

Enquête des parties prenantes du Corridor Nord sur les tronçons et nœuds de transit de Kisumu – Busia –Kampala – Mpondwe/Kasindi – Mbarara- Katuna/Gatuna

Octobre 2012



Le Secrétariat Permanent de
l'Autorité de Coordination du
Transport de Transit du Corridor
Nord

B.P. 34068-80118 Mombasa

Tél: +254 414 470 735

e-mail: ttca@ttcanc.org

Site web: www.ttcanc.org

Remerciements

Le Secrétariat Permanent de l'Autorité de Coordination du Transport de Transit du Corridor Nord (ACTT-CN) voudrait remercier toutes les parties prenantes du Corridor Nord issus des secteurs public et privé pour leurs contributions dans la réalisation de la présente enquête.

Que les parties prenantes consultées trouvent également la gratitude du Secrétariat pour leur accueil chaleureux, leurs idées précieuses, leurs informations ainsi que le temps sacrifié.

Nos remerciements particuliers s'adressent aux parties prenantes qui faisaient partie de l'Equipe d'Enquête et qui ont enduré le voyage de 2.000 km pour réaliser cette mission, à savoir: l'Autorité des Recettes du Kenya, l'Autorité des Ports du Kenya, l'Office de Gestion du Fret Multimodal de la RDC, le Service National de Police du Kenya, l'Autorité Maritime du Kenya, le Représentant Résident du Secteur Privé de l'Ouganda à Mombasa, Kenya Trade Network Agency, l'Association Internationale des Entrepôts et Transitaires du Kenya, ainsi que l'Association des Transporteurs du Kenya.

Enfin, nous voudrions remercier les parties prenantes qui ont donné un coup de main au Secrétariat dans l'organisation des réunions aux nœuds de transit au cours de l'enquête. Le Secrétariat reste disposé à corriger toutes erreurs éventuelles de fait ou d'interprétation dans ce document.

Glossaire

Acronymes:

ACTF	Association des Commerçants Transfrontaliers
SYDONIA	Système Douanier Automatisé
CIF	Coût, Assurance et Transport
CFS	Station de Fret pour Conteneurs
COMESA	Marché Commun de l’Afrique Orientale et Australe
RDC	République Démocratique du Congo
EAC	Communauté de l’Afrique de l’Est
EAC-CMA	Loi sur la Gestion des Douanes de la Communauté-Est Africaine
EAC-CMR	Règlement sur la Gestion des Douanes de la Communauté Est-Africaine
ECTS	Système Electronique de Suivi du Cargo
e-SWS	Système Electronique de Guichet Unique
GMT	Greenwich Meridian Time
PBV	Poids Brut du Véhicule
ICD	Dépôt Intérieur pour Conteneurs
TI	Technologies de l’Information
KEBS	Bureau Kenyan de Normalisation
KENTRADE	Kenya Trade Network Agency
KEPHIS	Kenya Plant Health Inspection Services
KIFWA	Association Internationale des Entrepôts et Transitaires du Kenya
KMA	Autorité Maritime du Kenya

KPA	Autorité des Ports du Kenya
KRA	Autorité des Recettes du Kenya
KRC	Société des Chemins de fer du Kenya
KTA	Association des Transporteurs du Kenya
MV	Motor Vessel (Navire à Moteur)
NTB	Barrières Non-Tarifaires
CN	Corridor Nord
ACTT-CN	Autorité de Coordination du Transport de Transit du Corridor Nord
OGEFREM	Office de Gestion du Fret Multimodal
PFAU	Postes Frontières à Arrêt Unique
RADDeX	Revenue Authorities Digital Data Exchange (Echange des Données Numériques entre les Autorités des Recettes)
RVR	Rift Valley Railways
SIMBA	Système Administratif Automatisé utilisé par l'Autorité des Recettes du Kenya (KRA) pour recevoir et traiter les Déclarations Douanières
RECOS	Régime Commercial Simplifié
TEU	Twenty Foot Container Equivalent Unit (Unité Equivalent au Conteneur de vingt pieds)
TGL	Transit Goods License (Licence des Marchandises en Transit)
TMU	Transit Monitoring Unit (Unité de Suivi du Transit)
ACTT	Autorité de Coordination du Transport de Transit
UNBS	Uganda National Bureau of Standards (Bureau National Ougandais de Normalisation)
UNRA	Autorité Nationale des Routes de l'Ouganda
URA	Autorité des Recettes de l'Ouganda

