevenants à la loi. Au cours des six derniers mois, aucun cas de vol de marchandises en transit n'a été signalé dans la zone. Cependant, il a été signalé que certains conducteurs sont en connivence avec des voleurs pour voler des marchandises en transit.
145. Les points noirs source d'accident dans la région de Voi se trouvent à Ndera et à Ndili, bien que les tronçons routiers soient droits.
146. Même si les autorités des recettes partagent des informations avec la Police Nationale du Kenya (KNPS) sur les marchandises enfreignant le code de transit (alertes émis par le R-ECTS), cela n'est pas fait en temps réel pour permettre à KNPS d'intervenir en temps voulu.
147. **Il est nécessaire que les alertes automatiques du R-ECTS soient partagées avec la police pour permettre à la police d'intervenir rapidement en cas de manipulation des cargaisons. Cela peut être fait pour compléter le groupe WhatsApp utilisé par la police pour partager les informations.**



Une section de route près de Voi en cours de réhabilitation. La présence de la police à ces endroits est essentielle pour guider le flux de la circulation et éviter les embouteillages. Le Corridor Nord est le corridor le plus achalandé de la région de l'Afrique de l'Est. Un ralentissement de la circulation pendant 5 minutes peut entraîner un embouteillage de plus de 5 km et des retards de plus de 2 heures.

V. Commissaire de comté de Taita-Taveta

148. L'équipe chargée de l'enquête s'est rendue auprès du Commissaire du Comté de Taita-Taveta pour lui faire part de certaines des conclusions de l'enquête et ainsi que des problèmes à résoudre qui relèvent de la compétence du comté.
149. **Il a été recommandé que le rapport final de l'enquête soit partagé avec le Commissaire du Comté de Taita-Taveta afin de faire le suivi de la mise en œuvre des recommandations formulées dans les domaines relevant de la juridiction du comté.**



Sections de la route Voi-Taveta nouvellement construite avec les marquages appropriés et l'infrastructure routière. La route est conforme aux normes minimales recommandées pour les routes du Corridor Nord : 7 m de largeur, accotements de 1,5 m de chaque côté de la route, voie de montée pour les collines, marquage approprié.

signalisation et glissières de sécurité, le cas échéant. L'image ci-dessous: une voiture après avoir passé un ralentisseur de la route. Certaines des ralentisseurs construits le long de cette route sont trop hauts et endommagent les véhicules.



Les ralentisseurs de la route sont trop utilisés comme moyen de limitation de la vitesse. Bien qu'ils favorisent la sécurité, ils causent des retards, les embouteillages, endommagent les véhicules et causent l'augmentation de la pollution lorsque les camions ralentissent et accélèrent.

150. Il a été observé qu'en général la qualité des routes le long des corridors de transport s'est beaucoup améliorée. Cependant, les transporteurs étaient préoccupés par les limites de vitesse imposées sur certains tronçons de la route qu'ils jugeaient très basses, en particulier lorsqu'on passe en Tanzanie. De plus, les ralentisseurs sur les routes sont trop nombreux, certaines sont construits très haut et peuvent endommager les véhicules lors de leur passage.
151. **Il est recommandé de mener l'enquête sur le reste de la section de transit reliant le Corridor Nord et le Corridor Central, de Mombasa à Bujumbura, afin d'informer les Parties prenantes de l'état de la totalité de la route de transit. Cela permettra également d'indiquer quelles sections des corridors doivent être proposées pour revue de la limitation de vitesse.**
152. **Il est recommandé de rationaliser le nombre de ralentisseurs routiers construits le long des différentes sections des corridors et de normaliser la taille des ralentisseurs dans le but de minimiser les dommages causés aux véhicules.**
153. **En outre, il est recommandé d'utiliser d'autres moyens de ralentissement de la vitesse que de mettre l'accent sur l'utilisation de ralentisseurs tels que l'utilisation de radars fixes, assortis de lourdes amendes pour les contrevenants.**



Une section de la route Voi – Taveta nouvellement construite. On peut remarquer des ravins qui se développent à droite de la route. Il est nécessaire de travailler sur le drainage de la route pour la protéger des endommagements prématurés.

PFAU de Taveta/Holili

154. Le Poste Frontière à Arrêt Unique d’Holili se trouve sur le côté tanzanien de la frontière Taveta/Holili.



Photo de famille de l'équipe d'enquête des Parties prenantes de l'ACTTCN avec les Parties prenantes du PFAU de Taveta/Holili après la tenue de la réunion de consultation

W. Office des Recettes de la Tanzanie– au PFAU Taveta/Holili

155. Il existe deux catégories de dédouanement des cargaisons utilisées par l'Office des Recettes de la Tanzanie (TRA) au PFAU de Holili :
- les marchandises documentées sous TDU, où la déclaration en douane des marchandises est faite dans le pays de destination et les marchandises examinées au port d'entrée ; et
 - Les nouvelles déclarations qui ont pour origine le PFAU, où les agents de dédouanement déposent des déclarations dans le système TANCISTRA pour déclarer les marchandises en transit ou à usage domestique. Les documents peuvent être traités dans le système TANCIS par des agents de dédouanement avant l'arrivée des marchandises à la frontière. Les marchandises en transit sont vues, la caution garantie approuvée par les douanes et scellée au PFAU avant d'être autorisées pour un transit ultérieur.
156. Dans le cas de marchandises qui transitent par la Tanzanie en provenance du Burundi, la RDC et le Rwanda à destination du Kenya (Mombasa), les camions s'arrêtent du côté kenyan du PFAU (Taveta), la TRA confirme que les scellés sont intacts, fait sortir les marchandises de la Tanzanie et les remettent. à KRA pour l'autorisation de poursuivre son transit.
157. Depuis l'achèvement de la route reliant la frontière de Taveta/Holili à Voi, le volume de marchandises transitant par le PFAU a beaucoup augmenté. Les marchandises

dédouanées à travers le PFAU comprennent principalement: le ciment, clinker, engrais, sel de table, tôles ondulées, huile de palme brute destinées au Burundi et au Rwanda. En moyenne 7 à 8 camions sont dédouanés par jour, mais le PFAU dédouane parfois jusqu'à 20 camions transportant des engrais ou des clinkers pour le transit.

158. Les marchandises entrées dans le cadre du TDU en provenance du Kenya et destinées à la Tanzanie sont vérifiées à la frontière et autorisées à être utilisées pour consommation domestique. La gestion des risques est utilisée pour cibler les marchandises nécessitant une vérification. La vérification peut impliquer d'autres organismes gouvernementaux. Il y a douze agences gouvernementales qui œuvrent au PFAU d'Holili, parmi lesquelles TRA, SCT, Autorité de Santé portuaire, TFA, Poids et mesures, Médecins gouvernementaux, Foresterie et les Vétérinaires.
159. Il n'existe pas d'interface permettant de recevoir des données sur les marchandises déclarées sous TDU à partir du port de Mombasa au Rwanda et au Burundi. En tant que tel, le commerçant / agent est tenu de faire de nouvelles déclarations et d'exécuter un nouveau cautionnement à la frontière de Holili avant que les marchandises ne soient autorisées à transiter par la Tanzanie.
160. Les installations de manutention des marchandises sont limitées étant donné que le programme TDU n'est pas destiné à l'examen des marchandises. À l'heure actuelle, le PFAU est en mesure de vérifier 6 camions en même temps sur son poste de vérification. Les marchandises en transit ne sont pas soumises à un examen approfondi. Le PFAU dispose également d'un espace limité pour le stationnement de camions. Il peut accueillir environ 30 camions.



