



RAPPORT DE L'ENQUETE SUR LA LOGISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DU CORRIDOR NORD SUR LA SECTION DE TRANSIT MOMBASA-NAIROBI

MARS 2019





LISTE DES ABREVIATIONS ET ACCRONYMES

ACA	Agence Kenyane de Lutte contre la Contrefaçon AEO-OEA Operateurs Economiques Agréés
SYDONIA	Système Douanier Automatisé
C2	Document douaniers délivré par les douanes pour la mainlevée et le transit des cargaisons transportées par route
COC	Certificat de conformité
CFS	Stations pour cargaisons Conteneurisées
CMS	Système Douanier
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 Est - Africaine
EAC-CMA	Loi sur la Gestion des Douanes de la Communauté Est - Africaine
EAC-SAD	Document administratif unique de la Communauté Est - Africaine
ECTS	Système Electronique de Surveillance des Cargaisons
e-SWS	Système électronique de guichet unique
EVP	Equivalent de Vingt Pieds
FMS	Système de Gestion du fret
HVO	Vérificateur Principal
ICD	Dépôt Intérieur pour Conteneurs
ICDN	Dépôt Intérieur pour Conteneurs de Nairobi
ICMS	Système Douanier Intégré
OIC	Organisation Internationale du Café
ISCOS	Comité Intergouvernemental Permanent sur les Affaires Maritimes
KEBS	Bureau Kenyan de Normalisation

KeNHA	Office des Routes Nationales du Kenya
KENTRADE	Agence Kenyane de Gestion du Guichet Electronique Unique
KEPHIS	Service Kenyan d'inspection phytosanitaire
KMA	Autorité Maritime du Kenya
KNPS	Service de Police nationale du Kenya
KRC	Compagnie Kenyane de Chemins de fer
KSAA	Association Kenyane des Agents Maritimes
KTA	Association Kenyane des Transporteurs
KIFWA	Association des Transitaires et Entreposeurs Internationaux du Kenya
Km	Kilomètre
KPA	Office Kenyan des Ports
KRA	Office Kenyan des Recettes
KWATOS	Système d'Exploitation Automatisé du Terminal de Kilindini
MMS	Système de Gestion des Manifestes
MSL	Taxes sur les navires Marchands
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
NFT	Terminal pour Fret de Nairobi
OBR	Office Burundais des Recettes
OCC	Centre de Contrôle des Opérations
OGEFREM	Office de Gestion du Fret Multimodal
OSBP	Poste Frontalier à Arrêt Unique
OSC	Guichet Unique
PIN	Numéro d'identification personnel

PVoC	Vérification de conformité avant exportation
QR Code	Code QR
RCTG	Garantie Régionale de Transit Douanier
R-ECTS	Système Electronique Régional de Surveillance des Cargaisons
RRA	Office Rwandais des Recettes
RRU	Unité d'intervention rapide
R-RUE	Référence unique d'Expédition Régionale
SAD	Document Administratif Unique
CiYOS	Système d'Exploitation du parc de conteneurs
TDU	Territoire Douanier Unique
SGR	Chemin de Fer à Ecartement Standard
SL	Compagnies maritimes
SSRA	Office Sud Soudanais des Recettes
T1	Document de transit Douanier avant paiement des droits et taxes
TANCIS	Système Douanier Intégré de la Tanzanie
TEU	Unité Equivalente au Conteneur de Vingt Pieds
TBL	Connaissance direct
TIN	Numéro d'identification fiscal
TRA	Office tanzanien des Recettes
TZ	Tanzanie
UCR	Référence unique d'expédition
URA	Office Ougandais des Recettes
USD	Dollar Américain
VO	Vérificateur

TABLE DES MATIERES

	RAPPORT DE L'ENQUÊTE SUR LA LOGISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DU CORRIDOR NORD, SUR LA SECTION DE TRANSIT MOMBASA-NAIROBI	N° de la page
	Abréviations	3
	Remerciements	8
	Résumé analytique	9
	OBSERVATIONS FAITES AU COURS DE L'ENQUETE	
	A. Enquête à la gare ferroviaire du Chemin de Fer à Ecartement Métrique à Changamwe	15
	B. Enquête aux terminaux du chemin de fer à écartements standard et métrique à Voi	18
	Enquête sur le dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi - ICDN	
	C. Aperçu général de l'Office Kenyan des Ports (KPA) et du Dépôt Intérieur pour Conteneurs de Nairobi	21
	D. Centre de suivi conjoint	24
	E. Centre de contrôle des opérations	25
	F. Vérification conjointe	26
	G. Processus de mainlevée pour les conteneurs à l'importation par KPA	27
	H. Processus d'exportation de KPA	28
	I. Processus de dédouanement des importations par KRA	29
	J. Bureau Kenyan de Normalisation – KEBS	30
	K. Service Kenyan d'inspection phytosanitaire – KEPHIS	31
	L. Agence Kenyane de Lutte contre la Contrefaçon – ACA	32

	M. Processus de dédouanement des cargaisons sous TDU par l'Office Ougandais des Recettes - URA	34
	N. Temps de séjour des cargaisons au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi	35
	O. Opérateurs du secteur privé au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi	39
	P. Remise des frais d'entreposage par KPA	40
	Q. Terminal pour marchandises transportées par chemin de fer à Nairobi	41
	R. Observations générales faites par l'équipe d'enquête au dépôt intérieur pour conteneurs	42
	S. Points saillants des observations faites le long de la section Mombasa – Nairobi	45
	LISTE DES PARTICIPANTS	53

REMERCIEMENTS

Le Secrétariat de l'ACTTCN voudrait exprimer ses sincères remerciements aux Etats membres du Corridor Nord pour leur soutien continu aux enquêtes sur la logistique du commerce et du transport du Corridor Nord. Nous souhaitons exprimer notre gratitude aux agences et aux Parties prenantes qui ont participé à l'enquête sur la logistique du transport ferroviaire du Corridor Nord, menée sur la section de transit de Mombasa-Nairobi. Nos remerciements vont également aux Parties prenantes visitées au cours de l'enquête et à toute personne qui ont participé à la rédaction et à la validation du rapport d'enquête.

Le soutien et les contributions inestimables des Parties prenantes 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 capital pour l'amélioration des performances.

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

Le Secrétariat de l'ACTTCN tient à remercier sincèrement l'Autorité des Ports du Kenya et l'autorité en charge du chemin de fer du Kenya pour avoir permis à l'équipe d'enquête de rencontrer les différentes Parties prenantes œuvrant aux terminaux visités lors de l'enquête. Des remerciements particuliers sont adressés à la Police Nationale du Kenya qui a participé activement aux enquêtes et s'est assuré que le voyage pour l'enquête se déroule en toute sécurité.

Enfin, nous voudrions exprimer notre sincère gratitude à tous ceux qui nous ont aidés, en leur qualité d'entreprise ou à titre individuel, en nous guidant à travers les processus d'exploitation et en acceptant de tenir des entretiens et des discussions avec l'équipe d'enquête. Le succès de l'élaboration du rapport dépend principalement des observations et des discussions avec les Parties prenantes sur terrain.

Nous restons profondément reconnaissants.

Le Secrétariat de l'ACTTCN

RAPPORT DE L'ENQUÊTE SUR LA LOGISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DU CORRIDOR NORD, SUR LA SECTION DE TRANSIT MOMBASA- NAIROBI

RESUME ANALYTIQUE

1. L'enquête sur la logistique du transport ferroviaire du Corridor Nord a été réalisée du 11 au 14 mars 2019 par une équipe d'enquête composée de Parties prenantes des secteurs public et privé impliqués dans la manutention et le dédouanement des marchandises le long du Corridor Nord.
2. L'enquête a été menée suite à une résolution de la 45^{ème} Session du Comité Exécutif de l'ACTTCN, qui instruit le Secrétariat d'informer les Parties prenantes de l'état de la logistique du transport ferroviaire, suite à l'avènement des opérations du Chemin de Fer à Ecartement Standard (SGR), développé par la République du Kenya. Cette enquête est survenue dans le contexte des préoccupations exprimées par une frange des Parties prenantes qui ont signalé des défis rencontrés au cours du transport des marchandises par voie ferrée.
3. L'enquête avait pour objectif d'évaluer l'état de la logistique du transport ferroviaire le long de la section de transit Mombasa-Nairobi, élaborer un rapport de situation et formuler des recommandations pour faire face aux problèmes identifiés.
4. Les institutions qui ont participé à l'enquête et ainsi que celles visitées sont notamment: KPA, KRA, KBS, KEPHIS, KRC, KeNHA, KENTRADE, la Police Nationale du Kenya, OBR, OGEFREM, DGDA, URA, KSAA, KIFWA et l'Autorité de lutte contre la contrefaçon. L'équipe d'enquête a visité les stations ferroviaires ainsi que les installations du chemin de fer à écartement métrique ou standard le long de la section de transit Mombasa – Nairobi. L'équipe d'enquête a également rencontré les Parties prenantes des secteurs public et privé œuvrant à ses installations.
5. La méthodologie de l'enquête a consisté à l'analyse de la documentation, à faire des observations sur l'infrastructure physique et les installations en place, à organiser des discussions interactives et des entretiens avec les principaux acteurs de la chaîne logistique dans certaines gares ferroviaires intermédiaires et à l'ICD de Nairobi (ICDN).
6. L'enquête s'est terminée par un résumé des observations formulées par l'équipe d'enquête, qui ont été présentées lors de la réunion hebdomadaire des Parties prenantes de l'ICDN. Les observations et les recommandations formulées ont été validées au cours de la réunion du Comité des Parties prenantes des Secteurs Public et Privé du Corridor Nord, organisé par le Secrétariat de l'ACTTCN. Les participants à cette réunion étaient issus des secteurs public et privé des six Etats membre du Corridor Nord.

Points saillants des observations, des défis et des recommandations formulés durant l'enquête

7. En général, les activités du SGR se sont améliorées depuis sa création en juin 2017. En 2018, 2.524 trains SGR de transport de cargaisons ont circulés entre Mombasa et Nairobi, transportant au total 2,9 millions de tonnes métriques pour les opérations en amont et en aval. En ce qui concerne le train de voyageurs, un total de 2,364 millions de passagers a emprunté le train SGR entre Mombasa et Nairobi, générant un chiffre d'affaires de 21,95 millions USD pour le service passager en 2018.
8. Malgré l'amélioration générale des infrastructures installations de transport ferroviaire apportée par le développement du SGR, des installations ferroviaires manquent aux terminaux des passages et des marchandises et elles comprennent;
 - a. Les routes d'accès à certains terminaux de fret et de passagers SGR à Voi sont en mauvais état, à cela s'associe l'absence de parcs de stationnement pour les camions qui attendent d'entrer aux terminaux des marchandises , tels qu'à l'ICDN.

Le Gouvernement du Kenya est exhorté de soutenir les efforts de KPA pour acquérir un terrain adjacent à ICDN pour le transformer en un parc de stationnement des camions qui attendent de déposer / charger leurs cargaisons et les conteneurs vides ainsi que la collecte des cargaisons de l'ICDN.

- b. Malgré le grand nombre de passagers transportés par SGR, des installations de soins de santé sont inexistantes dans les terminaux pour passagers qui voyagent.

Il est recommandé à la Compagnie de Gestion du Chemin de Fer du Kenya (KRC) de fournir aux gouvernements des comtés ou au secteur privé un espace / une salle dédiée aux premiers soins de santé qui seraient fournis au public voyageur par chemin de fer.

- c. Maque d'abris (hangars) pour la vérification et la manutention des cargaisons pendant le déchargement, le chargement et leur dédouanement par les régulateurs aux terminaux de fret transportés par SGR.

Il est recommandé à KRC / KPA de construire des hangars dans les terminaux des marchandises afin de protéger les cargaisons des endomdommagements qui pourraient être causés par les intempéries lors du déchargement / chargement ou du stockage temporaire en attendant leur enlèvement du terminal.

- d. Une observation générale a été faite sur le manque d'entretien de base de l'infrastructure et des installations ferroviaires de la voie métrique ou standard visitées, ce qui pou rait réduire leur durée de vie.

Les Gouvernements de la région sont priés instamment d'assurer un entretien périodique de base de l'infrastructure et des installations

ferroviaires existants et ceux en cours de développement afin de prolonger leur durée de vie.

9. Le manque de kit R-ECTS à l'ICDN pour sceller les camions en transit vers des destinations à l'étranger a été également observé. Les commerçants sont tenus d'utiliser le scellé du vendeur privé qui est souvent difficile à obtenir et cela retarde donc l'autorisation de la cargaison. Ces scellés sont également coûteux et ne couvrent pas les marchandises jusqu'à leur destination. Ces scellés des vendeurs sont désactivés lorsque le camion arrive au poste frontière.
10. **Les transporteurs devraient être autorisés à acquérir et à posséder des gadgets R-ECTS afin de permettre de sceller en temps voulu les camions transportant des marchandises en transit. Les autorités des recettes devraient être en charge de l'opérationnalisation et de la surveillance du scellé, la gestion générale de l'utilisation des scellés ainsi que le suivi du flux des marchandises le long du Corridor.**
11. **Temps élevé de séjour des cargaisons à l'ICD de Nairobi :** L'équipe chargée de l'enquête a examiné les statistiques disponibles dans les rapports hebdomadaires et a constaté que le calcul du temps de séjour du fret à l'ICDN incluait le temps de séjour des conteneurs dont la durée de séjour était dépassée et dont les raisons de ce séjour n'avaient peut-être rien en commun avec les autorités de réglementation de l'ICDN.

L'équipe d'enquête a examiné le rapport sur le temps de séjour du fret à l'ICDN au 06 mars 2019, tel que le montre le tableau ci-après.