URC	Uganda Railways Corporation (Société des Chemins de fer de l'Ouganda)
VSAT	Very Small Aperture Terminals
US	Etats - Unis d'Amérique

Définitions

Agent en Douane	Communément appelé Agent d'Expédition: Personne autorisée par le Commissaire des Douanes à négocier une affaire en rapport avec la déclaration ou le dédouanement de n'importe quelles marchandises ou bagages autres que les bagages accompagnés ne figurant pas sur le manifeste d'une personne qui voyage par avion, par terre ou par mer.
Valeur en Douane	Valeur des marchandises établie par la Douane pour des fins , telles que la détermination des droits et taxes, l'approbation des cautions en douane ou l'établissement des statistiques.
Loyer de l'Entrepôt Douanier	Frais payés aux Autorités Douanières pour l'entreposage des marchandises dans un Entrepôt Douanier.
Consommation Domestique	Marchandises destinées au le Marché Local
Incoterms	Termes du Commerce International
Etats Membres	Etats Membres de l'ACTT-CN: Burundi, RDC, Kenya, Rwanda, Ouganda et Soudan du Sud. .
Fonctionnaire Compétent	Personne préposée dans un service en rapport avec la Douane par l'ordre du Commissaire des Douanes ou en accord avec celui-ci pour exécuter une mission à caractère douanière
Transit Direct	Marchandises provenant d'un pays étranger à travers une frontière/poste douanier en route vers un autre

	pays étranger
Transit Hub	Bâtiment, dépôt ou place désignée par la Douane pour le dépôt des marchandises en transit à des fins d'entreposage temporaire ou de transbordement.
Wagon Ferry	Bateau avec des rails incorporés pour permettre le chargement ou déchargement direct des wagons en provenance ou vers la voie ferrée terrestre.

**RAPPORT DE L'ENQUETE SUR LES TRONCONS DE TRANSIT DE
KISUMU – BUSIA – KAMPALA -MPONDWE/KASINDI – MBARARA -
KATUNA/GATUNA**

Table des matières

MATIERES	N° de page
Contexte	
Introduction	7
Objectif de l'enquête	8
PARTIE I	
Méthodologie et champs d'application de l'enquête	
A. Méthodologie	9
B. Champs d'application	9
PARTIE II	
Observations faites au cours de l'enquête	
A. Noeud de transit de Kisumu	11
B. Noeud de transit de Busia	14
C. Noeud de transit de Kampala	21
D. Noeud de transit de Mpondwe/Kasindi	26
E. Noeud de transit de Katuna/Gatuna	29
F. Infrastructures routières et sécurité	32
PARTIE III	
Mesures proposées pour faire face aux défis identifiés	38
ANNEXES	
Annexe i. Postes de contrôle le long des tronçons enquêtés	45
Annexe ii. Membres de l'équipe d'enquête	46
Annexe iii. Liste des parties prenantes consultées	47

RAPPORT DE L'ENQUETE DES PARTIES PRENANTES SUR LES TRONCONS DE TRANSIT DU CORRIDOR NORD DE KISUMU – BUSIA – KAMPALA - MPONDWE/KASINDI – MBARARA – KATUNA/GATUNA

CONTEXTE

Introduction

1. L'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord (ATCN) offre un cadre de coopération sur des questions relatives au commerce et au transport entre les Etats Membres du Burundi, de la République Démocratique du Congo, du Kenya, du Rwanda de l'Ouganda et du Soudan du Sud. L'une des activités clés du Secrétariat de l'Autorité de Coordination du Transport de Transit du Corridor Nord (ACTT-CN) est l'identification et la suppression des Barrières Non Tarifaires le long du Corridor Nord, l'un des voies vers la facilitation du commerce et la réduction du coût des affaires.
2. En mai 2011, le Secrétariat de l'ACTT-CN a organisé une enquête conjointe du tronçon de transit du Corridor Nord allant de Mombasa à Malaba avec les acteurs clés des secteurs public et privé impliqués dans la manutention et le dédouanement des marchandises le long du Corridor. Au cours de cette enquête, beaucoup de défis ont été identifiés et un bon nombre de recommandations faites pour faire face auxdits défis ont été mises en œuvre par les parties prenantes concernées. De février à avril 2012, le Secrétariat de l'ACTT-CN a mené une enquête diagnostique du Port de Mombasa. Le rapport de ladite enquête a été partagé avec les parties prenantes pour faire face aux défis identifiés.
3. Les enquêtes ci-dessus ont révélé que la performance des différents tronçons et nœuds de transit le long du Corridor Nord sont interdépendants, un problème à un point du Corridor pouvant avoir un impact direct ou indirect sur la performance des autres points le long du Corridor. Au cours de la 35^{ème} Réunion du Comité Exécutif de l'ACTT-CN, le Comité Exécutif a instruit le Secrétariat Permanent d'enquêter les