L'équipe d'enquête tenant une réunion de consultations avec les fonctionnaires gouvernementaux du Kenya et de la Tanzanie au PFAU d'Holili. Pour comprendre les causes des défis rencontrés par les opérateurs des secteurs public et privé il faut se rendre sur terrain. Le Comité Conjoint aux Frontières au PFAU Holili-Taveta été primordial pour adresser les défis opérationnels rencontrés à la frontière.

161. La redevance d'usage de la route est facturée à 16 USD par 100 km et à 20 USD pour les voitures par mois. Les véhicules des États partenaires de l'EAC ont droit à une entrée gratuite pendant sept jours. Pour qu'un véhicule puisse être autorisé à transporter des marchandises en transit dans les États partenaires de l'EAC, il doit être autorisé par les douanes à le faire dans l'un des États partenaires. La licence de transport de marchandises en transit (TGL) pour un seul camion coûte 200 USD et a une validité d'un an.



Les camions garés au PFAU d'Holili. Au moment de la visite, la plupart de ces camions étaient garés à ce PFAU pour plus de deux semaines. Suite à l'expiration de leur licence de transport de transit, ils ne pouvaient pas être dédouanés.

162. La validité des licences de transport de marchandises en transit (TGL) est valable pour une période d'un an, mais toutes les licences délivrées au cours de l'année expirent le 31 décembre de l'année de délivrance.
- Les TGL délivrés par les autorités des recettes des États partenaires l'EAC en vertu de la loi de l'EAC sur la gestion des douanes sont reconnus par tous les États partenaires et ont une durée de validité d'un an, mais toutes les licences délivrées au cours de l'année expirent le 31 décembre de l'année d'émission. Cela signifie que même si la licence a été obtenue au début du mois de décembre, elle expire le 31 décembre après être utilisée à peine pendant un mois. Le paiement pour TGL n'est pas calculé au prorata; on paie le montant total pour le TGL pour toute l'année quelle que soit la date d'émission.
 - Une date unique d'expiration constitue également une contrainte pour le transporteur qui souhaite obtenir un renouvellement car toutes les licences expirent en même temps, quelle que soit la date de l'année de délivrance de la licence. Cela est également injuste pour ceux qui l'obtiennent vers la fin de l'année. Plus de dix camions ont été retenus au PFAU de Taveta / Holili pendant plus de deux semaines; ne pouvaient pas être dédouanés pour un transit ultérieur en raison de l'expiration de leurs TGL survenue le 31 décembre 2018. Les camions étaient arrivés à la frontière avant la fin de l'année, transportant des marchandises de transit.

163. **Il a été recommandé à l'EAC de revoir la date d'expiration du TGL afin que sa validité soit pour un an à compter de sa date de délivrance.**
164. Les autres problèmes soulevés au PFAU de Taveta/Holili sont les suivants:
- Le PFAU n'est pas équipé de scanners pour dédouaner rapidement les marchandises.
 - L'espace pour le stationnement des véhicules au PFAU d'Holili est petite, si l'on se base sur les prévisions relatives à l'augmentation du trafic au PFAU. En outre, le PFAU d'Holili est n'a pas de zone réservée au stationnement de camions transportant des marchandises dangereuses ni d'installations pour les animaux.
 - L'interface des systèmes d'exploitation pour permettre l'échange de données constitue toujours un défi majeur.
 - TRA n'utilise pas encore de R-ECTS, ce qui fait que les marchandises en provenance d'un État partenaire transitant par la Tanzanie vers un autre Etat partenaire sont tenues d'obtenir un scellé de la Tanzanie avant de transiter par la Tanzanie, même lorsqu'elles disposent d'un R-ECTS.
165. **Il est recommandé à tous les États partenaires de l'EAC d'adopter un R-ECTS doté d'une plate-forme commune afin de permettre un suivi continu des marchandises dès l'origine à la destination tout au long des corridors Central et du Nord.**
166. **En outre, les autorités des recettes devraient procéder à la localisation géographique de toutes les sections de transit afin de faciliter le suivi du fret sur l'ensemble des réseaux de corridors.**



Animaux paissant près du PFAU Taveta/Holili: De nombreux animaux sont échangés de part et d'autre de la frontière de Taveta/Holili. Toutefois, le PFAU ne dispose pas d'enclos pour garder les animaux en attendant leur autorisation par les organismes de réglementation. Signalons que de 60% des maladies animales sont contagieuses.

X. Service d'Immigration de la Tanzanie au PFAU de Taveta/Holili

167. Les voyageurs qui entrent en Tanzanie en provenance du Kenya sont accueillis par le service d'immigration au PFAU d'Holili. reçoivent un cachet de sortie est mis sur leur document de voyage par le guichet d'immigration du Kenya avant de se rendre au guichet de la Tanzanie pour recevoir le cachet de visa d'entrée en Tanzanie. Les citoyens

des États partenaires de l'EAC ne paient pas de frais de visa et bénéficient d'une période de séjour allant jusqu'à 3 mois. **Cependant, actuellement, les citoyens du Soudan du Sud, même s'ils sont membres de l'EAC, paient un visa d'entrée unique de 50 dollars en Tanzanie, cela s'applique aux Tanzaniens lorsqu'ils se rendent au Soudan du sud.**

168. Le service d'immigration dispose également d'un service d'octroi de laissez-passer d'urgence valable 14 jours utilisable dans un rayon de 13 km.
169. Les voyageurs fréquents qui franchissent la frontière sont accordés un visa à entrées multiples, afin de ne pas faire estampiller leur passeport chaque fois qu'ils franchissent la frontière, en particulier ceux qui franchissent la frontière plusieurs fois par jour ou par semaine.
170. **Les États membres des corridors central et nord sont exhortés à éliminer le paiement des frais de visa pour les citoyens des États membres lorsqu'ils traversent la frontière d'un État pour aller dans un autre.**

Y. Service Sanitaire portuaire de la Tanzanie au PFAU Taveta/Holili

171. Le rôle du Service Sanitaire portuaire de la Tanzanie est de contrôler la propagation des maladies infectieuses et contagieuses. Pour entrer en Tanzanie, un certificat de vaccination international et avoir été vacciné contre la fièvre jaune sont obligatoires.
172. Le Service Sanitaire portuaire de la Tanzanie administre des vaccins au PFAU au tarif de 30.000 shillings tanzaniens pour les citoyens de l'EAC et de 50 dollars américains pour les citoyens non membres de l'EAC. Les vaccins sont administrés aux personnes âgées de 2 à 60 ans.



Le bureau des Services de santé Portuaire au PFAU Taveta- Holili entre le Kenya et la Tanzanie

Z. Bureau de Normalisation du Kenya– KEBS

173. Le rôle du KEBS est de vérifier que les marchandises importées au Kenya sont conformes aux normes établis. Il existe trois normes sur lesquelles on se base pour vérifier les marchandises par rapport aux normes nationales, régionales et internationales.
174. Les marchandises fabriquées au Kenya sont attribuées un marque S pour la qualité. Les marchandises dont leur qualité est reconnue peuvent être déclarées à l'avance par KEBS. Les marchandises ayant une marque de qualité régionale sont dédouanées rapidement. Il existe une base des données des produits certifiés produits dans la région. Il existe dans la région de l'EAC 1.2000 produits qui ont des normes harmonisées.
175. L'un des tests clés menés sur les produits agricoles est le test d'aflatoxine et la teneur en humidité. Le PFAU de Taveta est équipé du matériel pour tester le contenu en aflatoxine et en humidité. Les tests sont effectués et les résultats sont téléchargés sur l'e-SWS endéans 15 minutes pour permettre la production d'un certificat de conformité.
176. Les marchandises destinées aux petits commerçants transfrontaliers sont déclarées à l'aide des documents du régime commercial simplifié et les tests préliminaires consistent en l'apparence physique des produits commercialisés de l'autre côté de la frontière. Le KEBS au PFAU de Taveta a une intervention minimale sur les marchandises en transit.