TTEMPS DE SEJOUR DES IMPORTATIONS	ANALYSE CHRONOLOGIQUE DES IMPORTATIONS AU 06.03.2019			
	20 pieds	40 pieds	Unités	TEUs
0 – 4 Jours	804	594	1.398	1.992
5 – 10jour	496	479	975	1.454
11 – 21 jours	434	370	804	1.174
Plus de 21jours	1.202	987	2.189	3.176
Total	2.936	2.430	5.366	7.796

12. Il a été observé que plus de 40% des conteneurs d'importation étaient restés à l'ICDN pendant plus de 21 jours. Il a été signalé que le temps moyen de séjour du fret importé à l'ICDN pour l'ensemble du fret était de 11 jours, dont 8,5 jours étant dus à des conteneurs restés plus longtemps (des conteneurs restés plus de 21 jours ont contribué de 8,5 jours à la moyenne du temps de séjour de chaque conteneur à l'ICDN).
13. L'inclusion du temps de séjour des conteneurs demeurée trop longtemps dans le calcul du temps moyen de séjour des cargaisons à l'ICDN peut ne pas refléter l'efficacité opérationnelle de l'ICDN puisque la raison de leur séjour prolongé est en grande partie due aux propriétaires des cargaisons.
14. Les causes du temps de séjour élevé des cargaisons à l'ICDN comprennent :

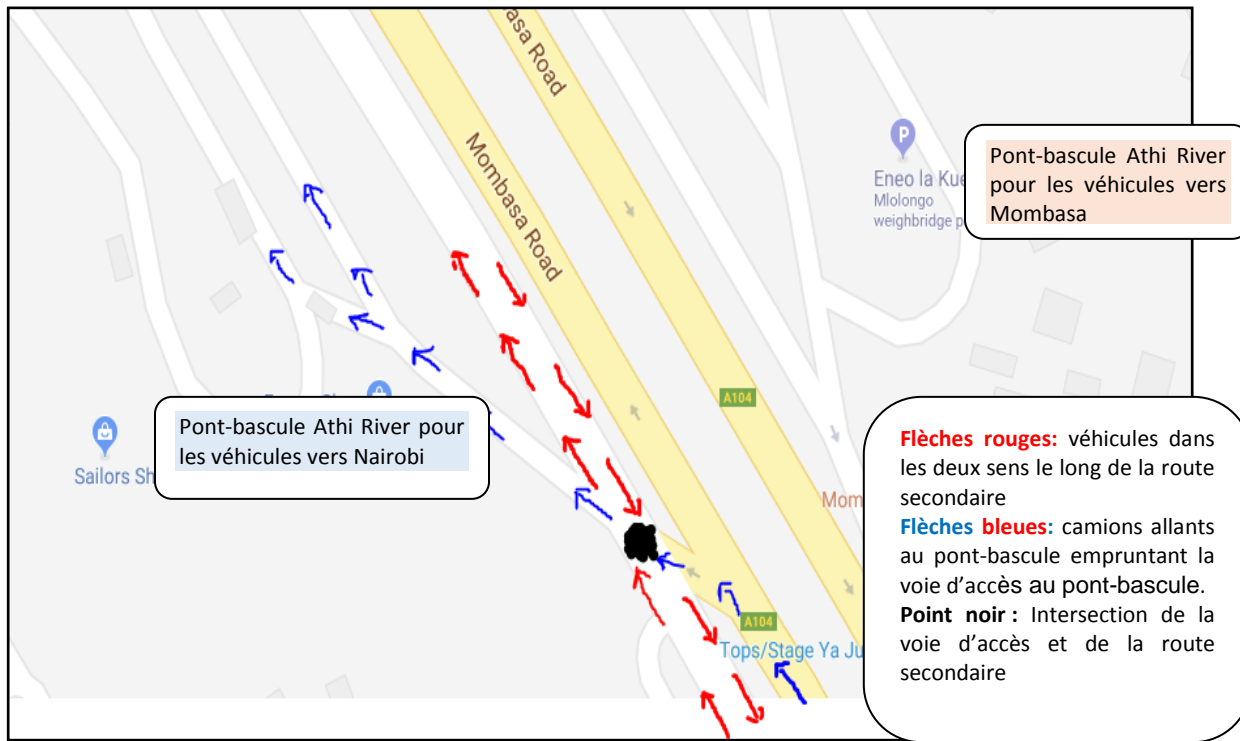
- i. Les commerçants ne déposent pas de déclarations en douane pour leurs marchandises importées. Pour certaines des marchandises qui avaient dépassé la durée de séjour à l'ICDN, aucune déclaration en douane n'avait été effectuée. Au cours de l'enquête, plus de 1.000 conteneurs sont restés à l'ICDN pendant des semaines sans aucune déclaration faite par les propriétaires.
- ii. Les commerçants qui ont besoin des installations de stockage avant la livraison des cargaisons dans leurs locaux. Les alternatives d'installations offertes par le secteur privé à Nairobi sont trop coûteuses par rapport aux tarifs de stockage imposés par KPA ou aux frais payés par les commerçants aux CFS.
- iii. Le retard dans la livraison des marchandises après paiement des taxes et autorisation pour enlèvement par KRA de sortir de l'ICD.
- iv. Le temps pris pour que les résultats des inspections effectuées par les organismes de normalisation soient obtenus. Certains résultats des tests mettent longtemps à être obtenus, tels que pour le ciment qui prend au moins 3 semaines après le début des tests physiques. Les résultats de KEBS des produits alimentaires prennent une à deux semaines.
- v. Les routes d'accès à l'ICDN qui sont inadéquates, ainsi que le nombre insuffisant des portes d'entrée et de sortie.
- vi. Les expéditeurs qui voudraient obtenir des exemptions de taxes du Gouvernement après l'arrivée des marchandises dans le pays.
- vii. Les acteurs du secteur privé n'ont pas en général adopté le principe de travailler 24 heures / 24 heures et 7 jours / 7 jours. Il a été signalé que l'évacuation des cargaisons atteint son pic entre mardi et vendredi, mais diminue le week-end. En outre, l'Equipe d'enquête a constaté que dans la matinée, il y a peu de camions qui collectent des cargaisons à l'ICDN, le nombre de camion augmente progressivement vers la mi-journée. Toutefois, les agences gouvernementales ne mènent pas la vérification des marchandises 24 heures par jour 7 jours par semaine. Ils ne font pas de vérification la nuit.
- viii. Difficultés de parvenir à obliger les acteurs du secteur privé à jouer efficacement leur rôle. Le seul outil que l'ICDN peut utiliser pour les obliger à accélérer le dédouanement et l'évacuation des cargaisons consiste en taxes portuaires, qui se révèlent inférieures aux frais de stockage que les propriétaires des cargaisons pourraient payer lorsque les marchandises sont déposées dans des installations privées.

15. **Recommandations**

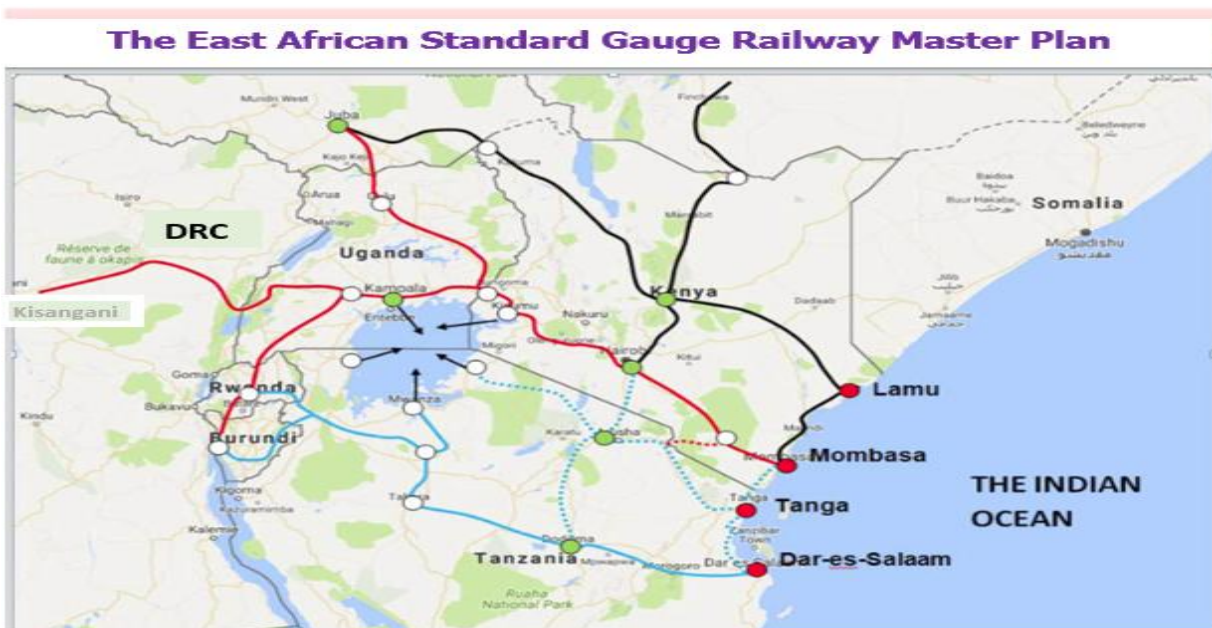
- i. **Les organismes de réglementation devraient envisager de déposer les marchandises dans les locaux du propriétaire en attendant l'obtention des résultats des tests de laboratoire, en particulier pour les opérateurs remplissant les conditions requises pour devenir des OEA. Un mécanisme devrait être mis en place pour sécuriser les**

marchandises chez le propriétaire en attendant l'obtention des résultats des tests de laboratoire.

- ii. Les cargaisons restées longtemps dans l'ICDN devraient être transférées dans une installation de stockage reconnue afin de décongestionner l'ICDN. L'installation devrait fonctionner comme une extension de l'ICDN en appliquant les mêmes frais pour les services offerts.
 - iii. Les organismes de réglementation devraient mettre en place un mécanisme permettant de déléguer certains de leurs pouvoirs aux autres organismes en cas de leur absence, afin de réduire le nombre de jours pris pour la vérification des marchandises, en raison de la difficulté d'avoir en même temps tous les organismes intervenant sur la cargaison.
 - iv. Les fraternités professionnelles du secteur privé, telles que KIFWA, devraient sensibiliser leurs membres aux conséquences de ne pas évacuer leurs cargaisons des terminaux au cours de la période de grâce; un code d'autorégulation devrait être établi à cet effet;
 - v. Les autorités portuaires devraient mettre en place des routes d'accès et des aires de stationnement adéquates pour faciliter l'évacuation /dépôt des cargaisons par des camions.
 - vi. L'autorité portuaire devrait compléter le système actuel en ligne basé sur l'IP du client et l'accès aux portes, en mettant en place avec un module de mise en file d'attente pour programmer, informer les clients (chauffeurs) et allouer le temps maximum de chargement ou de déchargement autorisé à la cour de stockage de l'ICDN.
 - vii. La KPA est exhorté d'accélérer le développement de nouvelles portes d'entrée et de sortie de l'ICDN.
 - viii. Il faudrait envisager de permettre un entreposage sous le régime d'entrepôt douanier avec caution pour ceux qui recherchent des exonérations fiscales une fois les marchandises arrivées dans le pays.
 - ix. Certains commerçants contraints de stocker leurs marchandises à Nairobi ont proposé un arrangement dans lequel ils paient le transport ferroviaire à l'avance, tout en étant autorisés à conserver leurs marchandises dans le CFS à Mombasa jusqu'à ce qu'ils en aient besoin à Nairobi.
16. **Le point noir à la station de pont-basculé d'Athi River:** L'équipe d'enquête a observé que la conception de la voie d'accès au pont-basculé d'Athi River pour les véhicules se dirigeant vers Nairobi avait une intersection avec une route communautaires secondaire. Il y a un risque élevé d'accidents entre les camions accédant au pont-basculé et les véhicules empruntant la route secondaire.
17. **Il est recommandé que KeNHA redéfinisse la voie d'accès au pont-basculé et la route secondaire traversant la voie d'accès pour supprimer l'intersection.**



RAPPORT DE L'ENQUETE SUR LA LOGISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DU CORRIDOR NORD, SUR LA SECTION DE TRANSIT MOMBASA-NAIROBI – MARS 2019





L'équipe multidisciplinaire des Parties prenantes du Corridor Nord qui a mené l'enquête sur la logistique du transport ferroviaire, en visite à l'ICDN

RAPPORT DE L'ENQUETE SUR LA LOGISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DU CORRIDOR NORD, SUR LA SECTION DE TRANSIT MOMBASA-NAIROBI – MARS 2019

Observations formulées au cours de l'enquête

A. Enquête à la gare ferroviaire du chemin de fer à écartement métrique de Changamwe

18. La gare ferroviaire à écartement métrique de Changamwe est située à environ 8 km du port de Mombasa. Il possède le plus grand chantier ferroviaire d'Afrique orientale et centrale. Elle dispose de 12 quais de chargement et de 24 lignes de chemin de fer, la principale ligne de fret conventionnel ayant une capacité de 60 wagons.
19. Changamwe est le terminus de tous les trains transportant des exportations, du trafic local et des conteneurs vides en provenance de Nairobi. Il est également la gare de triage des marchandises en provenance du Port de Mombasa, de l'île de Mombasa et de ses environs qui sont transportées à l'intérieur par chemin de fer métrique. Le chemin de fer métrique peut exploiter 4 trains par jour entre Mombasa et Nairobi. Il sied de noter que la plupart des wagons pour les cargaisons en vrac et les cargaisons conventionnelles sont chargés au Port.

20. Le terminal de Changamwe compte actuellement trois embranchements ferroviaires actives: il y a Total Oil, qui est une voie de point de chargement pour le riz et de blé mis en sacs, et le point de chargement de l'île de Mombasa utilisée pour les grains en vrac, d'une capacité de 25 wagons. Le terminal pouvait manutentionner 500 EVP par jour, mais actuellement, il manutentionne moins de 100 EVP.
21. Les exportations du Kenya et les exportations en transit reçues à Changamwe par chemin de fer métrique sont acheminées directement vers le Port. En outre, toutes les cargaisons dédouanées aux stations pour fret conteneurisé et le trafic local en provenance de la région de Mombasa sont chargés à la station de Changamwe. La compagnie Kenya Railways exploite également des trains entre Changamwe et Kampala et à destination des clients, en particulier ceux avec des cargaisons en vrac.



Gare ferroviaire métrique à Changamwe: Un train transportant des produits pétroliers se prépare pour le départ vers Nairobi.