tronçons restants du Corridor Nord en vue d'identifier et de résoudre les problèmes auxquels font face les utilisateurs et opérateurs dans du Corridor.

4. L'enquête sur les tronçons de transit de Kisumu – Busia – Kampala - Mpondwe/Kasindi et Mbarara - Katuna/Gatuna a été effectuée du 17 au 23 octobre 2012 par une Equipe d'enquête comprenant les parties prenantes des secteurs public et privé impliquées dans la manutention et le dédouanement des marchandises.

Objectif de l'Enquête

5. L'objectif général de l'enquête était de:

- Identifier les causes de la longueur des délais et des coûts élevés des affaires le long du Corridor Nord et entreprendre des actions nécessaires pour y remédier.
- Promouvoir la collaboration entre les parties prenantes des secteurs public et privé pour faire face aux défis opérationnels rencontrés dans leur travail quotidien aux nœuds de transit.
- Obtenir à la source les mises à jour sur la mise en œuvre des recommandations faites précédemment par les organes directeurs de l'ACTT-CN ainsi l'état de la mise en œuvre des instruments de facilitation du commerce.
- Identifier les endroits où les infrastructures sont déficientes, emplacements convenables pour la mise place des gares routières et des centres de bien être pour les camionneurs, et identifier les opportunités pour la participation du secteur privé dans le développement des infrastructures le long du Corridor Nord.
- Diffuser des informations et sensibiliser les parties prenantes sur les nouveaux développements le long du Corridor Nord.

PARTIE I

METHODOLOGIE ET CHAMP D'APPLICATION DE L'ENQUETE

A. Méthodologie

6. Une Equipe d'Enquête multidisciplinaire comprenant les acteurs clés des secteurs public et privé impliqués dans la manutention et le dédouanement des marchandises le long du Corridor Nord a été constituée.
7. Une liste des noeuds d'enquête et de domaines et sujets d'intérêt y afférents a été développée pour guider l'action des enquêteurs.
8. L'enquête impliquait:
 - les observations physiques;
 - l'examen des processus et des documents utilisés dans le dédouanement des marchandises;
 - les frais et coûts;
 - l'interview des opérateurs des secteurs public et privé impliqués dans le traitement des personnes et le dédouanement des marchandises;
 - la tenue des réunions plénières avec les parties prenantes aux nœuds de transit clés pour permettre aux acteurs rencontrés de contribuer aux recommandations formulées.

B. Champ d'application de l'enquête

9. L'enquête a couvert les tronçons de transit du Corridor Nord ci-dessous:
 - De Kisumu à Busia
 - De Busia à Mpondwe/Kasindi via Kampala
 - De Mbarara à Katuna/Gatuna via Kabale
10. Les parties prenantes clés rencontrées au cours de l'enquête comprenaient :
 - Les Autorités des Recettes/Douanières
 - Les Autorités des Routes Nationales/Opérateurs des ponts bascules

- Les Autorités des Ports
- Les agents en Douane
- Les transporteurs
- La Police
- L'immigration
- Les Agences de Normalisation
- Les commerçants transfrontaliers
- Les manutentionnaires des (Opérateurs des Dépôts Intérieurs pour Conteneurs)

11. Les domaines examinés au cours de l'enquête comprenaient:

- Les infrastructures/équipements utilisés dans le transport, la manutention et le dédouanement des marchandises
- La documentation
- Les frais de transaction
- Les questions transversales (sûreté, sécurité, etc.)

12. La mises à jour sur les nouveaux développements le long du Corridor Nord a porté sur les domaines suivants

- Les processus de dédouanement et la documentation au Port de Mombasa
- La fourniture des pour l'Observatoire du Transport
- La sensibilisation sur les Termes du Commerce International(Incoterms) et le Système Electronique de Guichet Unique.