AA. Office Kenyan des Recettes - KRA

177. Le processus de dédouanement des cargaisons par KRA est similaire à celui de l'Office des Recettes de la Tanzanie (TRA). Les camions en provenance du Kenya vers la Tanzanie s'arrêtent au PFAU de Holili du côté de la frontière tanzanienne pour que les organismes de réglementation des deux pays les autorisent, et inversement, les camions de la Tanzanie qui se rendent au Kenya sont dédouanés à Taveta.
178. Les marchandises sont vues ou vérifiées conjointement par KRA et TRA avant le dédouanement. L'approche multi-agences est utilisée pour résoudre les problèmes qui se posent à la frontière. Des patrouilles sont effectuées sur les deux côtés de la frontière pour faire respecter la conformité.

Les défis qui ont été mis en exergue comprennent:

179. Défis relatifs au formulaire C2 délivré par KRA et utilisées pour le transit de marchandises à travers le Kenya et le dédouanement des marchandises aux postes frontières :
 - Il a été observé que les cas continuaient de resurgir lorsqu'un camion s'est rendu au PFAU de Taveta / Holili en transit vers le Rwanda ou le Burundi à partir de Mombasa et que le poste frontière de sortie mentionné sur le formulaire C2 généré et émis par KRA à Mombasa est Malaba ou Busia. Dans de tels cas, le conducteur ou son Agent est renvoyé à Mombasa pour qu'il règle le problème avant que le fret ne soit autorisé de l'autre côté de la frontière pour un transit ultérieur.

- Il existe également des cas où le C2 généré à Mombasa n'est pas reflété dans les terminaux informatiques de KRA au poste frontière. En outre, il a été signalé que, lorsque le formulaire C2 est généré à Mombasa, la copie imprimée n'est pas donnée à l'agent / chauffeur, l'agent de KRA ne fait que donner son aval sur la copie des documents douaniers du conducteur.
180. **Il est recommandé aux autorités des recettes de configurer leurs systèmes de manière à ce que le poste frontière de sortie déclarée par l'agent de dédouanement soit celle qui apparaît sur le formulaire C2 généré par l'autorité des recettes (KRA).**
 181. **En outre, les autorités des recettes devraient utiliser les informations disponibles dans leurs systèmes aux postes frontières pour rectifier les erreurs commises par leur personnel et dédouaner la cargaison pour son transit ultérieur autrement qu'en renvoyant le conducteur ou son agent de dédouanement à Mombasa pour rectifier l'erreur.**
 182. Lacunes dans l'échange de données utilisées pour le dédouanement des marchandises transitant par le Corridor Nord et le Corridor Central et mauvaise interconnexion des systèmes.
 - Il a été observé que les informations sur les marchandises en provenance du Kenya (Mombasa) dédouanées sous TDU et transitant par la Tanzanie vers le Burundi, le Rwanda et la RDC ne sont pas partagées avec l'Office des Recettes de la Tanzanie (TRA) par le pays de destination (OBR / RRA) ou par KRA. Ces camions sont donc tenus de faire de nouvelles déclarations en douane et d'exécuter de nouvelles obligations en douane de TRA au poste frontière d'Holili avant de pouvoir transiter en Tanzanie. En outre, parfois il arrive que certaines informations nécessaires pour le dédouanement sous TDU de la cargaison en provenance du Kenya vers la Tanzanie ne se reflètent sur les terminaux informatiques à la frontière.
 183. **Les autorités des recettes devraient mettre en place un mécanisme permettant de partager les informations utilisées pour le dédouanement des marchandises dans le régime de Territoire Douanier Unique avec les autorités des recettes des pays traversés, telles que les manifestes de navire et les déclarations en douane.**
 184. **En outre, les autorités des recettes devraient améliorer la connectivité de leurs systèmes de gestion et l'échange d'informations / données.**
 185. **Dans le même esprit, KRA / KENTRADE devrait également partager les manifestes des cargaisons destinées au Soudan du Sud avec l'agence de des douanes du Soudan du Sud au port de Mombasa.**
 186. Des lacunes dans l'utilisation du Document Administratif Unique (DAU) prescrit dans le Système de Gestion Douanier de l'EAC en tant que document régional pour le TDU ont été identifiées et elles incluent :

- Le DAU ne prévoit pas de déclaration de poste frontière d'entrée et de sortie pour les pays de transit intermédiaires. Par exemple, si les marchandises sont transportées de Mombasa au Burundi en transitant par la Tanzanie qui est le pays de transit intermédiaire. Le DAU ne prévoit pas la déclaration des postes frontières d'entrée et de sortie en Tanzanie. La situation est encore plus complexe si les marchandises transitent par plusieurs pays de transit intermédiaires.
- Manque de DAU harmonisé qui serait utilisé dans la déclaration de marchandises dans le cadre du TDU ; c'est-à-dire :
 - Il existe deux versions de DAU dans le Système de Gestion Douanier de l'EAC; les C17A et C17B. En outre,
 - Chaque Etat partenaire a adapté le DAU conformément à ses intérêts et de cette manière :
 - Un champ obligatoire pour un pays pourrait ne pas être obligatoire pour un autre pays ;
 - Les informations demandées dans les champs du DAU ne sont pas harmonisées, à titre d'exemple, la case 1 du C17A est pour le « Type de déclaration » alors que la case 1 du C17B est pour « Exportateur/expéditeur ».
 - Il y a également de nouveaux développements tels que l'utilisation de la Référence Unique de l'envoi (RUE) dans la déclaration des marchandises. Chaque pays a sa propre manière de générer la RUE. Il y a besoin de mettre en place une RUE Régionale qui pourrait être utilisées pour faire le suivi des envois dès leur origine jusqu'à leur destination indépendamment du nombre de pays dans lesquels l'envoi va transiter.
 - Ces variations contribuent aux défis liés à l'échange des données dans les systèmes d'exploitation dans la région.
 - Les exportations sous le régime TDU sont déclarées dans le pays de destination avant d'être autorisées par le pays exportateur ne s'exportateur de faire route vers leur destination ; c'est-à-dire le pays importateur. Les informations échangées par le pays importateur ne contiennent pas des données pertinentes qui seraient utilisées par le pays exportateur tel que le NIF /TIN de l'exportateur qui est essentiel dans le traitement de la déclaration de la TVA ainsi que dans la déclaration d'autres taxes intérieures.