22. Dans le cas de produits pétroliers, le train métrique peut transporter entre 18 et 22 wagons par jour à destination de Nairobi avec un seul moteur. D'autre part, les trains standards peuvent transporter 40 wagons d'une capacité de 2.000 tonnes avec un seul moteur. En utilisant deux moteurs en tandem, il peut transporter de 50 à 58 wagons d'une capacité de 4.000 tonnes. Le train métrique peut transporter entre 40 et 50 wagons vides. Le long de la section de transit, l'échange de trains est synchronisé de manière à ce que les trains les plus longs soient retenus dans les gares d'échange pour permettre aux trains les plus courts de passer en premier par la gare.
23. Les paiements pour les marchandises conteneurisées transportées par SGR sont versés à l'opérateur ferroviaire par KPA; KPA paie mensuellement l'opérateur ferroviaire les volumes de fret transportés par voie standard. C'est ensuite KPA qui facture au propriétaire de la cargaison les frais de transport. En cas de fret conventionnel, le client paie directement sur le compte en séquestre de KRC.
24. Les paiements doivent avoir été effectués avant que les wagons ne soient transportés par chemin de fer. Pour le cas du connaissance direct, les compagnies maritimes envoient un rapport quotidien et sont facturées directement par KPA. Pour les conteneurs sans connaissance directs désignés par KPA pour Nairobi, c'est KPA qui

est facturé et elle facture ensuite les propriétaires de la cargaison avant de prendre livraison de la cargaison.

25. Dans le cas d'une cargaison de la RDC acheminée par chemin de fer, elle se termine à Kampala et est transbordée dans des camions qui assurent le transport jusqu'à sa destination, mais les paiements pour le transport par voie ferroviaire s'effectuent de la même manière que les cargaisons destinées au Kenya ou à l'Ouganda.



La gare de triage ferroviaire métrique à Changamwe est en mauvais état, il n'y a pas d'exploitation du potentiel de la gare de triage dans la manutention et le stockage des cargaisons et des conteneurs vides qui attendent leur rapatriement par voie de mer.

26. Les activités de service de transport par chemin de fer métrique au Kenya sont divisées en trois régions : Mombasa - Mtito Andei, Mtito Andei - Nairobi - Naivasha et Naivasha - Malaba. La capacité du train métrique est d'environ 2.000 tonnes. Actuellement, le train métrique ne peut transporter que 1.200 tonnes de marchandises.



La gare de triage ferroviaire métrique à Changamwe: Les tracteurs attendent d'évacuer les conteneurs vides vers les dépôts pour conteneurs vides. La gare de triage n'est pas en bon état au cours de la saison de pluies. Et il

devient difficile d'y manœuvrer. **Les clients apportent leurs propres équipement de chargement pour le chargement / déchargement des conteneurs**

27. En raison du mauvais état de la voie permanente du chemin de fer métrique, certaines sections de la ligne ont été soumises à des restrictions de vitesse et de poids, de sorte que le rendement du chemin de fer métrique est bien inférieur à sa capacité prévue. De Mombasa à Nairobi, une distance d'environ 500 km, les trains métriques transportent 44 EVP et prennent 20 heures, alors que les trains SGR peuvent transporter 106 EVP pour 10 heures.
28. KRC est en processus de numérisation de ses services. À l'heure actuelle, les clients peuvent se connecter au système de KRC pour accéder aux services de train métrique et de train standard. Les manifestes de train sont envoyés en ligne aux clients. Des sur le chargement des marchandises importées dans le Port et sur les arrivées d'exportation au port ainsi que sur les marchandises importées quittant Port Reitz peuvent être obtenues en ligne. Il en est de même pour les arrivées d'exportations et les arrivées de conteneurs vides à Port Reitz. Les locomotives ougandaises exploitées par RVR ont été restituées. Les wagons en mauvais état sont rapatriés en Ouganda aux frais d'URC.

B. Enquête aux terminaux de train standard et de train métrique à Voi

29. Il y a à la fois des opérations train métrique et de train standard à Voi. Le terminal pour passagers du train standard est opérationnel, tandis que le terminal pour les cargaisons n'a pas encore été mis en service. Dans le cas du train métrique, actuellement la gare preste aucun service de transport de passagers ni de fret. La gare est juste une station de transit pour les trains reliant Mombasa à Nairobi. À Voi, il existe une ligne secondaire du chemin de fer métrique qui relie Taveta/Holili à Arusha en Tanzanie. Toutefois, cette ligne est hors service depuis quelque temps.



Terminal du chemin de fer à écartement standard à Voi (ci-dessus): Photo de groupe de l'Equipe d'enquête prise après un entretien avec les responsables du terminal pour passer du train standard à Voi. Le développement des routes d'accès est nécessaire. A certains points, les véhicules passent dans des zones résidentielles et les véhicules ne peuvent pas se dépasser l'un l'autre.



Terminal de la voie métrique à Voi: l'Equipe d'enquête visite le terminal pour passagers du train métrique à Voi et les bureaux de KRC. Le Terminal de la voie métrique est en état d'abandon

Opérations aux terminaux pour cargaisons transportées par voie métrique et par voie standard à Voi

30. La construction de la gare standard de Voi a prévu un terminal de chargement / déchargement des cargaisons. Le terminal a été conçu pour manutentionner les cargaisons conteneurisées et non conteneurisées. Il a été observé que ledit terminal n'était pas opérationnel, qu'il n'existait aucun équipement de manutention de fret et que les quais de déchargement / chargement n'avaient pas d'abris pour protéger les marchandises des intempéries lors du déchargement ou du chargement.



Terminal des cargaisons de la voie standard à Voi: le terminal n'est pas opérationnel, il manque d'installations et d'équipement de manutention des cargaisons. La construction d'une route d'accès est requise pour son exploitation.



Gare métrique à Voi: Les stations ferroviaires métriques visitées ne sont pas en bon état, les lignes de chemin de fer sont recouvertes d'herbe et sont à peine reconnaissables. Il a été constaté la compagnie Kenya Railways (KR) versait une redevance d'entretien des routes mais aucune de ces taxes n'étant affectée à la maintenance du chemin de fer, car KR utilise le chemin de fer pour le transport de la quasi-totalité de ses marchandises nonobstant le fait que son infrastructure de transport par la voie métrique est en besoin urgent d'entretien

31. Le terminal du chemin métrique à Voi est également équipé pour la manutention des cargaisons. Cependant, la gare sert actuellement de station d'échange pour les trains reliant Mombasa à Nairobi. La prochaine station après Voi vers Nairobi équipée pour le chargement et le déchargement des cargaisons transportées par voie métrique ou standard est Kibwezi.
32. A côté du manque d'entretien observé des stations et installations du chemin de fer à écartement standard, il a été signalé qu'il y avait des actes de vandalisme et du vol de matériels de transport le long de la voie métrique permanente. La Police nationale du Kenya a travaillé pour protéger les avoirs de KRC.
33. La voie permanente métrique, ses installations et son équipement sont trop vieux et sont en général en mauvais état de fonctionnement, et leur fonctionnement est inefficace et coûteux. Avec l'infrastructure, les installations et l'équipement délabrés, la maintenance des opérations du chemin métrique peut s'avérer beaucoup plus coûteuse à long terme que le passage à la voie standard. Au cours de l'atelier de validation, il a été signalé que les Etats membres du Kenya et de l'Ouganda allaient maintenir aussi bien la ligne métrique que la ligne à écartement standard.

Visite du Dépôt Intérieur pour Conteneurs de Nairobi

C. Autorité Kenyan des Ports au dépôt intérieur

34. Le dépôt a été créé en 1984 principalement pour manutentionner les marchandises transportées par chemin de fer entre Mombasa et Nairobi.



Dépôt Intérieur pour Conteneurs de Nairobi : Avec des conteneurs empilées à raison de plus de 5 en hauteur, Le Dépôt peut accueillir jusqu'à 14.770 EVP en une fois. Le dépôt est équipé de 4 grues portiques montées sur rails, de 8 grues portiques sur pneus, de 10 grues gerbeurs sur pneus, de 30 tracteurs, de 67 remorques et de 16 élévateurs à fourche pour faciliter les opérations de chargement et de déchargement.

35. En prévision de la gestion des volumes de cargaisons en hausse, des développements ont été initiés au dépôt et sa capacité est passée de 180.000 à 450.000 EVP par an. Après le début des opérations du train standard, les cargaisons manutentionnées par le dépôt sont passées d'une moyenne de 30 EVP par jour à 800 EVP par jour actuellement.
36. En moyenne, le dépôt reçoit 7 trains par jour, transportant en moyenne 106 EVP d'importations en provenance de Mombasa, l'objectif étant de recevoir 12 trains par jour en amont. En aval, le dépôt manutentionne au quotidien 4 à 5 trains. Cependant, les $\frac{3}{4}$ des wagons du train sont ramenés à Mombasa sans chargement.
37. Le débit total au dépôt pour l'année 2018 était de 257.000 EVP pour une capacité installée de 450.000 EVP. On constate que, dans un délai d'un an à compter du début de l'exploitation du train standard, les performances du dépôt représentent plus de 57% de sa capacité annuelle installée. Cela signifie qu'il sera probablement incapable de répondre à la demande dans quelques années à venir et qu'il est nécessaire de repenser les stratégies de manutention des volumes toujours croissants le long du Corridor Nord.

38. Le dépôt reçoit en moyenne 780 camions par jour pour la collecte des importations et l'acheminement des exportations et des conteneurs vides par chemin de fer jusqu'à Mombasa. Il a été observé qu'il n'existait pas de zone désignée pour le stationnement des camions en attendant leur entrée au dépôt. En outre, il n'y a pas de voie désignée le long de la route pour la file d'attente des camions lorsqu'ils accèdent au dépôt.



Les camions stationnant devant le Dépôt Intérieur pour Conteneurs de Nairobi en attendant d'être appelés pour prendre leur chargement. Les chauffeurs sont facturés 3.000 Ksh par jour par le Gouvernement du Comté de Nairobi pour le stationnement, un montant trop élevé. Dans les circonstances actuelles, les camionneurs maintiennent un haut niveau de discipline sinon la route d'accès au dépôt serait totalement bloquée.

39. Pour qu'un camion accède au dépôt afin de charger un conteneur, il doit avoir un jeton de position. Si le camion apporte un conteneur vide pour le transport vers Mombasa par voie standard, le chauffeur ou l'agent doit être en possession des documents suivants: pré-avis, le formulaire de garantie et une lettre de voiture de chemin de fer. Pour les exportations apportées au dépôt, les documents d'exportation des douanes doivent être préparés et une lettre de voiture de chemin de fer. Le conteneur n'est autorisé à entrer au dépôt qu'après avoir payé pour le transport et tous les autres frais éventuels.
40. Le dépôt a actuellement deux portes d'entrée et deux portes de sortie. Compte tenu du volume de cargaisons et du trafic au dépôt, le nombre de portes est insuffisant pour permettre la réception rapide des camions et l'évacuation des cargaisons. Au moment de l'enquête, il a été signalé que KPA était en voie d'ouvrir deux portes supplémentaires pour faciliter l'évacuation des cargaisons du dépôt.
41. KPA travaille également à la mise en œuvre d'un système de planification des camions, par lequel les camions seront appelés à procéder au dépôt une fois les documents nécessaires finalisés. Le système allouera du temps aux camions pour ramasser ou déposer des cargaisons. Le système devrait également résoudre le problème de la congestion des camions aux portes.



Portes automatisées d'entrée et de sortie du dépôt intérieur de Nairobi: le nombre limité de portes d'entrée et de sortie entrave le processus de réception des camions et l'évacuation des cargaisons. KPA est à l'œuvre pour ouvrir plus de portes automatisées.

42. Les autres facteurs qui ont été mis en évidence comme affectant la rapidité de l'évacuation des cargaisons du dépôt comprennent:

- Les commerçants / agents en douane qui ne déposent pas les déclarations de leurs marchandises à temps,
- Les commerçants qui tardent à payer les frais portuaires après que les douanes aient autorisées l'enlèvement des marchandises du dépôt,
- Les marchandises sont dédouanées et les frais portuaires ont été payés mais le transporteur ne se présente pas pour prendre livraison des marchandises,
- Retards dans la génération du modèle C2 et le scellement des marchandises en transit par la KRA,
- Les transporteurs qui font charger leurs marchandises sur les camions et disparaissent par après ;
- L'absence des agents en douane pour faciliter la sortie du dépôt des camions chargés;
- Les commerçants qui doivent attendre que toutes les cargaisons figurant sur un connaissement soient reçues au dépôt avant le dédouanement.
- Il n'y a pas d'espace de stationnement désigné pour les camions qui attendent d'accéder au dépôt. KPA a indiqué qu'elle avait entrepris des démarches pour acquérir un terrain aux environs du dépôt afin de développer un parc de stationnement pour les camions en attente;

- La route d'accès au dépôt est une route à deux voies, ce qui limite le nombre de camions pouvant y accéder en même temps;
- L'équipe d'enquête a également constaté que peu de camions venaient récupérer les marchandises le matin, surtout avant 11 heures.
- La vérification des marchandises n'est pas faite 24 heures par jour et 7 jours par semaine, ni la nuit.

43. **Le Gouvernement du Kenya a été exhorté de soutenir les efforts de KPA pour acquérir un terrain en vue de l'aménagement d'un parc de stationnement pour les camions qui attendent d'entrer au dépôt.**

44. **KPA devrait compléter le système actuel en ligne basé sur l'IP du client et l'accès au portail avec un module de mise en file d'attente de camions afin de planifier, d'avertir les clients (chauffeurs) et d'allouer le temps maximum pour le chargement / déchargement d'un camion dans la gare de triage au dépôt.**

45. KPA est automatisé et utilise actuellement les systèmes KWATOS, CiYOS, FMS et SAP pour facturer ses clients. Les systèmes automatisés de KPA sont accessibles en ligne pour les clients qui souhaitent dédouaner leurs marchandises ou faire transporter leurs marchandises conteneurisées par chemin de fer à écartement standard.

46. Les systèmes de KPA et de KRC sont entièrement intégrés et des améliorations continues y sont apportées pour améliorer la prestation de services. En outre, KPA a été intégré avec certaines banques clés, telles que la National Bank et Equity Bank. Toutes les huit heures, KPA partage des rapports avec KR et KRA concernant le transport, la manutention et le dédouanement des marchandises au Port de Mombasa, et transportées par chemin de fer.