PARTIE II

OBSERVATIONS FAITES AU COURS DE L'ENQUETE

A. Nœud de Transit de Kisumu

Dépôt Intérieur pour Conteneurs (ICD) de Kisumu

13. Le dépôt de Kisumu est un terminal de marchandises géré par KPA. Il a été créé comme pour désengorger le Port de Mombasa en le reliant à celui-ci par le chemin de fer par lequel sont transportées les marchandises destinées à l'Ouganda, à la RDC, au Rwanda, au Burundi, au Soudan du Sud, au Nord de la Tanzanie, et à l'Ouest du Kenya.
14. Il a été constaté que le dépôt de Kisumu possède un terrain pour conteneurs bien pavé et un entrepôt; il est convenablement clôturé. Le terrain a un hangar de contrôle. Il est suffisamment sécurisé et équipé de projecteurs qui peuvent fonctionner 24/7. Il possède des équipements de manutention des marchandises. Il est lié au système de transport par une voie ferrée, une route macadamisée et le canotage des wagons à travers la digue de Kisumu.



Le dépôt de Kisumu: Bien équipé et stratégiquement situé pour les échanges de transport intermodal (chemin de fer, route et eau) mais pas utilisé.

15. Le dépôt de Kisumu reçoit les marchandises par chemin de fer. Le maillon du chemin de fer qui approvisionne le dépôt a été coupé entre Nakuru et Kisumu et il ne reçoit plus de marchandises par chemin de fer. En octobre 2012, lors de notre visite, il a été signalé que le dépôt avait reçu seulement deux conteneurs arrivés par route. RVR a signalé qu'il avait la ligne ferroviaire entre Nakuru et Kisumu avait subi un vandalisme endémique et qu'il avait enregistré un vol de son viaduc, ce qui a interrompu les services entre Nakuru et Kisumu.

La digue de Kisumu:

16. La digue de Kisumu a été créée au début du 20^{ème} siècle pour offrir une liaison ferroviaire à l'Ouganda et à la Tanzanie à travers un service de transport des wagons. Le commerce est allé fluctuant à travers la digue au fur des années. Au moment de notre visite, la digue n'avait enregistré aucun service par wagon pour une période de plus de deux ans. Actuellement la digue est utilisée par des navires d'une capacité de transport de 600 tonnes au moins. A partir du début de cette année jusqu'en octobre 2012, la digue a seulement enregistré 86 voyages, faisant une moyenne de 9 voyages par mois.

17. Les navires circulant actuellement entre Kisumu et d'autres Ports sur le Lac Victoria comme Port Bell et Mwanza, transportent des marchandises produites au sein de la région de l'Afrique de l'Est. Les navires qui accostent à la digue sont manuellement chargés et déchargés par des ouvriers. Il prend deux jours pour décharger un navire de 600 tonnes de marchandises et encore deux jours pour le charger. Par comparaison, un bateau ferry de 22 wagons pesant plus de 1.200 tonnes prend quelques minutes pour être chargé et déchargé.

18. Au moment de notre visite, le Port était couvert par la jacinthe d'eau et celle-ci s'étendait à plus d'un kilomètre dans le lac Victoria à partir du Port. Nous avons appris que le Port était ensablé, ceci réduisant la zone d'activité du quai de 400m à moins de 200m. Par ailleurs, la profondeur des quais a été réduite de 6m à 4 m seulement pour le point le plus profond du quai, ce qui limite la taille des navires pouvant accoster à la digue.

19. En raison de la perturbation de l'activité le long de la ligne ferroviaire entre Nakuru et Kisumu et malgré la remise en service de MV Kawa en septembre 2012 après sa réparation complète, il n'y a pas jusqu'ici eu de transport de wagons entre Kisumu et Port Bell.



La digue de Kisumu a été envahie par la jacinthe d'eau. Seuls les gros bateaux peuvent traverser la jacinthe pour arriver à la digue. Les petits bateaux comme ceux représentés sur la photo ne peuvent pas traverser la jacinthe. Il y a cinq ans la digue manutentionnait plus de 3.000 tonnes de marchandises par jour. Actuellement elle ne manutentionne qu'une moyenne de 300 tonnes par jour.