*Si c'est le **Territoire douanier Unique**, pourquoi il existe différentes formats de déclarations douanières ?*

187. **Il a été recommandé que le SAD sous le CMA de l'EAC utilisé dans la déclaration des marchandises soit révisé et harmonisé pour combler les lacunes identifiées.**

188. **En outre, les Etats membres devraient mettre en œuvre l'utilisation de la RUE Régionale – le prototype de la RUE Régionale a été convenu par les Etats membres de l'ACTTCN : Ce prototype convenu peut être utilisé en tant que Rue nationale et RUE Régionale.**

BB. Dépôt intérieur pour conteneurs de Taveta

189. Le Dépôt intérieur pour conteneurs de Taveta sera sous la responsabilité de l'Office Kenyan des Ports. Celui-ci a acquis 20 acres de terrain près du PFAU de Taveta. Le terrain a été clôturé et sécurisé et abrite un bureau temporaire.
190. Il a été signalé que le processus de mise en valeur du terrain a débuté avec l'étude sur l'impact environnemental qui est en cours. Le lancement de l'appel d'offre sur la réalisation de l'étude de faisabilité & été fait en décembre 2017 et le processus de finalisation de l'appel d'offre est en cours.
191. **L'Office Kenyan des Ports a été exhorté à accélérer le développement du dépôt intérieur pour conteneurs à Taveta pour alléger les mouvements des expéditeurs qui doivent se rendre à Mombasa pour collecter ou déposer les cargaisons. Cette installation peut également être utilisée pour y déposer des conteneurs vides qui sont retournés au Port de Mombasa pour leur rapatriement.**
192. **En outre, il a été recommandé que le dépôt intérieur pour conteneurs soit développé pour servir de port sec pour les pays enclavés.**

CC. Agents de facilitation du commerce au PFAU de Taveta/Holili

193. L'équipe d'enquête a rencontré les agents de facilitation du commerce œuvrant au PFAU de Taveta/Holili OSBP. L'objectif était de recevoir des contributions sur la manière d'améliorer la facilitation du commerce et du transport passant par ce PFAU et utilisant les deux corridors avant d'arriver à leurs pays de destination.



Parties prenantes des secteurs public et privé du Kenya et de la Tanzanie participant dans les consultations /atelier de sensibilisation tenus au PFAU de Taveta/Horiri. Le Chef du Bureau de RRA à Mombasa (debout avec micro) fait une présentation au cours de l'atelier

194. Les défis signalés comprennent les contraintes des agents de facilitation du commerce qui mènent leurs activités sur les territoires des autres Etats membres.
- Les Accord du Corridor Nord et Corridor Central contiennent des dispositions qui appuient la facilitation des agents de facilitation du commerce travaillant sur les territoires des autres Etats membres dans le but de faciliter le trafic inter – état et le trafic de transit.
 - Il a été noté que les agents de facilitation du commerce tels que les agents de dédouanement et les transporteurs ou leurs équipes de services & prouvent des difficultés sur les territoires des autre Etats membres pour ce qui est de la facilitation de dédouanement des marchandise en transit ou la réparation des camions tombés en panne au cours de leur voyage de transit. Il est difficile aux mécaniciens/équipes de service de faire leurs opérations sur les territoires autres que ceux où ils sont résidents.
195. **Il est recommandé qu'un mécanisme soit mis en place pour faciliter les agents de facilitation du commerce à mener leurs opérations sur les territoires de tous les Etats membres en rapport avec la facilitation du trafic inter –état et le trafic de transit.**
196. **En outre, mettre en place un mécanisme pour faciliter les équipes de service pour importer les pièces de rechange dans tout Etat membre pour réparer les camions tombés en panne au cours de leur voyage de transit.**

197. **Les Etats membres devraient minimiser ce qui est exigé aux agents de facilitation du commerce pour l'ouverture des bureaux de liaison sur leurs territoires pour ceux qui sont déjà enregistrés par un autre Etat membre. Les Etats membres devraient également alléger le processus d'obtention des permis de travail pour tout leur personnel.**

DD. Atelier de consultation et de sensibilisation des Parties prenantes au PFAU Taveta/Holili

198. A la fin de l'enquête un atelier de consultation a été organisé pour valider les conclusions de l'enquête ainsi que pour sensibiliser les Parties prenantes sur les initiatives de facilitation du commerce et du transport menées par les différentes agences.



Certaines des parties prenantes des secteurs public et privé du Kenya et la Tanzanie qui ont pris part à l'atelier de consultation /sensibilisation organisé par le Secrétariat de l'ACTTCN au PFAU de Taveta/Holili

**MATRICE DE MISE EN OEUVRE DES RECOMMANDATIONS
ENQUETE SUR LA LOGISTIQUE DU COMMERCE ET DE TRANSPORT SUR
LA SECTION DE TRANSIT MOMBASA – VOI – TAVETA/HOLILI**

	Défis observés	Recommandation	Centre de responsabilité
1.	Lacune dans l'échange d'informations utilisées dans le dédouanement des	Mettre en place un mécanisme permettant de partager les informations utilisées dans le dédouanement des	Offices des recettes

	Défis observés	Recommandation	Centre de responsabilité
	<p>marchandises dans la région</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les informations en rapport avec le dédouanement dans le cadre du TDU en transit vers le Burundi, le Rwanda et la RDC en passant par la Tanzanie dédouanées sous le Territoire Douanier Unique (TDU) ne sont pas communiquées en temps réel à l'administration des recettes de la Tanzanie (TRA), ainsi, ces camions sont tenus de faire de nouvelles déclarations et d'exécuter de nouvelles cautions douanières par la TRA au poste frontière de Holili avant de pouvoir transiter par la Tanzanie. - En outre, certaines informations nécessaires au dédouanement ne sont pas reflétées sur les terminaux informatiques de la KRA à la frontière. 	<p>marchandises sous Territoire Douanier Unique (TDU) avec les autorités des recettes des pays intermédiaires traversés avant d'arriver à leurs destination finale, telles que les manifestes de navire et les déclarations en douane.</p> <p>En outre, mettre à niveau leurs systèmes opérationnels pour améliorer la connectivité et l'échange des informations / données utilisées dans le dédouanement des marchandises échangées au niveau international.</p>	
2.	<p>Problèmes en rapport avec le formulaire C2 émis par KRA délivré à Mombasa</p> <p>Lorsque des camions transportant des marchandises en transit arrivent aux gares frontière, des cas continuent à surgir en rapport avec la différence entre le poste</p>	<p>Configurer leurs systèmes de gestions douanières de manière que le poste frontière de sortie déclarée par l'agent de dédouanement soit celui qui apparaît automatiquement sur le formulaire C2 généré par l'autorité des recettes. Utiliser les informations disponibles dans leurs systèmes au poste</p>	Offices des recettes - KRA

	Défis observés	Recommandation	Centre de responsabilité
	frontière de sortie déclaré sur la déclaration en douane par l'agent de dédouanement avec celle mentionné sur le formulaire C2 généré et délivré par KRA. Dans de tels cas, le conducteur ou l'agent de dédouanement est renvoyé à Mombasa pour qu'il règle le problème avant que la cargaison ne soit dédouanée de l'autre côté de la frontière pour la poursuite du voyage de transit ultérieur.	frontière pour rectifier les erreurs commises dans la génération du formulaire C2 et dédouaner la cargaison autrement qu'en renvoyant le conducteur ou son agent de dédouanement à Mombasa pour rectifier l'erreur.	
3.	<p>La validité de la licence de transport de marchandises en transit (TGL):</p> <p>La licence pour les marchandises en transit délivrée par les autorités des recettes a une durée de validité d'un an. Mais toutes les licences délivrées au cours de l'année expirent le 31 décembre, ce qui signifie que même si une personne a obtenu la licence au cours du mois de décembre, il expire le 31 décembre avant même d'être à peine utilisé pendant une période d'un mois.</p>	Réviser la date d'expiration de la licence pour les marchandises en transit afin que la validité de la licence de transport de marchandises en transit soit valable pour un an à compter de la date de délivrance. L'ACTTCN devrait faire le suivi de la question avec le Secrétariat de l'EAC pour qu'elle soit intégrée dans ses activités pour mise en œuvre.	Secrétariat de l'EAC
4.	<p>Contraintes des agents de facilitation du commerce et du transport qui mènent leurs activités sur les territoires des autres Etats membres dont ils ne sont pas citoyens</p>	Les gouvernements sont instamment priés de mettre en place un mécanisme visant à faciliter les agents de facilitation du commerce des autres Etats Membres à mener à bien leurs opérations sur leurs territoires en matière de	Etats membres Offices des recettes.