D. Centre de surveillance conjointe au dépôt intérieurs pour conteneurs de Nairobi

47. Le Centre de surveillance conjointe est exploité par KPA, KR et KRA. Le système automatisé a été mis en place par une société privée appelée BSMART. Le niveau actuel d'automatisation permet à KPA, KR et à KRA de surveiller le mouvement d'un conteneur dès le moment où la balise de suivi y est fixé au moment de son déchargement du navire au Port de Mombasa, jusqu'à sa sortie du dépôt intérieur pour sa livraison chez le propriétaire. Les systèmes en place permettent également de suivre l'avancement de la prise en charge d'un conteneur par différents acteurs.

48. Les conteneurs sont surveillés via une balise de suivi de la cargaison similaire à celle utilisée pour le suivi électronique régional des cargaisons. A l'aide de cet appareil, il est possible de connaître le nombre de jours qu'un conteneur a passé dans un endroit donné, le temps pris pour déplacer le conteneur d'un point à un autre. Le système peut également être interfacé pour surveiller l'avancement du traitement de la documentation utilisée pour le dédouanement de la cargaison.

49. La durée de vie de la batterie de la balise de suivi des cargaisons est d'environ 30 jours. Lorsque la batterie s'épuise avant que le conteneur ne soit enlevé du dépôt, le conteneur est localisé pour récupérer l'appareil afin de recharger la batterie avant de la replacer.



Centre de surveillance conjointe à au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi: il facilite le suivi des mouvements des conteneurs, l'identification des conteneurs accusant un retard d'évacuation, la localisation d'un conteneur dans la gare de triage et l'identification des conteneurs restés longtemps au dépôt et au Port de Mombasa.

E. Centre de contrôle des opérations de KPA au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi

50. Le Centre de contrôle des opérations permet de surveiller les activités en cours dans chaque zone opérationnelle du dépôt. Un problème qui survient ou un retard dans une zone opérationnelle est détecté en temps voulu et l'interlocuteur responsable est contacté pour résoudre le problème. Le personnel du centre de contrôle des opérations est en contact avec le personnel des zones opérationnelles du dépôt et partage toutes les huit heures avec KRC et KRA des rapports sur la manutention des conteneurs.
51. KPA a installé des portes intelligentes où le conducteur doit faire glisser le code à réaction rapide de son laissez-passer ou fiche de position ou encore formulaire de pré-avis pour que les portes s'ouvrent afin de lui permettre d'entrer dans le dépôt pour collecter ou déposer un conteneur. À la sortie du dépôt, le conducteur doit toujours faire glisser le code à réaction rapide pour que les portes s'ouvrent.
52. Actuellement, un bon nombre de conducteurs ne savent toujours pas comment faire glisser le code à réaction rapide pour que les portes soient ouvertes à l'entrée et à la

sortie. Les conducteurs devraient être informés de la procédure à suivre pour lire le code à réaction rapide avant d'accéder aux portes afin de minimiser les retards aux portes. En outre, certains camions arrivent aux portes avant l'achèvement des processus documentaires, ce qui engendre une congestion aux portes.



Centre de contrôle des opérations de KPA: photo prise à partir des écrans du centre. Le personnel du centre de contrôle est en mesure de surveiller les activités qui se déroulent au dépôt et, si nécessaire, d'appeler pour une intervention rapide en cas de problème identifié.

F. Vérification conjointe au dépôt intérieur pour conteneurs:

53. Les Parties prenantes au dépôt intérieur ont programmé les heures de vérification conjointe des marchandises. La vérification se déroule en trois équipes et est effectuée tous les jours à 8 h, à 11 h et à 14 h 50. Le fait de ne pas procéder à la vérification des marchandises 24 heures par jour 7 jours par semaine contribue aux retards dans l'évacuation des cargaisons du dépôt. **Il a été recommandé que les organismes gouvernementaux commencent la vérification des marchandises 24 heures par jour 7 jours par semaine.**
54. Une note de service est préparée pour que les agents sur le terrain transfèrent les conteneurs du gare de triage au poste de vérification. Les mêmes informations sont communiquées aux agents de dédouanement qui se rendent au bureau de KRA pour allocation du personnel et du temps pour la vérification de leurs marchandises. Les agents de dédouanement enregistrent les envois pour vérification au bureau de vérification de KPA, situé dans l'abri de vérification. Le bureau de vérification de KPA est au courant du nombre de conteneurs approuvés pour vérification et du nombre des conteneurs qui seraient vérifiés au cours d'une journée ou d'un horaire donnés.
55. Tous les conteneurs d'importation manutentionnés au dépôt sont scannés avant d'être empilés dans la cour. La gestion des risques est utilisée pour cibler les marchandises à vérifier. Les marchandises ciblées pour vérification peuvent être partiellement vérifiées

si les images du scanner montrent clairement le contenu du conteneur, sinon, une vérification à 100% est effectuée.

56. Les plans de vérification des conteneurs sont établis avec les chefs d'équipe, ils tiennent compte du nombre d'équipements de manutention et des équipes nécessaires : de la main d'œuvre et des chariots élévateurs. L'objectif de vérification est de 4 conteneurs par jour, par équipe et par gang. Il y a 4 gongs et trois équipes par jour. En moyenne, 80 conteneurs sont vérifiés par jour au dépôt.
57. L'un des principaux défis qui affectent la vérification rapide des marchandises est l'absence des représentants du secteur privé pour participer à l'exercice de vérification. Un conteneur ne peut être ouvert pour vérification sans la participation d'un représentant du propriétaire de la cargaison (agent de dédouanement) à l'exercice.



Zone de vérification au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi Les conteneurs sont désempilés pour vérification. En moyenne, 80 conteneurs sont vérifiés à 100%. Les conteneurs à vérifier sont choisis en fonction de l'évaluation des risques. Le début de la vérification d'un conteneur désigné pour vérification dépend de la présence de toutes les parties intéressées.

G. Processus de dédouanement pour les conteneurs à l'importation par KPA au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi

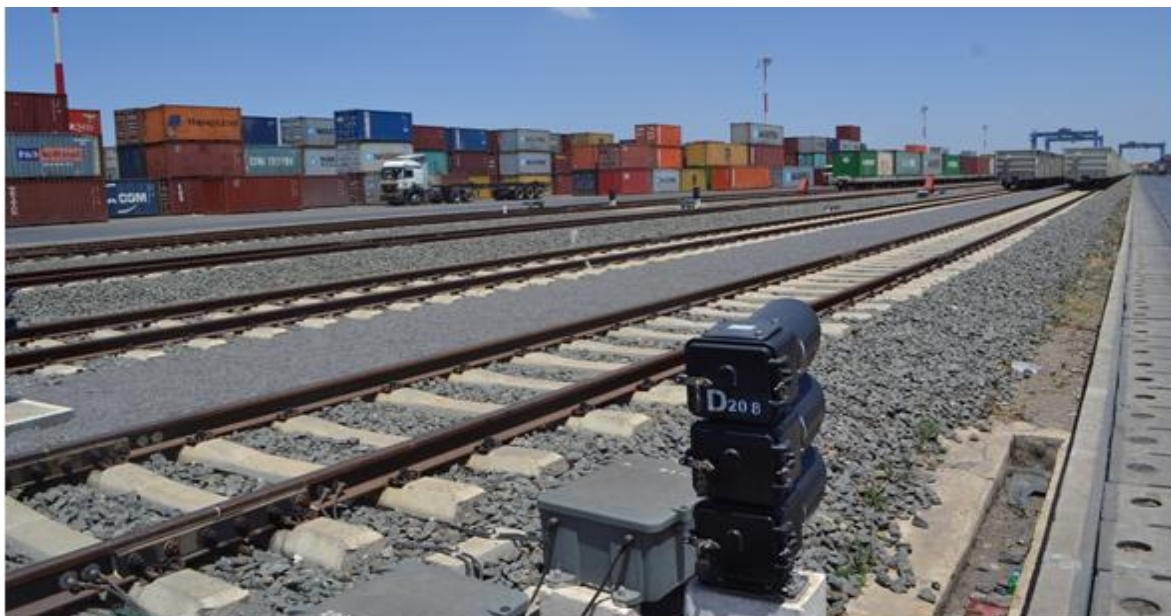
58. En résumé, le processus de mainlevée du conteneur d'importation par KPA se passe comme suit:
 - Le commerçant / agent de dédouanement obtient un bon de sortie pour les marchandises, émise par KRA.
 - Le commerçant paie ses frais portuaires à KPA, réserve un camion pour accéder au dépôt afin de récupérer les marchandises et obtient une fiche de position pour le conteneur.

- Les camions forment des files pour entrer au dépôt, les portes d'entrée de KPA étant actuellement automatisées; le chauffeur de camion doit insérer le code QR sur la machine se trouvant à la porte. si toutes les autorisations et tous les paiements sont en ordre, la porte s'ouvre automatiquement pour le camion.
- Le chauffeur du camion se rend dans la cour dans la zone (bloc) où se trouve le conteneur, conformément à la fiche de position pour le chargement du conteneur.
- Le camion se dirige vers la porte de sortie, l'agent en douane facilite l'autorisation du camion chargé pour la sortie du dépôt. Le conducteur insère la carte avec le code QR et si toutes les autorisations sont en ordre, les portes s'ouvrent pour permettre au camion de quitter le dépôt.

H. Processus d'exportation de KPA au dépôt pour conteneurs de Nairobi

59. Le processus d'exportation et le processus de réception des conteneurs à l'exportation via le dépôt intérieur sont résumés ci-après.
- L'exportateur recrute un agent de dédouanement pour ses marchandises pour exportation, lui donne les documents suivants fournis par l'exportateur : copie du certificat de constitution, copie du certificat du code PIN de l'entreprise, copie de la carte d'identité et la facture commerciale.
 - L'agent de dédouanement dépose une déclaration en douane dans le système SIMBA et la déclaration est approuvée à la DPC; les documents nécessaires incluent la facture, la liste de colisage / note de poids. Pour le café, un certificat phytosanitaire, un certificat de l'Organisation internationale du café (OIC) et un certificat d'origine sont nécessaires, y compris les documents cités dans le paragraphe qui précède ci-dessus.
 - L'agent de dédouanement soumet une demande (lettre de demande d'emportage) à KRA pour charger le fret en vue de son exportation. KRA désigne un responsable de la vérification chargé de superviser le chargement de la cargaison. Cette cargaison est enfermée dans un conteneur et scellée par KRA.
 - Le commerçant / agent de dédouanement paie frais d'expédition du commerçant (MSL) - obtient le bordereau en ligne émis par KRA comme preuve de paiement. Le MSL est facturé 0,75 USD par tonne.
 - L'agent de dédouanement obtient une déclaration en douane qui a été approuvée par KRA.
 - Le conteneur est scanné et l'Agent de dédouanement obtient une copie de l'image numérisée.
 - Les marchandises sont physiquement autorisées pour l'exportation.
 - Saisie par KPA – un pré-avis préparé en ligne par l'agent avant que le camion ne se dirige au dépôt.
 - Les marchandises sont enfermées au dépôt, KPA prend en charge le transport du conteneur vers Mombasa par chemin de fer.

- Le numéro en rotation est attribué au conteneur, le conteneur est officiellement reçu et le scellé est activé de manière étanche.



AU DEPOT INTERIEUR POUR CONTENEURS DE NAIROBI: Seuls 40% des conteneurs transportés par chemin de fer à écartement standard de Mombasa à Nairobi sont retournés à Mombasa. La question est de savoir ce qu'il advient des 60% restants. Dans le passé, les expéditeurs se plaignaient des retards dans le retour des conteneurs vides réservés pour le transport par chemin de fer à écartement standard en raison de problèmes de réception et d'évacuation au dépôt pour conteneurs, problèmes qui semblent maintenant être réglés. Toutefois, l'équipe d'enquête a constaté qu'à destination (Mombasa), la manutention des conteneurs vides renvoyés à Port Reitz par chemin de fer restait un défi.

I. Processus de dédouanement des importations par KRA au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi

60. Un agent de KRA reçoit un train à son arrivée au dépôt et recopie les numéros de conteneurs et de wagons figurant sur le manifeste de train soumis par KR pour confirmer que tous les conteneurs / wagons sur le manifeste au départ à destination du dépôt ont été reçus.
61. Avant le départ, toutes les marchandises importées par voie maritime sont mises sur les manifestes par les compagnies maritimes et le manifeste est approuvé par KRA. Le manifeste est entré dans le système SIMBA pour permettre la déclaration en douane du manifeste par l'agent de dédouanement.
62. En résumé, le processus de dédouanement de KRA est le suivant:
 - Les agents de dédouanement déclarent les marchandises aux douanes dans SIMBA, procèdent à une auto-évaluation des taxes et les acquittent en banque;
 - KRA effectue un contrôle documentaire de la déclaration déposée par l'agent de dédouanement;

- Les cargaisons ciblées pour vérification sont vérifiées par KRA et inspectée par les agences de normalisation. Si la conformité est certifiée, les cargaisons sont autorisées pour l'usage domestique.
- Il convient de noter que toutes les marchandises conteneurisées sont scannées à leur arrivée au dépôt. Le processus complet ci-dessous décrit le processus pour le fret et les documents requis pour les importations au dépôt.

J. Bureau Kenyan de Normalisation– KEBS

63. **Le rôle de KEBS est de veiller au respect des** normes de qualité kenyanes applicables aux produits importés. KEBS a conclu avec les partenaires un accord stipulant que la plupart des marchandises importées sont pré-inspectées dans le pays d'exportation et sont accompagnées d'un certificat de conformité (CoC). KEBS peut autoriser des marchandises sur base du CoC. KEBS est également chargé d'intervenir et de procéder à une inspection des marchandises si nécessaire. Certaines situations pouvant inciter le KEBS à inspecter un envoi ayant un CoC incluent:

- Un long délai qui s'est écoulé après la délivrance du Certificat de prévérification (PvoC) et du CoC,
- Un long délai qui s'est écoulé (six mois) depuis la dernière inspection du produit concerné par KEBS,
- Le produit qui avait déjà été testé et échoué au test.