Route de Kisumu - Busia

20. La route entre Kisumu et Busia est toujours en réparation. Vu le mauvais état de certains tronçons de la route Kericho - Kisumu – Busia, la plupart des camions transportant des marchandises utilisent actuellement la route Nakuru – Eldoret – Malaba. Ceci a induit beaucoup de pression dans le dédouanement des marchandises à Malabar. Au moment de notre enquête, la situation était empirée par des défaillances du réseau endurée par l'Autorité des Recettes de l'Ouganda. Lors de l'enquête, six postes de contrôles de Police ont été repérés entre Kisumu et Busia ; leur travail concernait principalement les aspects de sécurité.

B. Nœud de Transit de Busia

Autorité des Recettes du Kenya (KRA)

21. L'Autorité des Recettes du Kenya utilise SIMBA 2005, un système automatisé basé sur le web pour la déclaration et le dédouanement des marchandises. Les douanes, les agents en douane et d'autres parties prenantes autorisées peuvent accéder à SIMBA 2005 au moyen d'un lien internet. KRA/Busia met en œuvre le Régime Commercial Simplifié (RECOS) pour le dédouanement des marchandises éligibles. La valeur minimale pour les marchandises dédouanées sous le RECOS est de 2.000 dollars américains et la déclaration douanière simplifiée remplie manuellement. Pour certaines marchandises produites au Kenya et déclarées pour l'exportation, KRA/Busia délivre aux commerçants le certificat d'origine simplifié.
22. En moyenne, 100 transactions sont déclarées par jour à travers l'Association des Commerçants Transfrontaliers (ACTF) à Busia/Kenya. Le Service d'Information Commerciale de l'ACTF est appuyé par le Secrétariat du COMESA sous un projet qui touche presque à sa fin. L'un des objectifs du Service d'Information Commerciale était de saisir des données sur le commerce transfrontalier qui, au départ, n'étaient pas saisies par la douane. Néanmoins, la porosité des frontières rend difficile la saisie des données sur toutes les marchandises du commerce transfrontalier.
23. En ce qui est de la gestion des marchandises en transit, les véhicules transportant les marchandises en transit qui sortent du Kenya sont contrôlés par un douanier qui établit que les scellés sont intacts et que les marchandises n'ont pas été tripotées avant d'autoriser au véhicule d'entrer en Ouganda. Le douanier confirme la sortie en délivrant un certificat d'exportation que l'agent en douane utilise pour l'annulation de la caution douanière. L'annulation de la caution douanière est effectuée de manière centralisée au Département des Cautions Douanières à Nairobi après réception du certificat d'exportation des postes frontières de sortie et la demande d'annulation de la caution par l'agent en douane.
24. Pour les véhicules transportant des marchandises en transit provenant de l'Ouganda à travers le Kenya, l'Agent en Douane exécute une caution et le douanier scelle le véhicule/conteneur au moyen d'un scellé de sécurité manuel. Les conducteurs des véhicules transportant les marchandises en transit doivent se présenter aux points de contrôle douaniers de Gilgil et Mariakani. L'utilisation du Système Electronique de Suivi des Marchandises (ECTS) est pour le moment facultative suite à une action en justice intentée par les transporteurs contre KRA. Celle-ci avait exigé que les

véhicules transportant des marchandises en transit soient équipés d'appareils électroniques de suivi des marchandises.



Frontière de Busia; Queue des pétroliers traversant vers l'Ouganda. Les camions qui entrent en Ouganda passent par le pont-bascule de l'Autorité Nationale des Routes de l'Ouganda (UNRA) situé à quelques mètres du point de passage de la frontière. Il a été rapporté que ce pont-bascule est l'un des facteurs d'embouteillage fréquemment enduré par les camions à l'entrée/sortie de la frontière de Busia. Les embouteillages des camions transportant du carburant soulèvent également des problèmes de sécurité. En moyenne 70 pétroliers traversent chaque jour en direction de l'Ouganda à travers Busia.

25. Le principal défi auquel fait face ce poste est l'insuffisance des infrastructures. Le poste ne possède pas d'aire de contrôle ; les installations d'entreposage sont insuffisantes et l'aire de stationnement du Conseil Municipal pour les camions en transit est en mauvais état ; elle n'est pas bien pavée, ni clôturée, ni éclairée, facilitant ainsi l'accès des intrus qui volent les marchandises en transit.
26. Un bon nombre d'agents en douane oeuvrant à ce poste n'ont pas de connaissances et de compétences requises pour exécuter convenablement leur travail et la plupart des agences en douane ne travaillent pas entre 21 heures et 6 heures du matin. D'autres parties prenantes comme les bureaux de normalisation et les banques ne travaillent pas non plus 24/7.