	Défis observés	Recommandation	Centre de responsabilité
	<p>Les agents de facilitation du commerce et de transport tels que les agents de dédouanement et les transporteurs ou leurs équipes de service (mécaniciens) rencontrent des difficultés sur les territoires d'autres Etats membres dont ils ne sont pas citoyens pour faciliter le dédouanement des marchandises de transit ou les mécaniciens de camions en panne trouvent qu'il est difficile d'effectuer leurs opérations au cours de leurs voyages de transit.</p>	<p>facilitation du trafic de transit et entre Etats.</p> <p>En outre, mettre en place un mécanisme permettant aux équipages de service d'importer sur leur territoire des pièces de rechange provenant d'un autre Etat membre afin de réparer les camions en panne lors de leurs voyages en transit.</p> <p>Réduire au minimum les exigences requises aux agents de facilitation du commerce pour ouvrir des bureaux de liaison sur leurs territoires et faciliter l'obtention de permis de travail pour leur personnel s'il est déjà enregistré et autorisé à opérer dans un autre Etat membre.</p>	Immigration
5.	<p>Lacunes dans l'utilisation du document administratif unique de l'EAC (SAD) en tant que document régional la déclaration de marchandises</p> <ul style="list-style-type: none"> - ne mentionne pas les pays de transit intermédiaires et leurs postes d'entrée et de sortie pour les pays de transit intermédiaires. - ne saisissent pas parmi les informations vitales dont les pays exportateurs ont besoin, plus particulièrement pour les marchandises sont déclarées dans le cadre 	<ul style="list-style-type: none"> - Le SAD devrait être modifié pour inclure des dispositions relatives à la déclaration des pays de transit intermédiaires ainsi des postes frontières d'entrée et de sortie pour les pays de transit intermédiaires traversés. - Pour les marchandises sont déclarées dans le cadre du TDU, les pays importateurs devraient mentionner sale TIN / NIF pour les exportations originaires de la région - Mettre en œuvre une Référence unique de l'Envoi Régionale (R-RUE) afin de faciliter le suivi des cargaisons dès l'origine jusqu'à la 	<p><i>Secrétariat de l'EAC/ Offices des recettes (L'ACTTCN devrait faire le suivi de la question avec le Secrétariat de l'EAC pour qu'elle soit intégrée dans ses activités pour mise en œuvre)</i></p> <p>Offices des recettes</p> <p>Etats membres - Offices des recettes /Organismes en charge de la mise en œuvre de l'e-SWS</p>

	Défis observés	Recommandation	Centre de responsabilité
	du TDU.	destination, et de faciliter l'accès sur les informations pour le dédouanement des marchandises sur tous les postes frontières et autres lieux de la région traversée par le camion / cargaison. <i>La mise en œuvre du prototype de la RUE régionale convenu par les Etats membres de l'ACTTCN n'est pas encore effective.</i>	
6.	<p>Défis observés à Mombasa lié au stockage à la manutention des conteneurs vides retournés par SGR</p> <p>capacité de stockage des conteneurs vides en attente d'évacuation / rapatriement est limitée à Port Reitz et au Port. En outre, les ECD sont congestionnés à cause des conteneurs.</p>	<p>Compte tenu du volume croissant de conteneurs avec connaissance, KPA devrait créer plus d'espaces pour le stockage de conteneurs vides en attendant leur rapatriement par les navires.</p> <p>La période de séjour des conteneurs vides devrait être réglementée par KRA afin d'obliger les compagnies maritimes à rapatrier leurs conteneurs afin de désengorger le port et les Dépôt des conteneurs vides.</p>	<p>KPA</p> <p>Offices des recettes (KRA)</p>
7.	<p>Coût élevé de garanti du retour des conteneurs vides:</p> <p>Les coûts élevés liés à la garantie du retour des conteneurs vides handicapent les affaires dans la région.</p> <p>En revanche, les retards, les endommagements et la perte des conteneurs des lignes maritimes confiés aux importateurs pour le transport de leurs marchandises</p>	<p>Les Etats membres sont instamment priés de s'intéresser vivement au problème des retards dans le retour des conteneurs vides et à la réglementation des garanties en espèces imposées par les lignes maritimes aux importateurs. <i>Ce rapport donne des détails sur certaines des recommandations spécifiques pour relever les défis observés.</i></p>	<p>Etats membres</p> <p>– L'ACTTCN devrait faire le suivi de la question avec les Etats membres pour sa mise en œuvre)</p>

	Défis observés	Recommandation	Centre de responsabilité
	coûtent très cher aux compagnies d'expédition.		
8.	<p>Capacité inutilisée dans les CFS et utilisation du SGR pour le transport vers à Nairobi de marchandises dont les droits de douane sont acquittés:</p> <p>Le temps de séjour des cargaisons au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi est supérieur à 10 jours ; une partie des cargaisons est évacuée du dépôt longtemps après avoir été autorisée par les autorités chargées de la réglementation. Alors que le dédouanement rapide est l'un des éléments clés de la facilitation du commerce qui intéresse les commerçants, certains souhaitent également un stockage temporaire de leurs cargaisons afin de régler quelques problèmes avant l'évacuation des marchandises vers leurs locaux.</p>	<p>Explorer les modalités d'utilisation des CFS à Mombasa pour répondre à leurs besoins de stockage temporaire des cargaisons et promouvoir le recours au SGR pour le transport des marchandises dont les droits de douane ont été acquittés de Mombasa à Nairobi.</p>	KPA/KRA/CFS
9.	<p>Limitation de vitesse et utilisation de ralentisseurs pour la modération de la vitesse:</p> <p>Les transporteurs ont exprimé leurs préoccupations en rapport aux limites de vitesse sur certains tronçons de la route qu'ils jugeaient très</p>	<p>Rationaliser le nombre de ralentisseurs routiers construits le long des différentes sections du corridor et de normaliser la taille des ralentisseurs afin de minimiser les endommagements causés aux véhicules.</p> <p>Explorer la possibilité d'utiliser d'autres moyens de modération de la</p>	<p>Autorités des Routes</p> <p>Autorités des Routes / Police de circulation</p>