64. Plus de 90% des marchandises qui ont un CoC sont autorisées sans aucune autre intervention de KEBS. Les marchandises sans CoC ne peuvent pas être autorisées tant que les tests ne sont pas effectués. Cependant, certains produits peuvent ne pas nécessiter de PVoC et le KEBS n'est pas obligé de les inspecter. Il s'agit par exemple:

- Certaines matières premières utilisées dans la fabrication d'autres biens,
- Les effets personnels appartenant aux personnes rentrant chez elles
- Les marchandises en transit, sauf sur demande du pays de destination.
- Les marchandises provenant d'Etats partenaires ne fournissant pas de PvoC, ces marchandises sont toutefois inspectées au Kenya par KEBS.

(Faire référence à l'Avis juridique 128 du Kenya, qui répertorie les produits exemptés du certificat CoC).

65. L'intervention du KEBS commence après que la déclaration en douane ait été préparée par commerçant / agent de dédouanement. La déclaration en douane, accompagnées des pièces justificatives, sont soumises par l'agent de dédouanement au KEBS pour qu'un agent chargé de contrôler les marchandises leur soit attribué. Si la déclaration est marquée pour inspection, l'agent du KEBS prélève des échantillons de l'envoi lors de la vérification conjointe des marchandises.

66. Le temps pris par KEBS pour publier les résultats des tests varie. Certains tests peuvent prendre des heures, d'autres des jours et d'autres des semaines. Les produits

alimentaires par exemple peuvent prendre deux semaines; et le ciment, il faut au moins trois semaines. D'autres agences, comme KRA, s'appuient également sur les résultats des tests pour décrire correctement certains produits pour un système de classification harmonisée appropriée.

67. Si les marchandises sont rejetées, un avis de saisie des marchandises est émis par KEBS et une lettre de notification est envoyée à l'importateur par l'intermédiaire l'agent de dédouanement. KRA est également informée des produits rejetés. Les marchandises refusées peuvent être détruites ou l'importateur peut être tenu de les réexporter, quel que soit le cas, KEBS en est informé par KRA.
68. Au cours de la période couverte par l'enquête, KEBS a déclaré avoir gardé 282 conteneurs à l'ICDN pour des raisons liées à l'inspection des normes. 189 de ces conteneurs étaient du sucre brun et 30 n'avaient pas de CoC au moment de l'importation.
69. Les défis auxquels KEBS fait face comprennent:
 - Personnel insuffisant, le service KEBS ne compte que 11 agents à l'ICDN et le travail exige le double de ce nombre.
 - Les commerçants qui ne déposent pas de déclarations relatives à leurs marchandises,
 - Les documents falsifiés (CoC et reçus de paiement).
70. **Il est conseillé aux commerçants de faire faire la vérification de la conformité avant exportation des marchandises au Kenya et de veiller à ce que les marchandises soient importées et dédouanées au cours de la période de validité du certificat de conformité, qui est de six mois. Dans le cas contraire, les marchandises devraient être soumises à une nouvelle inspection par KEBS.**

K. Le Service Kenyan d'inspection phytosanitaire - KEPHIS au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi

71. KEPHIS veille au respect des lois relatives à l'importation de végétaux, de matières végétales et de produits végétaux en veillant à la conformité aux chapitres 324 et 326 des lois du Kenya.
72. Avant d'importer une plante ou une matière végétale, il est exigé d'obtenir au préalable un permis d'importation et, en cas d'exportation, obtenir un permis d'exportation. Les plantes et les matériels végétaux sont inspectés dans les pays d'origine et des certificats phytosanitaires sont délivrés.
73. Les certificats phytosanitaires sont délivrés aux végétaux et aux produits végétaux répondant aux normes de qualité. Le certificat délivré aux marchandises importées au Kenya spécifie les détails de l'inspection effectuée par le pays exportateur avant leur expédition au Kenya, sur base des directives du Gouvernement du Kenya.

74. KEPHIS effectue des contrôles documentaires des marchandises sous sa juridiction après que l'expéditeur ait déclaré les marchandises à la douane. KEPHIS a des agents sur tous les postes frontières et les marchandises sont inspectées par son personnel à leur entrée dans le pays. Lorsqu'il est nécessaire de faire des tests sur les marchandises, un échantillon est collecté et le reste de l'envoi est mis en quarantaine jusqu'à ce que les résultats des tests soient connus.
75. Au dépôt intérieur pour conteneurs, le personnel de KEPHIS prélève principalement des échantillons des marchandises à examiner. Toutefois, les examens sont effectués en dehors du dépôt, à Nakuru. Les résultats des examens prennent environ 14 jours. Il convient de noter que KEPHIS pré-qualifie les importateurs des végétaux et de leurs dérivés telles que les semences.
76. Les marchandises en transit présentant un risque phytosanitaire sont traitées avant d'être autorisées à transiter par le pays afin de prévenir la propagation de parasites et de maladies envahissants. Il convient de noter que les OGM sont interdits au Kenya; il est illégal d'importer des OGM au Kenya.
77. L'intégration de système automatisée avec KENTRADE est en cours pour faciliter l'échange de données entre les Parties prenantes.

L. Agence Kenyane de lutte contre la contrefaçon - ACA au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi

78. L'agence a pour rôle de protéger les droits de propriété intellectuelle, de promouvoir les pratiques commerciales loyales, de promouvoir l'innovation et de protéger la société contre la consommation de biens susceptibles de mettre en danger leur santé, leur sécurité et de lutter contre la contrefaçon.
79. L'Agence de lutte contre la contrefaçon du Kenya a été créée en vertu de la loi no 13 de 2008 sur la lutte contre la contrefaçon. Son mandat est d'éclairer et informer le public sur les questions relatives à la contrefaçon ; lutter contre la contrefaçon ; lutter contre le commerce de contrefaçon et les autres transactions liées aux produits de contrefaçon ; promouvoir des programmes de formation pour lutter contre la contrefaçon ; assurer la coordination avec les organisations nationales, régionales ou internationales impliquées dans la lutte contre la contrefaçon.
80. A l'heure actuelle, l'intervention d'ACA repose principalement sur les produits identifiés par KRA à des fins de vérification. Les agents d'ACA sur terrain se joignent aux agents de KRA pour la vérification des marchandises afin de détecter les contrefaçons. En cas de renseignement spécifique sur les contrefaçons, ces informations sont partagées avec KRA et KPA et les envois sont mis en attente dans leurs systèmes d'exploitation (SIMBA et KWATOS), afin que les envois ne puissent pas être dédouanés et obtenir la mainlevée sans l'intervention d'ACA.
81. En cas de marchandises conteneurisées unifiées, le conteneur est dépouillé et les marchandises contrefaites sont déposées dans l'entrepôt douanier le plus proche et le conteneur est remis à ses propriétaires. Le reste de marchandises dans le conteneur

qui ne sont pas de contrefaçon est remise à leurs propriétaires une fois que toutes les autres obligations réglementaires imposées par les agences aient été remplies. Toutefois, si toutes les marchandises contenues dans un conteneur sont des contrefaçons, le conteneur et son contenu sont détenus par ACA.

82. Les marchandises dont il est établi qu'elles sont des contrefaçons sont saisies par ACA, qui engage ensuite l'importateur ou son agent aux fins de poursuites judiciaires ou de résolution du litige.
83. **ACA est instamment exhorté de nouer un partenariat avec KEBS pour qu'il y ait prise en compte des paramètres relatifs à la lutte contre la contrefaçon dans les exigences du PVoC. En outre, ACA est encouragé à engager les importateurs à enregistrer toutes les marques de commerce pour les produits importés au Kenya afin de faciliter le travail d'identification des produits contrefaits importés dans le pays.**
84. **Il est en outre recommandé à KPA et KRA de partager avec ACA des informations préalables sur les marchandises importées, afin de lui permettre d'établir des profils des envois en vue de leur contrôle et faciliter la détection précoce des marchandises contrefaites.**
85. Dans le cas de marchandises en transit suspectées d'être contrefaites, s'elles sont par exemple destinées à la Tanzanie ou à l'Ouganda, ACA alerte et collabore avec le pays voisin afin que les marchandises soient transportées sous scellés, escortées jusqu'à la frontière et remises à leurs homologues de l'autre côté de la frontière avec le Kenya.
86. **Le grand public est invité à se joindre à ACA dans la lutte contre la contrefaçon. Les plaintes concernant des marchandises présumées contrefaites peuvent être signalées au Directeur Général d'ACA. Les détails de la plainte, dans la mesure du possible, devraient refléter;**
 - Nom du propriétaire de la propriété intellectuelle - e-mail/téléphone, contacts et adresse physique.
 - Nom de l'agent des propriétaires de la propriété intellectuelle - e-mail/téléphone, contacts et adresse physique.
 - Description des marchandises présumées contrefaites et lieu où les marchandises sont situées ou la destination prévue.
 - Détails de l'envoi ou des colis, moyens de transport, le cas échéant.
 - Identité de l'importateur, de l'exportateur, du titulaire, du distributeur ou du fabricant, du lieu de production, si connue, des moyens de production, le cas échéant.
 - Nature de la plainte, description du produit authentique ou des œuvres protégées par le droit d'auteur, échantillons du produit authentique, le cas échéant.

M. Processus de dédouanement des marchandises sous TDU par l'office Ougandais des Recettes – URA

87. **Il convient de noter que le Bureau de URA au dépôt intérieur pour conteneurs s'occupe de la mainlevée des marchandises déjà entrées** par le commerçant dans le système SYDONIA ainsi que le document de mainlevée obtenu par le commerçant / agent en douane. Le processus de dédouanement des cargaisons destinées à l'Ouganda est résumé ci-dessous.
- En cas d'importations en provenance de Mombasa par voie ferrée pour dédouanement au dépôt intérieur pour conteneurs, le commerçant / l'agent en douane doit indiquer dans sa déclaration que le dépôt intérieur est le premier point de dédouanement au Kenya.
 - Après le traitement des documents, un courrier électronique est envoyé au commerçant et au transporteur pour que les camions récupèrent les marchandises. Le bureau de URA au dépôt émet respectivement le T1 et une note de sortie pour les marchandises sous entrepôt douanier et les marchandises dont les taxes sont acquittées pour faciliter à l'agent en douane d'obtenir le modèle C2 auprès de KRA.
88. Avant que le modèle C2 ne soit généré, KRA attache un scellé électronique sur le conteneur. Il a été signalé que le manque de scellés électroniques est l'un des problèmes qui se posent lors de l'évacuation des cargaisons en transit à partir du dépôt. Il faut parfois 2 à 3 jours avant que la cargaison ne soit scellée. Il a en outre été observé que les balises de suivi électronique régionale manquaient et que l'on faisait usage des scellés électroniques des fournisseurs locaux. Actuellement, pour les marchandises en transit vers Kampala t par chemin de fer, il est exigé à l'expéditeur de payer le transport par voie ferrée à trois entités différentes : à KPA pour les frais de transport par voie standard de Mombasa à Nairobi, à KR pour les frais de transport par voie métrique de Nairobi à Malaba et à URC pour les frais de transport par voie métrique de Malaba à Kampala. L'expéditeur effectue un suivi auprès de trois entités de Mombasa à Kampala, un scénario qui peut ne pas être attrayant pour les utilisateurs de la voie ferrée.
89. Il convient de noter que le paiement du transport des marchandises conteneurisées transportées par voie standard est fait à KPA. Pour le transport de marchandises par voie métrique au Kenya, le paiement est versé à KR, tandis que pour le transport par voie métrique en Ouganda, le paiement est effectué auprès de URC. L'équipe d'enquête a été informée que des négociations étaient en cours entre KR et URC afin d'établir un tarif commun pour les marchandises transportées par voie ferroviaire afin de minimiser les multiples centres auxquels le client paie les frais de transport ferroviaire.



La ligne métrique menant au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi: En moyenne par semaine, 50 à 100 EVP de marchandises en transit à destination de Kampala sont transbordées de la voie standard à la voie métrique.

90. Les conteneurs de marchandises en transit et locales sont empilés ensemble et les marchandises en transit et locales font la queue sur la même ligne. Il est nécessaire de créer une zone désignée pour le stockage des marchandises en transit.

N. Temps de séjour des cargaisons au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi

91. La période de grâce accordée aux commerçants pour évacuer leurs conteneurs du dépôt avant que les frais de surestaries ne commencent à courir est:

- De 4 jours à compter du dépôt d'un conteneur en cas d'importation à destination du Kenya,
- De 9 jours pour les marchandises en transit (importations en transit de Mombasa vers d'autres pays); et
- De 14 jours pour les exportations apportées au dépôt pour le transport par chemin de fer jusqu'à Mombasa.

92. Le temps de séjour des cargaisons à l'importation est actuellement d'environ 11 jours, un temps qui est apparemment élevé. Toutefois, l'équipe d'enquête a constaté que le temps de séjour avait progressivement diminué en raison de la mise en œuvre d'un certain nombre d'initiatives au dépôt.

93. **Temps de séjour élevé des cargaisons au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi:** L'équipe d'enquête a examiné les statistiques disponibles dans les rapports hebdomadaires et a constaté que le calcul du temps de séjour des cargaisons au dépôt incluait le temps de séjour des conteneurs qui avaient trop duré au dépôt et

dont les raisons du long séjour n'avaient peut-être aucun rapport avec les autorités de régulation œuvrant au dépôt.

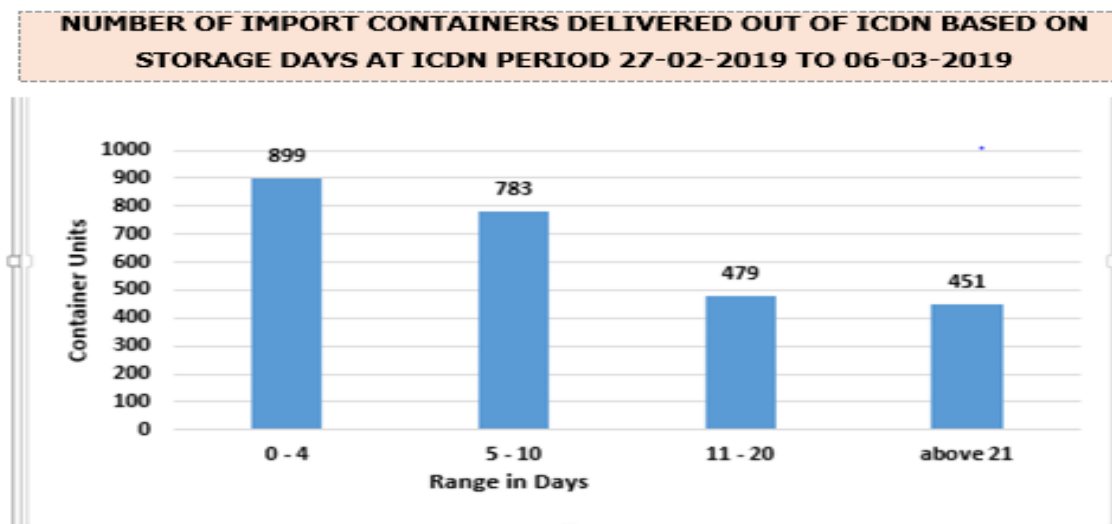
94. L'Equipe d'enquête a analysé le rapport sur le temps de séjour élevé des cargaisons au dépôt au 06 mars 2019, tel que présenté dans le tableau ci-dessous.