Association Internationale des Entrepôts et Transitaires du Kenya (KIFWA):

27. Les agents en douane autorisés sont en possession des mots de passe qui leur permettent l'accéder au système SIMBA de KRA pour la déclaration des marchandises à la douane. Le traitement d'un dossier d'importation prend deux heures en moyenne lorsque le commerçant possède tous les documents requis. Pour le cas du transit et des exportations provenant du Kenya, le traitement d'un dossier par les services de KRA prend en moyenne 30 minutes. Les frais perçus par les agents en douane pour leur travail sont négociables. Généralement ceux-ci n'excèdent pas 1% en cas des livraisons d'une grande valeur CAF.
28. Les problèmes soulevés par les membres de KIFWA à la frontière de Busia comprennent celui des personnes qui se font passer pour des agents en douane pour escroquer les commerçants et voyageurs, l'imposition par KRA de lourdes amendes pour de petites erreurs sur les déclarations douanières, les retards dans la délivrance du certificat d'exportation aux agents en douane pour leur permettre de récupérer leurs cautions de transit et la faible fiabilité du réseau informatique surtout du côté Ougandais.



Bureau Kenyan de Normalisation à Busia: En raison du manque d'installations de contrôle et d'entreposage, les commerçants déchargent leurs marchandises par terre pour vérification à la merci des caprices du climat. Les marchandises sont exposées aux dégâts et à la contamination au cours de leur contrôle.

Services de migration du Kenya

29. Il est exigé aux voyageurs de posséder des documents de voyage valides pour être autorisés d'entrer ou de sortir. Les documents de voyage comprennent un passeport, un permis temporaire ou un laissez-passer. Lorsque le voyageur a complété la déclaration d'immigration et si les documents de voyage sont valide, il prend à l'agent environ une minute pour autoriser le voyageur.
30. Les documents de voyage temporaires sont traités en moins de 30 minutes au bureau de migration de Busia. Le document de voyage temporaire coûte 300 Kshs et le requérant doit prouver sa nationalité kenyane, présenter deux photos passeports récentes et sa Carte d'Identité. Le visa d'entrée simple coûte 50 dollars pour les détenteurs de passeports non exemptés.

Autorité des Recettes de l'Ouganda (URA)

31. L'Autorité des Recettes de l'Ouganda utilise le Système Douanier Automatisé (SYDONIA) dans la déclaration et le dédouanement des marchandises. Tous les processus douaniers sont automatisés, y compris les déclarations faites sous le Régime Commercial Simplifié (RECOS). Le seuil de la valeur des marchandises pour le RECOS est de 2.000 dollars ; URA à Busia délivre un Certificat d'Origine Simplifié pour les marchandises produites en Ouganda et exportées sous le RECOS.
32. URA à Busia utilise les données du RADDEX pour effectuer des pré-saisies. Dès leur arrivée à la frontière, les marchandises pré-saisies sont autorisées à continuer leur transit à travers l'Ouganda, tandis que les marchandises qui n'ont pas été pré-saisies sont envoyées aux Dépôts Intérieurs pour Conteneurs où elles sont gardées jusqu'à ce que le processus de déclaration soit terminé. Les dépôts intérieurs pour conteneurs appartiennent à des opérateurs privés qui font payer 20,000 Ushs par camion par jour. Les dépôts intérieurs pour conteneurs sont suffisamment spacieux, bien clôturés et suffisamment sécurisés, mais ils ne sont pas convenablement pavés.



URA de Busia: Les équipements de vérification posent un grand défi. L'application des contrôles par scanner à ce poste réduirait sensiblement le temps consacré à la vérification et désengorgerait les enceintes douanières.

33. En ce qui concerne la gestion des marchandises en transit, les véhicules transportant les marchandises en transit entrant sont sécurisés par des cautions d'assurance générale et des scellés douaniers manuels. En raison du profil du risque et de la sensibilité des marchandises en transit, URA en assure l'escorte physique comme d'ailleurs demandé bien des fois, par les importateurs ou agents en douane. Les cautions douanières sont annulées automatiquement à la sortie des marchandises du territoire l'Ougandais.
34. Les défis auxquels est confronté URA à Busia comprennent : l'insuffisance de l'aire douanière et du hangar de vérification. L'aire douanière est très exigüe, non pavée et mal éclairée. Le poste accuse une insuffisance d'espace au niveau des bureaux et une perturbation du courant ainsi qu'un réseau internet instable. Un bon nombre d'agents en douane ne possèdent pas des connaissances et compétences suffisantes, ce qui retarde le dédouanement des marchandises à ce poste.