	Défis observés	Recommandation	Centre de responsabilité
	<p>basses, en particulier lorsqu'on entre en Tanzanie.</p> <p>Le nombre de des ralentisseurs de vitesse le long du Corridor est élevé, certains des ralentisseurs routiers utilisés pour modérer la vitesse sont construits à une grande hauteur et peuvent endommager les véhicules lorsqu'ils les passent dessus.</p>	<p>vitesse que de mettre l'accent sur les ralentisseurs, tels que l'utilisation de radars fixes, assortis de lourdes amendes pour les contrevenants.</p> <p>Néanmoins, il est évident que le besoin des peuples est de rouler rapidement. Les États membres sont instamment invités à développer des infrastructures de transport répondant aux besoins de leurs citoyens tout en gardant une vitesse qui assure la sécurité.</p>	Etats membres
10.	<p>Défis observés au parking des camions de Maungu:</p> <p>le manque d'eau courante (panne de la pompe d'eau), le manque de zone réservée aux camions transportant des marchandises dangereuses, le manque de matériel de base pour la lutte contre les incendies, le stationnement des camions le long de la route malgré le parking qui est bien pavé, des toilettes en nombre réduit par rapport à la capacité du parking.</p>	<p>Mettre en place un mécanisme à travers lequel le suivi des recommandations mises en œuvre par les gouvernements locaux serait effectué</p>	Secrétariat de l'ACTTCN
11.	<p>Risque d'importation de parasites envahissants et de maladies transmises par des palettes en bois utilisées lors de l'importation de</p>	<p>Utiliser des palettes en plastique pour le stockage des marchandises importées.</p> <p>Il est conseillé d'interdire</p>	Etats membres

	Défis observés	Recommandation	Centre de responsabilité
	<p>marchandises conteneurisées:</p> <p>Il est difficile pour les régulateurs dans les pays importateurs de garantir et de faire respecter que des palettes utilisées dans le stockage des marchandises importées soient traitées.</p> <p>Ce ne sont pas tous les conteneurs qui sont contrôlés par les organismes de réglementation et ceux-ci ne sont pas présents à tous les points de déchargement des marchandises importées, exposant ainsi la région au risque d'introduction de parasites et de maladies envahissantes qui présentent un risque pour nos plantes et nos cultures dans la région.</p>	<p>l'utilisation de palettes en bois pour le stockage des marchandises importées si la région doit contenir l'introduction des parasites et des maladies envahissantes.</p>	
12.	<p>Absence de zonage géographique du RECTS sur certaines sections de transit:</p> <p>Des fausses alertes de détournement des cargaisons émises par RECTS pour les cargaisons en transit vers le Burundi, la RDC et le Rwanda lors de l'utilisation de la route de transit à travers la Tanzanie via Voi et le PFAU Taveta / Holili</p>	<p>KRA devrait procéder au zonage géographique du RECTS sur la route de transit allant de Mombasa vers le Burundi, la RDC et le Rwanda lors de l'utilisation de la route de transit à travers la Tanzanie via Voi et le PFAU Taveta / Holili afin de permettre le suivi des cargaisons qui empruntent cette route de transit.</p>	Offices des recettes
13.	<p>Connaissances et informations insuffisante pour appuyer la mise en application de la</p>	<p>Les agents de police déployés pour faire respecter les règles en matière de transport et de manutention des</p>	Offices des recettes /Police

	Défis observés	Recommandation	Centre de responsabilité
	<p>conformité par les agents de police sur terrain :</p> <p>Les agents de police font partie du système de contrôle de pour la mise en application de la conformité aux réglementations internationales en matière de commerce et de transport, mais leur connaissance en rapport avec ce qu'ils font respecter est limitée. Il leur est souvent difficile d'interpréter les documents utilisés pour le dédouanement des marchandises faisant l'objet du commerce international.</p> <p>Manque d'informations en temps réel pour appuyer les mesures d'exécution sur des marchandises en transit qui ont été altérées.</p>	<p>cargaisons faisant l'objet du commerce international devraient au moins bénéficier une formation de base des autorités douanières et être formés à l'interprétation des images provenant de scanners.</p> <p>Mettre en place un mécanisme permettant de partager les alertes du R-ECTS en temps réel avec l'unité de police chargée de surveiller les cargaisons le long des corridors de transport afin de permettre une intervention rapide de la police en cas de manipulation du fret.</p>	
14.	<p>Risque d'accidents causes par les camions qui sont garés le long des routes:</p> <p>Problèmes de sécurité liés aux camions garés le long des autoroutes, en particulier dans les centres de commerce très fréquentés</p>	<p>Construire des parkings de stationnement routiers dans les zones dépourvues de RSS ou d'installations pour le stationnement de camions. Compte tenu du défi que représente l'acquisition de terres, les gouvernements des comtés au Kenya sont instamment priés de fournir des terrains pour la construction de parcs de stationnement le long des autoroutes.</p> <p>la où les RSS et les parkings de stationnement existent, les camions ne devraient pas être</p>	<p>Autorités des Routes (KeNHA).</p> <p>Police</p>

	Défis observés	Recommandation	Centre de responsabilité
		autorisés à se garer le long des autoroutes.	
15.	<p>Informations incomplètes sur la voie de transit la plus courte et la moins chère vers le Burundi, la RDC et le Rwanda:</p> <p>Seules des informations sur l'état de la section de transit proposée reliant le Corridor Nord et le Corridor Central ont été obtenues. Il y a besoin d'informations pour l'ensemble de la section de transit afin de permettre aux Parties prenantes de prendre des décisions éclairées et de planifier leurs trajets de manière plus appropriée.</p>	Mener une enquête sur le reste de l'itinéraire de transit reliant le Corridor Nord et le Corridor Central à partir de Mombasa jusqu'à Bujumbura / Kigali afin d'informer les Parties prenantes de l'état de la totalité de la route de transit reliant le Corridor Nord et le Corridor Central.	Secrétariat de l'ACTTCN/ CCTTFA/ Secrétariat de l'EAC
16.	<p>Opportunité pour les pays de transit de récupérer leurs cargaisons tout près:</p> <p>KPA s'est procuré un terrain à Taveta. S'il est développé en dépôt intérieur pour conteneurs, ce serait une opportunité pour les pays situés à la fin des corridors d'éviter le fardeau de se rendre à Mombasa pour récupérer leurs cargaisons.</p>	<p>Accélérer le développement du dépôt intérieur pour conteneurs à Taveta pour éviter que les expéditeurs ne soient obligés de se rendre à Mombasa pour récupérer ou déposer leurs cargaisons. L'installation peut également être utilisée pour déposer des conteneurs vides renvoyés au port de Mombasa pour rapatriement.</p> <p>En outre, il est recommandé de développer le dépôt intérieur pour conteneurs pour servir de port sec aux pays de transit.</p>	KPA
17.	<p>Les pays continuent d'appliquer les frais de visa malgré les Protocoles relatifs à leur élimination:</p>	Les Etats membres du Corridor Nord et du Corridor Central sont instamment priés d'éliminer les frais de visa pour les voyageurs	Etats membres

	Défis observés	Recommandation	Centre de responsabilité
	Actuellement, les ressortissants du Soudan du Sud, malgré qu'ils sont membres de l'EAC, paient les frais pour un visa d'entrée unique de 50 dollars américains pour entrer en Tanzanie, il en est de même pour les Tanzaniens lorsqu'ils se rendent au Soudan du Sud.	citoyens des Etats membres.	