TEMPS DE SEJOUR DES IMPORTATIONS	ANALYSE CHRONOLOGIQUE DES IMPORTATIONS AU 06.03.2019			
	20 pieds	40 pieds	Unités	TEUs
0 – 4 Jours	804	594	1.398	1.992
5 – 10jour	496	479	975	1.454
11 – 21 jours	434	370	804	1.174
Plus de 21jours	1.202	987	2.189	3.176
Total	2.936	2.430	5.366	7.796

Source: Rapport hebdomadaire de KPA pour la réunion des parties prenantes du dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi

95. Il a été observé que plus de 40% des conteneurs à l'importation étaient restés au dépôt pendant plus de 21 jours. Il a été signalé que le temps moyen de séjour des marchandises importées au dépôt pour l'ensemble du fret était de 11 jours, dont 8,5 jours dus à des conteneurs restés plus longtemps (des conteneurs restés plus de 21 jours ont contribué à hauteur de 8,5 jours sur la moyenne du temps de séjour de chaque conteneur au dépôt).

Nombre de conteneurs à l'importation évacués du dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi selon le nombre de jours de stockage pour la période du 27 /2/2019 au 06/03 /2019



Source: Rapport hebdomadaire de KPA pour la réunion des parties prenantes du dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi Le graphique ci-dessus montre que de plus en plus de conteneurs sont évacués du dépôt dans les quatre jours qui suivent leur arrivée. Ceux qui sont restés longtemps sont susceptibles d'y rester encore plus longtemps

96. L'inclusion du temps de séjour des conteneurs demeurée trop longtemps dans le calcul du temps moyen de séjour des cargaisons au dépôt peut ne pas refléter l'efficacité opérationnelle de au dépôt puisque la raison de leur séjour est en grande partie due aux propriétaires des cargaisons.
97. **Il est recommandé de rapporter séparément sur les marchandises qui sont restées au dépôt pendant plus de 45 jours et d'indiquer les raisons du séjour si élevé. Si l'intention de rapporter sur le temps de séjour hebdomadaire des marchandises est de mesurer l'efficacité opérationnelle au dépôt afin de guider les décideurs, l'inclusion des cargaisons ayant trop duré, et dont le séjour n'est principalement pas imputé aux opérateurs au dépôt, pourrait induire en erreur.**
98. Les causes du temps de séjour élevé des cargaisons au dépôt comprennent:
- a. Des commerçants ne déposant pas de déclarations en douane pour leurs marchandises importées. Pour certaines des marchandises qui avaient trop duré au dépôt,, aucune déclaration en douane n'avait été effectuée. Au cours de l'enquête, plus de 1.000 conteneurs sont restés au dépôt pendant des semaines sans aucune déclaration faite par les propriétaires.
 - b. Des commerçants en besoin des facilités de stockage avant la livraison des cargaisons dans leurs locaux. Les alternatives de facilités offertes par le secteur privé à Nairobi sont trop coûteuses par rapport aux tarifs de stockage imposés par KPA ou aux frais payés par les commerçants aux stations pour fret conteneurisé à Mombasa.
 - c. Le retard des commerçants à prendre livraison de leurs marchandises dont les taxes ont été payées et libérées par KRA pour leur évacuation du dépôt. Au cours de la visite, KRA avait autorisé la sortie de 117 conteneurs le 12/03/2019, mais le lendemain, au moment de notre rencontre avec KRA, les agents en douane n'avaient encore montré aucun signe de s'acquitter des frais portuaires pour la sortie des marchandises en dehors du dépôt. En outre, 274 conteneurs étaient prêts pour la mainlevée mais les agents en douane n'avaient pas encore soumis leurs dossiers à KRA.
 - d. Le temps pris pour que les résultats des inspections effectuées par les services de régulation soient obtenus. Certains résultats des examens mettent longtemps à être obtenus, notamment pour le ciment qui prend au moins 3 semaines après le début des examens physiques avant que KEBS ne délivre les résultats.
 - e. Les routes d'accès au dépôt qui sont insuffisants.
 - f. Le nombre insuffisant des portes d'entrée et de sortie au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi.
 - g. Des importateurs qui cherchent des exonérations de taxes après l'arrivée des marchandises dans le pays.

- h. Le secteur privé n'a pas en général adopté le principe de travailler 24 heures / 24 heures et 7 jours / 7 jours. Il a été signalé que l'évacuation des cargaisons atteint son pic entre mardi et vendredi, mais diminue en fin de semaine. En outre, l'équipe d'enquête a constaté que dans la matinée, il y a peu de camions qui collectent des cargaisons au dépôt, le augmentant progressivement vers la mi-journée.
 - i. Difficultés de parvenir à obliger les acteurs du secteur privé à jouer efficacement leur rôle. Le seul outil que le dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi peut utiliser pour les obliger à accélérer le dédouanement et l'évacuation des cargaisons consiste en taxes portuaires, lesquelles se révèlent inférieures aux frais de stockage que les propriétaires des cargaisons pourraient payer si les marchandises étaient confiées aux entreposeurs dans privés à Nairobi.
99. **Les recommandations proposées pour résoudre les défis observés comprennent ce qui suit:**
- a. **Les Autorités portuaires devraient mettre en place des routes d'accès et des aires de stationnement appropriés pour faciliter l'évacuation / dépôt des cargaisons par des camions au dépôt intérieur de Nairobi.**
 - b. **Les services de régulation devraient envisager d'autoriser le dépôt des marchandises dans les locaux des propriétaires en attendant l'obtention des résultats des examens de laboratoire, en particulier pour les opérateurs économiques agréés. Un mécanisme devrait être mis en place pour sécuriser les marchandises chez le propriétaire en attendant l'obtention des résultats des examens de laboratoire.**
 - c. **Les cargaisons restées longtemps au dépôt intérieur pour conteneurs devraient être transférées dans un endroit de stockage reconnu afin de désengorger le dépôt. La facilité devrait fonctionner comme une extension du dépôt appliquant les mêmes frais pour les services rendus.**
 - d. **Les services de régulation devraient mettre en place un mécanisme permettant de déléguer certains de leurs pouvoirs aux autres services en cas de leur absence, afin de réduire le nombre de jours pris pour la vérification des marchandises, en raison de la difficulté d'avoir en même temps tous les organismes intervenant sur une cargaison.**
 - e. **Les corporations professionnelles telles que KIFWA, devraient sensibiliser leurs membres aux conséquences de ne pas évacuer leurs cargaisons des terminaux au cours de la période de grâce; un code d'autorégulation devrait être établi à cet effet et observé;**
 - f. **L'autorité portuaire devrait compléter le système actuel en ligne basé sur l'IP du client et l'accès aux portes, en mettant en place avec un module de mise en file d'attente pour programmer, informer les clients (chauffeurs) et allouer le temps maximum de chargement ou de déchargement autorisé à la cour de stockage au dépôt.**

- g. KPA est exhorté à accélérer le développement de nouvelles portes d'entrée et de sortie de au dépôt intérieur pour conteneurs.**
- h. Il faudrait envisager de permettre un entreposage sous le régime d'entrepôt douanier avec caution pour ceux qui recherchent des exonérations fiscales une fois les marchandises arrivées dans le pays.**
- i. Certains commerçants contraints de stocker leurs marchandises à Nairobi ont proposé un arrangement dans lequel ils paient le transport ferroviaire à l'avance, tout en étant autorisés à conserver leurs marchandises dans les CFS à Mombasa jusqu'à ce qu'ils en aient besoin à Nairobi.**
- j. Les opérations menées 24 heures et 7 jours par semaine devraient comprendre la vérification des marchandises.**

O. Opérateurs du secteur privé au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi

100. Outre certaines des questions relatives aux Parties prenantes du secteur privé opérant au sein du dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi qui ont déjà été mentionnées dans les parties précédentes de ce rapport, d'autres questions soulevées par le secteur privé comprennent :

- Les problèmes de communication entre le secteur privé et le secteur public qui persistent et les interruptions des systèmes d'exploitation.
- Ignorance des procédures et processus de dédouanement des cargaisons. Les Parties prenantes du secteur privé devraient suivre une formation périodique et une formation de mise à niveau pour pouvoir travailler efficacement, en particulier lorsque il y a des changements dans les processus et les systèmes d'exploitation.
- Les camions en transit séjournent longtemps au dépôt suite au manque de R-ECTS; à la fin, ils sont facturés pour le stockage pendant le temps passé à attendre les scellés. Or cette situation n'est pas sous le contrôle du secteur privé.
- Les frais de stationnement facturés par le Gouvernement du Comté de Nairobi sont élevés; les camions paient 3.000 shillings kenyans par jour pour le stationnement aux alentours du dépôt. Ce montant est trop élevé par rapport au service reçu.
- Il faut 5 minutes à KPA pour modifier le numéro de camion, mais URA prends 20 minutes. Il faut payer en Ouganda pour modifier le numéro de camion pour les cargaisons se trouvant au dépôt intérieur de Nairobi et l'opération est taxée. Cela devient encore plus compliqué d'effectuer ces paiements la nuit après la fermeture des banques. La Diamond Trust Bank à Malaba / Busia reste ouverte jusqu'à minuit pour recevoir des paiements au titre d'URA. Il se remarque l'absence du personnel clé la nuit, requis pour le dédouanement des marchandises.
- En raison des défis et des coûts rencontrés lors des transbordements du dernier kilomètre, il est nécessaire de revoir les tarifs de transport par chemin de fer afin que ce dernier devienne attractif. Le coût de transport par chemin de fer du dépôt

intérieur de Nairobi à Kampala aurait été d'environ 1.500 USD hors frais de transport par véhicule à Kampala.

- Les retards dans le traitement des demandes de dispense de frais de stockage soumises à la KPA.
- Perception des frais de stockage sur les conteneurs conservés à l'ICDN dans l'attente des résultats des tests de laboratoire, institués par les organismes de normalisation. Certains des tests prennent plus de deux semaines, alors que la période de grâce accordée par KPA est de 4 jours.

101. **Il a été recommandé que:**

- **Des cours de recyclage périodiques devraient être organisés par les agences gouvernementales à l'intention du secteur privé.**
- **Les offices des recettes œuvrant au sein du dépôt devraient adopter le Système électronique Régional de suivi des Cargaisons approuvé par les États partenaires de l' EAC.**
- **Les autorités des recettes devraient mettre en place un mécanisme permettant au secteur privé de gérer des comptes de paiement brut, en particulier pour payer de frais minimes, tels que des frais de modification, qui peuvent être encourus à tout moment du processus de dédouanement des marchandises, dans le but de minimiser les retards.**
- **Il existe un Comité mixte sur le chemin de fer à écartement standard, présidé par le Secrétaire Permanent du Ministère des Transports du Kenya, qui se penche sur les défis rencontrés au sein du dépôt intérieur pour conteneurs. Le secteur privé est encouragé à en tirer parti et exprimer ses points de vue.**
- **L'horaire de travail de 24 heures et 7 jours par semaine devrait comprendre la vérification des marchandises par les organismes du Gouvernement.**

P. Remise des frais d'entreposage de KPA

102. KPA a mis en place un comité composé de 7 membres pour traiter les demandes de dispense de surestaries pour les conteneurs qui ont trop duré dans le dépôt intérieur pour conteneurs pour les opérateurs qui n'ont pas pu prendre livraison de leur cargaison pour des raisons indépendantes de leur volonté; attribués à des services publics. Le seuil d'application des dérogations pouvant être traitées par le comité est de 0,5 million de shillings kenyans; pour les demandes allant au-delà de 0,5 millions jusqu'à 1 million de shillings sont renvoyés au Comité de Mombasa; au-delà de 1 million jusqu'à 3 million la demande est renvoyé au Directeur Général tandis que celles de plus de 3 millions de shillings sont soumises au Conseil d'Administration de KPA.
103. S'il y a un retard dans le traitement des demandes de dérogation, cela peut être dû au manque de quorum des comités. KPA est en train de faire traiter les dérogations par

un système électronique automatisé. L'initiative attend que le Cabinet se penche sur la proposition.

Q. Terminal des marchandises transportées par SGR à Nairobi (NFT) :

104. Le terminal de fret de Nairobi a une superficie d'environ 35 acres. NFT manutentionne des cargaisons conventionnelles. Le terminal dispose de quatre lignes de chemin de fer; la ligne 1 d'une capacité de 10 wagons, produits en acier, Ligne 2 - d'une capacité de 10 wagons pour le grain, Ligne 3 - d'une capacité de 15 wagons pour des bobines d'acier et d'une capacité de 20 tonnes, les wagons SGR peuvent transporter jusqu'à 65 tonnes, ligne 4 - capacité 20 wagons est pour les grains. Le déchargement des grains ensachés est effectué par le travail humain. En une journée, ils peuvent décharger environ 10 wagons.



NFT: La capacité d'utilisation du terminal est actuellement d'environ 10%. Le terminal est utilisé pour la manutention d'articles en sachets tels que les céréales, le sucre, le riz et les engrais, ainsi que les produits en acier tels que les bobines. Les terminaux ne sont pas équipés d'abris. En cas de mauvais temps, les articles chargés / déchargés sont exposés à des endommagements.