LISTE DES PARTICIPANTS

Cette liste contient les contacts des membres de l'équipe d'enquête et des parties prenantes avec lesquelles l'équipe d'enquête a eu à interagir avec

BURUNDI

1. Nibizi Elie, Agent des douanes, Office Burundais des Recettes ; Tel : +254 726963169, Email : elie.nibizi@obr.gov.bi

REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO

2. Morisho Mwamvua Berthe, Représentant de l'OGEFREM, Tel : +254 714219653, Email: bmorishogefrem@gmail.com

KENYA

3. Weldon Korir, Principal Policy & Research, Kenya Ports Authority (KPA), P O Box 95009-80100, Mombasa, Tel: +254 722346714, Email: WKorir@kpa.co.ke
4. Umi M. Bakari, Economist (Assistant Research Officer), KPA, Tel: +254 713946641, Email: Ubakari@kpa.co.ke
5. Rita Wahiti, Marketing Executive, Emerging Markets, KPA, P O Box 3430-00100, Nairobi, Tel: +254 727100883, Email: rwahiti@kpa.co.ke
6. Antony Muriuki Mate, Port Security Officer, KPA, Tel: +254 726938417, Email: amate@kpa.co.ke
7. Eliphas Oyugi, Kenya Maritime Authority, P O Box 95076-80104, Mombasa, Tel: +254 702614843, Email : info@kma.go.ke / eoyugi@kma.go.ke
8. Reuben Muka Walufu, Supervisor, Border Control & Enforcement, Kenya Revenue Authority (KRA), P O Box 48240-00100, Nairobi, Tel: +254 722117733, Email: Reuben.Walufu@kra.go.ke
9. D. O. Nyambaka, Manager, KRA, OSBP Taveta Customs & Border Control, Tel: +254 788411252, Email: Daniel.Nyambaka@kra.go.ke
10. Shehe Mzungu, Officer, KRA, OSBP-Taveta, Tel: +254 741443164, Email: Mzungu.Shehe@kra.go.ke
11. Eric Cheruiyot, Standards Officer, Kenya Bureau of Standards (KEBS), P O Box 54974-00200, Nairobi, Tel: +254 721575682, Email: sitieneie@kebs.org
12. Joel K. Kibunja, Adm, KEBS, P O Box 99376-80100, Mombasa, Tel: +254 724111118, Email: kibunjaj@kebs.org
13. Jacob Osuri, Inspector, KEBS, P O Box 413-80302 Taveta, Tel: +254 723627537, Email: osurij@kebs.org
14. Musa F. Salem, KEBS, Quality Inspector, Kilindini, Mombasa, Tel: +254 717216392, Email: salerim@kebs.org
15. Mathew Obonyo, Inspector, Kenya Plant Health Inspectorate Service (KEPHIS), P O Box 80126-80100, Mombasa, Tel: +254 721339200, Fax: +254 41316002, Email: mathewobonyo@kephis.org

16. Isaya Ochieng Okeyo, Statistician, Kenya National Highways Authority, P O Box 49718-00100, Nairobi, Tel: +254 719699168, Email: i.okeyo@kenha.co.ke
17. Hilda Karegi Asirigwa, Senior Officer, Customer Service, Kenya Trade Network Agency (KENTRADE), Third Floor, Jubilee Arcade, Moi Avenue, Mombasa, Tel: +254 709950000/204965000/721358325, Email: hkaregi@kentrade.go.ke
18. Sheilla Kitsao, Principal Monitoring & Evaluation Officer, Kenya Railways, P O Box 30121-00100, Nairobi, Tel: +254 710594481, Email: skitsao@krc.co.ke
19. Ayub G. Ali, Commander Railways & Port Police Coast Region, National Police Service (NPS), P O Box 95005, Mombasa, Tel: +254 722831610, Email: ayuba920@gmail.com
20. Lilian Okembo, NPS (OPS KP) Kenya, Tel: +254 727750224, Email: lil.okembo@gmail.com
21. Patrick Lobolia, OCPD Port, NPS, Tel: +254 721986342, Email: ocpdkilindini@gmail.com
22. Juliana Muthini, DCI, Kilindini, Tel: +254 720922548, Email: divcrimakilindini@gmail.com
23. Richard K. Ngeno, Marine Police, +254 725406617, Email: ngenokipkirui@ymail.com
24. Francis Warui Gacii, OCPD Taveta Police Station, NPS, Tel: +254 722784365, Email: divisiontaveta@gmail.com/waruigacii@gmail.com
25. Emily Ngaruiya, NPS, NCTPU, P O Box 50, Mariakani, Tel: +254 0704764183, Email: engaruiya1@gmail.com
26. Juma Tellah, Chief Executive Officer, Kenya Ships Agents Association (KSAA), Tel: +254 722326060, Email: juma.tellah@ksaa.co.ke
27. Aziza Mwanthi, Assistant Executive Officer, KSAA, Mission to Seafarers Building, Mogadishu Road, Mombasa, Tel: +254 721750501/733783322 Email: aziza.mwanthi@ksaa.co.ke
28. Nirjhar S. Bhaduri, KSAA/Sharaf Shipping Agency, Tel: +254 731242895, Email: nirjhar@ssakenya.com
29. Capt. Fedele, I. Messina, Tel: +254 723074386, Email: giuseppe.fedele@messinaline.it
30. Thierry Bidau, KSAA/CMA-CGM, Tel: +254 724249127, Email: mbithidan@cma-cgm.com
31. Ishumael Murage, Senior Public Health Officer, Taveta Port Health, P O Box 31-80302, Taveta, Tel: +254 726713679, Email: ishmael.murage@gmail.com

32. Mercy Ireri, Operations Coordinator, Kenya Transporters Association, Amkay Plaza, Nyali, P O Box 88502-80100, Mombasa, Tel: +254 716209084, Email: mercy@kta.co.ke/mireri084@gmail.com
33. Hassan K. Mbarak, member du Conseil, Kenya International Freight and Warehousing Association (KIFWA), P O Box 40289-80100, Mombasa, Tel: +254 722820271, Email: kentan.connections@gmail.com
34. Beltshezar K. Kivuva, Membre du Conseil, KIFWA, Tel: +254 721856698, Email: info@kifwa.co.ke
35. Ronald Omwoyo, Membre du Conseil, KIFWA, Tel: +254 721520120 Email: md@arnoplogistics.com / arnoplogistics@gmail.com ,
36. Mary Mwaniki, Treasurer, KIFWA, Tel: +254 723422733, Email: makcargo@hotmail.com
37. Andrew Ochieng, Cadre Supérieur, KIFWA, Tel: +254 0722955329, Email: executiveofficermsa@kifwa.co.ke
38. Calistus A. Imbwaga, Field Officer, Ministère de l'Intérieur, PFAU - Taveta, Tel: +254 721266345, Email: calisimo@yahoo.com
39. Patrick M. Kimata, Chief Immigration Officer, Immigration, P O Box 33-80302, Taveta, Tel: +254 727130724 Email: patrickkimata@yahoo.com
40. Moses Mutiga, AEA Ltd, Tel: +254 726366133, Email: mosesmutethia98@yahoo.com
41. Lucky Ndanu, AEA Ltd, Tel: +254 793954635, Email: IPeter@aealimited.com
42. Anthony Kitonyi, AEA Ltd, Tel: +254 793954634
43. Ryan Mwakala, AEA Ltd, Tel: +254 710634288, Email: RMwakala@aealimited.com
44. Peter Kariuki, AEA Ltd, Tel: +254 717752285, Email: PKariuki@aealimited.com
45. Timothy Mutinda, Spedag Interfreight, Tel: +254 727043912, Email: mutindatimothy@gmail.com
46. Paul Mulei Wambui, Clearing Agent, Prime Plan consult Ltd, P O Box 1555, Nairobi, Tel: +254 729553616, Email: infomulei@gmail.com
47. Naphtal Osiro (Alex), Représentative, Nibal Freighters, P O Box 27, Taveta, Tel: +254 721964509, Email: osiroalex@gmail.com
48. Kalongo Mtwana Nyae, Agent de dédouanement, Comken Cargo Forwarders, P O Box 93157, Mombasa, Tel: +254 706276987, Email: kalongomtwana@yahoo.com

49. Alice Nzuki, Clearing Agent, OSBP Taveta, Maritime Freight Co. Ltd, Tel: +254 741620159, Email: johnalice059@gmail.com
50. David Mbevi Kithome, Representative Taveta/Holili, Maritime Freight Ltd, Tel: +254 710262677, Email: davidmbevikithome@gmail.com
51. Francis Kitosyo Kithome, Agent, Maritime Forwarders, Taveta Border, Tel: +254 720380144
52. Raphael Washala, C/F Clerk OSBP Taveta, Georine Agencies Ltd, P O Box 87069, Mombasa, Tel: +254 412226308, Email: washalara@hotmail.com
53. Timothy Mutinda Munywoki, Clerk/ Agent de dédouanement & Transitaire, P O Box 250, Taveta, Tel: +254 727 043912, Email: mutindatimothy8@gmail.com
54. Dominic Mutinda, Operation Clerk, James Finlay Mombasa Ltd, P O Box 42, Taveta, Tel: +254 710863929, Email: mutindadomo16@gmail.com
55. Benson K. Muia, Clearing Agent, OSBP Taveta, James Finlay Mombasa Ltd, Taveta/Holili, Tel: +254 717001515, Email: benkmuia@gmail.com
56. Pius Mtuweta Maghanga, Tagging/Untagging Operator, SGS (L) Kenya, P O Box 80302 197, Taveta, Tel: +254 720694261, Email: piusmaghanga@yahoo.com
57. Mathew Mutiso Mutua, Agent de dédouanement & Transitaire, Wetaa Investments Ltd, Tel: +254 714764005, Email: mathewmutiso05@gmail.com
58. Daniel Muasya, Agent de dédouanement & Transitaire, Doshi& Co. Hardware Limited, Tel: +254 795071724, Email: danjoy136@gmail.com
59. Aloys Joseph Kiteto, Superviseur du parc de Stationnement de Maungu, Tel: +254 721581126, Email: aloycekitelu@gmail.com.
60. Joseph Chesire, Poste de Police de Voi, Tel: +254 727555524, Email: taitatavetacpc@gmail.com, muitast@yahoo.com
61. Ms. Rhoda, County Commissioner Taita – Taveta, Tel: +254 722685939, cctaitataveta@gmail.com
62. Jaji Kombo, Agent chargé de la Santé des végétaux à Kilindini, Tel: +254 727852278, Email: phealthkil@yahoo.com, jajik2015@gmail.com
63. George Gatuha Njoroge, Radiation Protection Board – Mombasa, Tel: +254 721575587, Email: ggrpb@yahoo.com

RWANDA

64. Jane Birungi, Liaison Manager RRA-Kenya, Office des Recette du Rwanda, Mombasa, Tel: +250 788416281 / +254 706445458, Email: jane.birungi@rra.gov.rw

65. Tumwine Edmond, Head of PPD & Institutional Relations, Fédération du Secteur Privé du Rwanda, P O Box 319, Kigali, Tel: +250 788304929, Email: edmond@psf.org.rw

SOUDAN DU SUD

66. Bolis Maker Samuel, Agent des douanes, Département des Douanes, Office des Recettes nationale du Soudan du Sud, Tel: +254 708692913, Email: mabucakeen@gmail.com

TANZANIE

67. Richard Mgema, Agent principal des douanes, Office des Recettes de la Tanzanie (TRA), +254 707847892, Email: rmgema@tra.go.tz
68. Ali Hamad, Agent principal des douanes, Office des Recettes de la Tanzanie, +254 746185273, Email: ahamad@tra.go.tz
69. Brighton Kasilo, Agent principal des douanes, Office des Recettes de la Tanzanie, +254 726006720, Email: bkasilo@tra.go.tz
70. Mahmoud Makame, Chef du Poste frontière, Poste frontière d'Holili, Office des Recettes de la Tanzanie, +255 712919348 mamakame@tra.go.tz
71. Moses Raymond Mwankejela, Agent des douanes, Office des Recettes de la Tanzanie, Holili-Himo, Kilimanjaro, Tel: +255 754934151, Email: mmwankejela@tra.go.tz
72. Edward Anthony, Ministère de la Santé, Tel: +255 783386886, Email: ocg.eddie@gmail.com
73. Ibrahim Ndete, Immigration, Tanzanie, Tel: +255 7796654, Email: Holili@immigration.go.tz
74. Haji M. Shaweji, Commission des Mines, Tanzanie, Tel: +255 714217071, Email: haji.mansury@gmail.com

UGANDA

75. Ahimbisibwe Andrew, Officer Customs, Office des Recettes de l'Ouganda (URA), Tel: +254 726619360, Email: aahimbisibwe@ura.go.ug
76. Nyakairu Alex, Agent des douanes, URA, Tel: +254 795056979, Email: anyakairu@ura.go.ug

ORGANISATIONS INTERNATIONALES

77. Aderick Kagenzi, Manager – Shipping, Ports & Freight Services , Secrétariat de l'ISCOS, P O Box 89112 - 80100, Mombasa, Tel: +254 703319427, Email: kagenzi@iscosafreshipping.org / kagenzi@yahoo.com

SECRETARIAT DE L'ACTTCN, P O Box 34068-80118, Mombasa, Kenya, Tel: +254 41 4470734/729 923574 Fax: +254 41 4470735 E-mail: ttca@ttcanc.org

- | | | |
|-----|---|--|
| 78. | Emile SINZUMUSI
esinzumusi@ttcanc.org | Directeur, Douanes et Facilitation
du Commerce |
| 79. | Aloys RUSAGARA
arusagara@ttcanc.org | Directeur, Politique et Planification
du Transport |
| 80. | Fred Paul BABALANDA
pbabalanda@ttcanc.org | Directeur Adjoint, Douanes et Facilitation
du Commerce |
| 81. | Cezzy KANIONGA
ckanionga@ttcanc.org | Directeur Adjoint, Promotion de l'Investissement
du Secteur privé |
| 82. | John DENG
jdeng@ttcanc.org | Directeur Adjoint, Développement et Gestion
de l'Infrastructure |
| 83. | Alex RUZINDANA
aruzindana@ttcanc.org | Spécialiste des Technologies de l'Information |
| 84. | Jean NDAYISABA
jndayisaba@ttcanc.org | Spécialiste de la Communication
et relations Publiques |
| 85. | Melap SITATI
msitati@ttcanc.org | Statisticienne |
| 86. | Noah KIPYEGON
nkipyegon@ttcanc.org | Spécialiste des Base des données - TOP |
| 87. | Agnetta MWINGA
amwinga@ttcanc.org | Assistante Administrative |
| 88. | Charles JEFWA
cjefwa@ttcanc.org | Chauffeur |



**Northern Corridor
Transit and Transport
Co-ordination Authority**

1196 Links Road, Nyali, Mombasa-Kenya



**P.o.Box 34068-80118
Mombasa, Kenya**



**Email
ttca@ttcanc.org**



**Telefax
+ 254 41 4470735**



**Phone
+ 254 41 4470734
+254 729 923574**



**Web
www.ttcanc.org**



@NorthernCorridor



NorthernCorridor