105. **KR est instamment exhorté d'accélérer la construction d'abris et d'entrepôts sur le terminal afin d'éviter que des marchandises sensibles ne soient endommagées lors du déchargement / chargement des wagons par mauvais temps.**



NFT –SGR: des buissons ont envahis les murs d'enceinte du terminal de marchandises transportées par SGR à Nairobi. Tout comme pour les installations de la voie métrique, il est nécessaire que les budgets nationaux assurent la maintenance de base des infrastructures et des installations de SGR afin de prolonger leur durée de vie.

106. L'Équipe d'enquête a également constaté qu'il existait un autre terminal de marchandises transportées par SGR dans la région de Nairobi qui se trouve à Athi River, mais il ne dispose que d'une seule ligne SGR d'une capacité de 10 wagons. Le terminal Athi River est construit sur une superficie d'environ 5 acres.

R. Observations générales faites par l'Équipe d'enquête au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi

- Vérification à 100% des marchandises au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi



DEPOT INTERIEUR POUR CONTENEURS: vérification à 100% du riz. KEBS attache un autocollant sur chaque sac comme signe d'approbation de la qualité du riz dans le sac après inspection. Coller un autocollant sur chaque sac est un exercice qui prend beaucoup de temps et contribue à la durée de séjour à l'ICD. Un commerçant qui importe un lot important de telles marchandises encourt probablement des frais de stockage importants en raison du temps nécessaire au processus de dédouanement des marchandises par les autorités de réglementation. **En cas de pluie, la vérification des marchandises est affectée par l'insuffisance des zones de vérification avec des abris.**

- Mesures de santé et de sécurité au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi



Photo à gauche: dispensaire au sein du dépôt intérieur pour conteneurs qui traite les cas d'urgence des personnes y travaillant.

Photo à droite: le dépôt intérieur pour conteneurs est équipé pour faire face aux urgences en cas d'incendie. Les postes frontalières et autres terminaux de cargaison devraient être équipés pour traiter les cas d'urgence de santé et de sécurité. Presque toutes les postes frontalières du Corridor Nord, y compris des PFAU en cours de développement, manquent de ces installations essentielles même si elles fonctionnent 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et traitent un grand nombre de passagers et de cargaisons dangereuses telles que les carburants à base de pétrole.

- Traitement des blocages à la circulation fluide autour du dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi



Route d'accès au dépôt à la sortie de Mombasa Road: Le camion bleu est tombé en panne le long de la route d'accès au dépôt tôt le matin. Au moment où l'équipe d'enquête quittait le dépôt dans la soirée, le camion n'avait pas encore été enlevé. Il est nécessaire de mettre en place un mécanisme permettant d'enlever rapidement les camions qui tombent en panne le long des routes / voies d'accès menant au dépôt afin de minimiser les problèmes de circulation.

- Réunion hebdomadaire des Parties prenantes du dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi



Photo de groupe des membres de l'équipe d'enquête avec des membres du forum des parties prenantes du dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi après leur réunion hebdomadaire du jeudi. L'équipe a constaté que le secteur public avait mis en place un grand nombre d'initiatives visant à améliorer le fonctionnement du dépôt, mais que le secteur privé semble l'avoir laissé seul. Le forum des parties prenantes du dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi est encouragé à concevoir un mécanisme pour amener le secteur privé à jouer efficacement son rôle au sein du dépôt afin de réduire les temps d'évacuation des cargaisons et le temps de séjour des cargaisons.

Quel avenir pour la logistique de transport ferroviaire



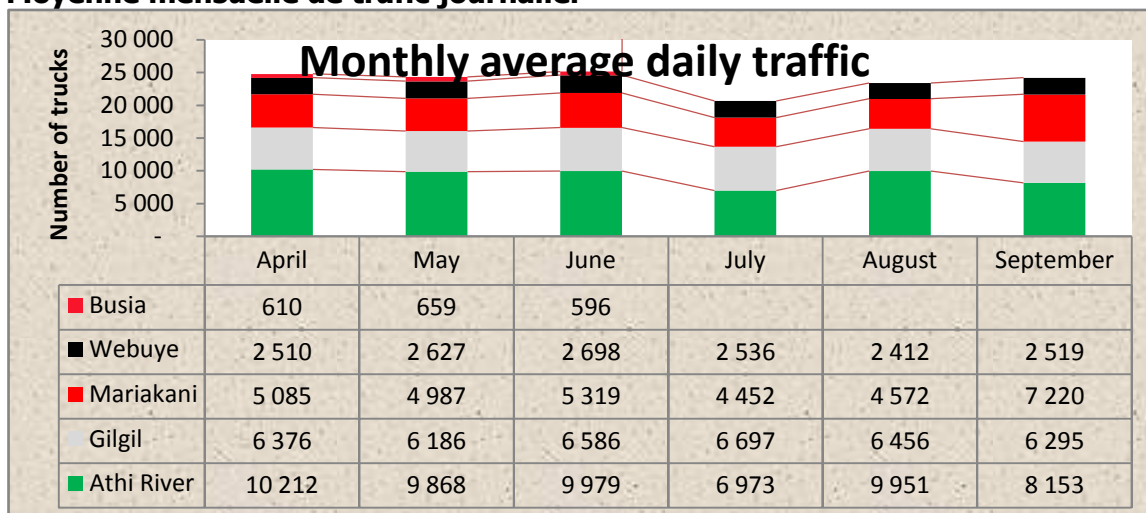
Wagon de ferroutage: Il est recommandé que SGR inclue dans son parc des wagons de ferroutage pouvant être utilisés pour transporter des conteneurs, des cargaisons conventionnelles telles que des billettes en acier et des camions chargés ou vides. Les camions chargés entrent montent sur le wagon et, à la destination, ils quittent le wagon et se rendent au dernier kilomètre. En outre, plutôt que de conduire un camion vide de Nairobi à Mombasa pour collecter des marchandises, on peut choisir d'utiliser un wagon de ferroutage car il est plus rapide et moins coûteux.

S. Points saillants des observations faites le long de la section de route Mombasa – Nairobi

- Station de pont-basculé d’Athi River

107. La station de pont-basculé d’Athi River est la plus achalandée le du Corridor Nord, en Afrique Orientale et Centrale ? Elle manutentionne en moyenne plus de 9.000 camions par jour et le taux de conformité dépasse 89% des véhicules pesés.

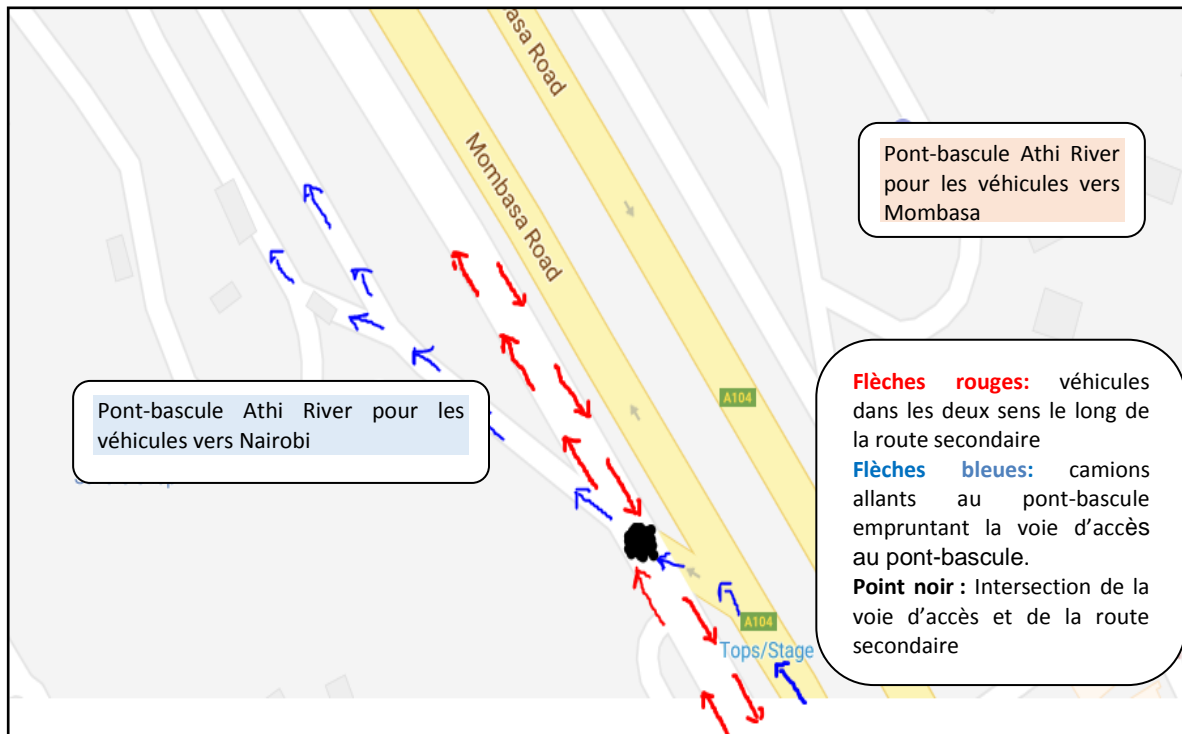
Moyenne mensuelle de trafic journalier



- **Point noir au pont-bascule d’Athi River**



Station de pont-bascule d’Athi River: Un motocycliste traverse la voie empruntée par les camions pour se rendre à la station de pont-bascule. Il s’agit d’un **point noir**; l’équipe d’enquête a été témoin des accidents qui ont failli survenir entre des camions se rendant au pont-bascule et des automobilistes traversant la voie menant à la station. Même s’il y a des signes de blocage de cette route, les automobilistes qui circulent dans les deux sens continuent de l’utiliser. Compte tenu du trafic important sur ce pont-bascule, KeNHA devrait remédier à ce point noir pour éviter les accidents.



- **Chargements dangereux le long du Corridor Nord**



Transport de larges chargements sans véhicule de tête: plusieurs camions transportent des charges larges sans voitures de tête afin d'avertir les autres usagers de la route d'un véhicule venant du sens inverse avec une charge importante pour ralentir et dégager la voie. Ceci est potentiellement dangereux, les véhicules transportant de telles charges devraient être accompagnés par des voitures de tête afin de minimiser les risques d'accidents.

- **Accident à Kiima Kiu** le long du Corridor Nord, entre la jonction de la route Machakos et Salama



Point noir à Kiima Kiu: L'accident ci-dessus s'est produit peu de temps avant l'arrivée de l'équipe d'enquête à cet endroit. Il s'agit d'un point noir réputé, la cause de l'accident étant attribuée au camion gravement endommagé sur la photo, qui roulait rapidement et n'a pas pu freiner. Les occupants du camion endommagé ont survécu avec des blessures. KeNHA devrait réaménager cette section de la route afin de minimiser les collisions frontales

MATRICE DE MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS

ENQUETE SUR LA LOGISTIQUE DE TRANSPORT FERROVIAIRE DU CORRIDOR NORD

	Défis observés	Recommandation	Centre de responsabilité
1.	Les routes d'accès à certains terminaux de fret et de passagers SGR tel que remarqué à Voi	Le Gouvernement du Kenya est exhorté à développer des routes d'accès vers les terminaux de fret et de passagers pour celles qui nes sont pas développées	KeNHA
2.	Manque d'espace de stationnement des camions qui attendent d'entrer dans les terminaux des cargaisons tel que c'est le cas pour pour le dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi et le Terminal des Frets de Nairobi	Le Gouvernement du Kenya est exhorté à soutenir les efforts de KPA pour acquérir un terrain adjacent au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi pour le transformer en un parc de stationnement des camions qui attendent de déposer / charger leurs cargaisons et les conteneurs vides ainsi que pour collecter les cargaisons.	Ministère de Transport - Kenya
3.	Malgré le nombre élevé des passagers transportés par SGR il n'y a pas d'installations pour les soin de santé aux terminaux des passagers qui voyagent	Fournir une espace / maison pour lles installations de soin de santé (cliniques) aux terminaux des passagers qui voyagent afin que le Gouvernement du Comté ou le secteur privé puissent donner les premiers soins aux passagers qui voyagent par chemin de fer.	Compagnie du Chemin de fer du Kenya
4.	Manque d'abris pour la vérification et la manutention des cargaisons au cours du déchargement, du chargement et l'autorisation par les les régulateurs aux Terminaux des Frets par SGR	Installer des hangars dans les terminaux des marchandises afin de protéger les cargaisons des endomdommagements qui pourraient être causés par les intempéries lors du déchargement / chargement ou du stockage temporaire en attendant leur enlèvement du terminal.	Compagnie du Chemin de fer du Kenya /KPA
5.	Observation générale de manque d'entretien de base de la plupart des infrastructures et installations ferroviaires visitées, que ce soit pour la voie métrique ou la voie à écartement standard, ce qui pourrait réduire leur durée de vie	Les Gouvernements de la région sont instamment priés de prévoir un entretien périodique de l'infrastructure et des installations ferroviaires afin de prolonger la durée de vie de l'infrastructure et des installations en cours de développement et existantes	Etats membres –Ministères de Transport

6.	Des camions en transit transportant des marchandises d'exportation enregistrant des retard pour commencer le voyage suite au manque de RECTS	Les transporteurs devraient être permis d'acquérir les gadgets RECTS et les Office des Recettes garderaient l'autorité de sceller les camions et de faire le suivi des camions.	Office des Recettes
7.	<p>Le temps de séjour élevé des cargaisons au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi causé par un bon nombre de facteurs, y compris :</p> <p>a. Les commerçants qui ne déposent pas les déclarations de leurs marchandises à temps</p> <p>b. Retard des commerçants à évacuer leurs cargaisons après le dédouanement et la mainlevée par les régulateurs.</p> <p>c. Longue période avant la publication des résultats des tests de laboratoire par les organismes de normalisation.</p> <p>d. Routes d'accès au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi qui sont inadéquates.</p> <p>e. Nombre insuffisant de portes d'entrée / de sortie du dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi.</p> <p>f. Les Expéditeurs cherchant des exonérations de taxes du gouvernement après l'arrivée des marchandises dans le pays.</p> <p>g. Manque d'installations de stockage par les expéditeurs dans leurs locaux</p>	<p>a. Les marchandises non déclarées après la période réglementaire devraient être vendues aux enchères.</p> <p>b. Faire respecter les délais pendant lesquels les responsables de la cargaison sont tenus de la récupérer après l'octroi de sa mainlevée par les régulateurs.</p> <p>c. Envisager de déposer les marchandises sous scellés dans les locaux du propriétaire en attendant les résultats des tests effectués par les agences de normalisation, en particulier pour les opérateurs économiques agréés.'</p> <p>d. Développer davantage de voies d'accès au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi</p> <p>e. KPA est exhortée à accélérer le processus d'ouverture de nouvelles portes d'entrée / de sortie du dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi</p> <p>f. Autoriser l'entreposage des marchandises en attendant le résultat de la demande d'exonération fiscale.</p> <p>g. Explorer les modalités pour utiliser le CFS de Mombasa pour stocker les cargaisons et transporter par SGR les marchandises acquittées de la</p>	<p>a. KRA/Chargeurs</p> <p>b. KPA/KRA</p> <p>c. Organismes de réglementation – KEBS/KRA</p> <p>d. KURA/KeNHA</p> <p>e. KPA</p> <p>f. KRA/Chargeurs</p> <p>g. KPA/KR/CFS</p>

	<p>h. Incapacité des Parties prenantes à adopter des horaires de travail de 24h / 24 heures et 7 jours sur 7 jours, en particulier dans le secteur privé.</p> <p>i. Exclusion de la vérification des marchandises de l'horaire de travail de 24h / 24 heures et 7 jours sur 7 jours.</p>	<p>taxe provenant du CFS.</p> <p>h. Les organisations faitières du secteur privé devraient sensibiliser leurs membres à accélérer l'évacuation des cargaisons du dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi</p> <p>i. Les services publics devraient mettre en place des opérations de vérification de marchandises 24 heures sur 24 heures, 7 jours sur 7 jours au sein du dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi</p>	<p>h. KIFWA/KAM/SCEA/KTA</p> <p>i. Office des Recettes / KPA/Organismes de normalisation</p>
8.	<p>Point noir à la station de pont-bascule d' Athi-River. C'est à l'intercession de la voie d'accès créée pour les camions qui se dirigent vers le pont-bascule, avec une route secondaire parallèle à l'autoroute Mombasa - Nairobi.</p>	<p>Reconcevoir le chemin de la route secondaire pour supprimer l'intersection entre la voie d'accès au pont-bascule et la route secondaire.</p>	<p>KeNHA</p>
9.	<p>Certaines des marchandises importées avec vérification de la conformité avant exportation sont inspectées de nouveau par KEBS</p>	<p>Il est conseillé aux commerçants de faire faire la vérification de la conformité avant d'importer des marchandises au Kenya et de veiller à ce que les marchandises soient importées et dédouanées au cours de la période de validité du Certificat de conformité, qui est de six mois. Dans le cas contraire, les marchandises devraient faire l'objet d'une nouvelle inspection par KEBS.</p>	<p>KIFWA/SCEA/Chargeurs</p>
10.	<p>Plusieurs cas d'importation de produits de contrefaçon ont été signalés, de sorte qu'il est nécessaire de lutter contre l'importation de produits de contrefaçon en commençant dans les pays d'importation.</p>	<p>ACA est invitée à consolider son partenariat avec KEBS en ce qui concerne la prise en compte des paramètres destinés à lutter contre la contrefaçon dans les exigences de la PVoC.</p> <p>Engager les importateurs à enregistrer toutes les marques de commerce des produits importés au Kenya afin de faciliter le travail d'identification des produits de contrefaçon importés dans le pays.</p>	<p>ACA/KEBS</p> <p>ACA/KIFWA/SCEA</p> <p>KRA/KPA</p>

		<p>KPA et KRA devraient partager des informations préalables sur les marchandises importées avec ACA afin de lui permettre de définir le profil des envois à contrôler et de faciliter la détection à l'avance des marchandises contrefaites.</p> <p>Le grand public est invité à se joindre à ACA dans la lutte contre la contrefaçon. Les plaintes concernant des marchandises présumées contrefaites peuvent être signalées au Directeur Exécutif d'ACA.</p>	
11.	<p>L'inclusion de la période de séjour des conteneurs ayant dépassées les délais dans le calcul du les temps de séjour moyen de la cargaison au sein du dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi peut ne pas refléter l'efficacité opérationnelle dépôt, car la raison de leur long séjour est en grande partie attribuée aux chargeurs.</p>	<p>Les marchandises qui sont restées au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi pendant plus de 45 jours devraient être déclarées séparément et les raisons du dépassement de délai mises en évidence.</p>	<p>Forum des Parties prenantes du dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi</p>
12.	<p>Il n'ya pas assez d'espaces de parking pour les camions à Mombasa dans l'attente de l'évacuation du fret du port ou de la préparation de leur voyage de transit. Les camionneurs sont souvent pénalisés par différentes agences pour stationnement dans des zones non désignées, des problèmes de sécurité et de sûreté entrent également en jeu.</p> <p>En outre, les camionneurs ont signalé avoir été pénalisés par KRA lorsqu'ils se sont écartés de la route principale pour se ravitailler en carburant et se rafraîchir, comme ce fut le cas à Premium Energy et Shell Bonje.</p>	<p>La KRA devrait permettre aux camions de faire le plein chez Premium Energy et Shell Bonje et de stationner pendant une période réglementée dans leurs parkings afin de permettre aux chauffeurs de se rafraîchir avant de commencer leur trajet de transit à partir de Mombasa.</p> <p>Le secteur privé est encouragé à investir dans le développement de stations d'Arrêt et de Repos (RSS) dans des emplacements déjà identifiés et désignées par les États membres. Ils peuvent contacter le Secrétariat de l'ACTTCN pour obtenir des informations sur les zones convenues et désignées par les États membres pour le développement des RSS.</p> <p>Compte tenu de son emplacement stratégique pour accéder au port de Mombasa, une RSS est nécessaire à Bonje.</p>	<p>A</p> <p>Secteur privé</p> <p>Ministère de Transport – Kenya/KeNHA</p>

		Le Secrétariat devrait partager avec les Etats membres des informations sur les coûts indicatifs du développement des différentes tailles de RSS	Secrétariat de l'ACTTCN
--	--	--	-------------------------

LISTE DES PARTICIPANTS

BURUNDI

1. RUKUNDO Bienvenue, Agent des douanes, Office Burundais des Recettes, Tel : +257 79912897, Email : bienvenue.rukundo@obr.gov.bi

REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO

2. Jeanne-Catherine MILOKWA, Sous Directeur, DGDA /Douanes de la RDC, Tel: +243 998125314, Email: jcathmilokwa@gmail.com
3. Michel Kaninda MUKUNA, Représentant Résident, OGEFREM/ Attaché, OGEFREM Attaché Commercial de l'Ambassade de la RDC, Tel: +254 720019434, mkaninda@ogefremdrc.com

KENYA

4. Brenda Khayumbi, HR, Autorité des Port du Kenya (KPA), Tel: +254 721599405, Email: bkhayumbi@kpa.co.ke
5. Peter Masinde, Chef a.i du Dépôt Intérieur des Conteneurs, KPA, Tel: +254 721279931, Email: pmasinde@kpa.co.ke
6. James M. Githui, OPS, KPA, Tel: +254 722368519, Email: jgithui@kpa.co.ke
7. Weldon Korir, Agent Principal Recherche et Politiques, KPA, Tel: +254 722346714, Email: wkorir@kpa.co.ke
8. David T. Arika, SPWO, KPA, Tel: +254 722318385, Email: darika@kpa.co.ke
9. Leonard S. Legis, Ingénieur des Entrepôts, KPA, Tel: +254 722369774, Email: llegis@kpa.co.ke
10. Fredrick Mutua, Agent de Sécurité, KPA, Tel: +254 723606044
11. Regina Ayub, CO, KPA, Tel: +254 722711414, Email: rayub@kpa.co.ke
12. Kennedy Ogada, KPA, Tel: +254 724534723, Email: kogada@kpa.co.ke
13. Charles Kitur, KPA, DMK, Tel: +254 710995547, ckitur@kpa.co.ke
14. Elphas Oyugi, Analyste des données, Autorité Maritime du Kenya, Tel: +254 702614843, Email: eooyugi@kma.co.ke
15. Aziza Mwanthi, Asst. Executive Officer, Association des Agents des Compagnies Maritimes du Kenya, Tel: +254 721750501, Email: aziza.mwanthi@ksaa.co.ke

16. Caspar M. Oluoch, Chef de Bureau au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi, Agence de Lutte contre la Contrefaçon, Tel: +254 733592352, Email: coluoch@aca.go.ke
17. Lucy Kibocha, P.I.O, Bureau de Normalisation du Kenya, Email: +254 701557711, Email: Kibochal@kebs.org
18. Andrew Ochieng, Cadre Supérieur à Mombasa, KIFWA, Tel: +254 722955329, Email: executiveofficermisa@kifwa.co.ke
19. Lilian Okembo, Commissaire Opérations Vigilance, Police Nationale du Kenya Tel: +254 727750224, Email: lil.okembo@gmail.com
20. Stephen Onchiri, Inspecteur en Chef, Police Nationale du Kenya, Tel: +254 736632655, Email: Stephen.Onchiri@gmail.com
21. Francis Kamau, Officier de Police, NPS Police Nationale du Kenya, Tel: +254 723331995, Email: kamauf Francis853@gmail.com
22. Peterson Njiru, OCS au dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi NPS Police Nationale du Kenya, Tel: +254 722809592, Email: ocsnbi@kpa.co.ke
23. Rosemary Mureithi, Directeur KRA - dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi, Office des Recettes du Kenya, Tel: +254 722591568, Email: Rosemary.Mureithi@kra.go.ke
24. Martin Otieno, Chef de l'Exécution à l'ICDN, KRA, Tel: +254 722330364, Email: Martin.Otieno@kra.go.ke
25. Otieno William, In Charge – Enforcement dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi, KRA, Tel: +254 725624247, Email: William.Otieno@kra.go.ke
26. Benson K. Irungu, HVO-Imports, KRA, Tel: +254 722334280, Email: Benson.Irungu@kra.go.ke
27. Andrew Odhiambo, Superviseur, KRA ICD, Tel: +254 722580355, Email: asodhiambo@gmail.com
28. Isaac Ayuma, Chargé du Scanner, KRA, Tel: +254 721750501, Email: Isaac.Ayuma@kra.go.ke
29. Kamau S.K., Inspecteur, KEPHIS, Tel: +254 722320879, Email: skamau@kephis.org
30. Ojijo Thomas, OPS Manager, Compagnie du Chemin de fer du Kenya (KRC), Tel: +254 721260038, Email: ojijo.tm@yahoo.com
31. Edward Langat, OPS, KRC, Tel: +254 728787856, Email: elangat@krc.co.ke

32. Samuel Ochieng, OIC Mombasa, Kentrade, Tel: +254 721430121, Email: sochieng@kentrade.go.ke
33. Vincent Manyonyi, Chef des Opérations de Transit, Spedag Interfreight (K) Ltd, Tel: +254 722395034, Email: vincent.manyonyi@spedaginterfreight.com
34. Abraham Muema, Chargé de la Coordination – Transit, Bollore Logistics, Tel: +254 713747971, Email: Abraham.muema@bollore.com
35. Grace Matheka, IC, BSIS, Tel: +254 725586759, Email: gnzonzo@gmail.com
36. Martin Mugweru, KEPHIS, Tel: +254 721956964, Email: mmugweru@kephis.org
37. Zacharia Tadale, Bureau des Opération Régionale, KRC Mombasa, Tel: +254 728787165, Email: zacharia.tadale@gmail.com
38. J. Atandi, Autorité des Ports du Kenya, Tel: +254 721414916, Email: jatandi@kpa.co.ke
39. Kennedy Ochieng, KPA- dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi, Tel: +254 723454804, Email: kochieng@kpa.co.ke
40. Caroline Mugaru, Centre de Commandement Conjoint, KRC- dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi, Tel: +254 722295519, Email: Cmugaru78@yahoo.com
41. Anita Malemba, Centre de Commandement Conjoint, BSMART – dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi, Tel: +254 701231004, Email: a.malemba@bsmart.technology.com
42. Edward Langat, Centre de Commandement Conjoint, dépôt intérieur pour conteneurs de Nairobi, Tel: +254 728787856, Email: Edward.langat15@gmail.com
43. John Waithaka, Agent de dédouanement - PN Mashuru, Tel: +254 726265317
44. Masuudhi Bakari, Cluster Manager, Tel: +254 795382027
45. Shadrack Kimanzi, Chef des Opérations, Tel: +254 729558206

UGANDA

46. Masiko Allan, Superviseur des Douanes – Nairobi, Office des Recettes de l'Ouganda, Tel: +254 725063949, Email: amasiko@ura.go.ug
47. George William Lusaabya Kidima, Représentant Résident à Mombasa, Association des Commerçants de l'Ouganda, Tel: +254 722411837, Email: willykidima@gmail.com

ORGANISATIONS INTERNATIONALES

48. Alex Kanyama Zulu, Directeur, Facilitation du Commerce & Harmonisation de Politiques, Secrétariat de l'ISCOS, Tel: +254 715483540, Email: zulu@iscosafricashipping.org

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

- | | | |
|-----|---|---|
| 49. | Emile SINZUMUSI
esinzumusi@ttcanc.org | Directeur, Douanes et Facilitation du Commerce |
| 50. | Fred Paul BABALANDA
pbabalanda@ttcanc.org | Directeur Adjoint, Douanes et Facilitation du Commerce |
| 51. | Gideon CHIKAMAI
gchikamai@ttcanc.org | Directeur Adjoint, Politiques et Planification de Transport |
| 52. | Cezzy KANIONGA
ckanionga@ttcanc.org | Directeur Adjoint, Promotion de l'Investissement du Secteur Privé |
| 53. | John DENG
jdeng@ttcanc.org | Directeur Adjoint, Développement et Gestion de l'Infrastructure |
| 54. | Alex RUZINDANA
aruzindana@ttcanc.org | Spécialiste des Technologies de l'Information |
| 55. | Jean NDAYISABA
jndayisaba@ttcanc.org | Spécialiste de la Communication et des Relations Publiques |
| 56. | Melap SITATI
msitati@ttcanc.org | Statisticienne |
| 57. | Noah KIPYEGON
nkipyegon@ttcanc.org | Spécialiste des Bases des données - TOP |



**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