Immigration de l'Ouganda

35. Il est demandé aux voyageurs d'avoir des documents de voyage valides en vue d'être autorisés par l'immigration; les documents de voyage comprennent un passeport, un permis temporaire ou un laissez-passer. Lorsque le formulaire d'entrée a été complété et que les documents de voyage sont valides, il prend à l'agent environ une minute pour autoriser le voyageur.
36. Le traitement des documents de voyage temporaires prend environ 30 minutes de Busia. L'obtention du document de voyage temporaire est conditionné au paiement de 5000 Ushs, à la preuve de citoyenneté ougandaise, à la présentation de deux photos passeports récentes ainsi qu'à la présentation de sa Carte d'Identité ou d'une lettre de son administration locale. Le document de voyage temporaire a une validité de 30 jours.
37. Le visa d'entrée simple coûte 50 dollars; les visas d'entrées multiples sont délivrés au Siège de l'Immigration à Kampala. Les laissez-passer pour étudiants sont délivrés gratuitement sur présentation d'une recommandation de l'école où le requérant est admis. Pour des emplois à court terme, des laissez-passer sont délivrés pour une durée de trois mois renouvelables pour deux mois.

Réunion plénière à Busia

38. Au cours de cette réunion plénière, des présentations ont été faites en vue d'une mise à jour sur les procédures de dédouanement de KRA et KPA au Port de Mombasa; d'autres présentations concernaient le Système Electronique de Guichet Unique et l'utilisation judicieuse des Incoterms.
39. Les participants à la réunion plénière ont soulevé les questions suivantes:
- Des commissionnaires et échangeurs de monnaie opérant au sein de l'enceinte douanière qui non seulement perturbent le travail des agences gouvernementales travaillant à la frontière mais aussi escroquent les commerçants et voyageurs;
 - Des chauffeurs de camions traversent la frontière sans passer par l'immigration;
 - Des conducteurs de bus qui ne soumettent pas leurs manifestes des passagers aux agents de la douane et de l'immigration ou qui le font avec des détails insuffisants concernant les passagers. Il a été évoqué le manque de cartes d'identité délivrées par leurs employeurs aux personnes travaillant sur les bus. Il a été rapporté que ces problèmes posaient un risque de sécurité aux frontières;

- La demande par KRA des copies imprimées des certificats d'exportation avant l'annulation des cautions, alors qu'elle dispose de ces informations dans le système SIMBA;
- Le manque d'équipements anti-incendie pour faire face aux gros feux aux frontières et des installations sanitaires en mauvais

40. Les Comités Conjoints aux Frontières ont été formés mais ne sont pas actifs; les parties prenantes ont exprimé le besoin de renforcer les activités des Comités Conjoints aux Frontières en vue de trouver des solutions aux défis opérationnels à la frontière au bon moment.



Point de contrôle de URA à Busitema: la vérification basée sur le risque est effectuée ici pour s'assurer que toutes les marchandises transportées par le véhicule ont été dûment dédouanées aux points d'entrée en vue de juguler la contrebande et promouvoir la concurrence loyale parmi les commerçants. Les équipements de vérification ont besoin d'être améliorés pour minimiser les dégâts aux marchandises et d'autres faux frais encourus par les commerçants au cours de l'exercice de vérification.

C. Noeud de transit de Kampala

Unité de Suivi du Transit (TMU):

41. Le rôle de la TMU est de suivre le mouvement des marchandises en transit à travers l'Ouganda. La TMU utilise des informations reçues à l'avance via le RADDEX et d'autres renseignements sur les marchandises pour un suivi étroit. Il est accordé 3 jours aux marchandises en transit pour arriver à Kampala et 5 jours pour sortir du territoire ougandais à partir de l'autorisation au poste frontière. Au cas où les marchandises ne respectent pas la période de transit autorisée, l'URA adresse une demande d'explication à l'agent en douane concerné à qui il est accordé 14 jours pour justification. Le défaut de justifier le retard ouvre la voie à la suspension des activités de l'agent en douane et à l'application des pénalités sur la caution de transit.
42. TMU opère à des points de contrôle fixes et mobiles. Cependant, tous les camions ne s'arrêtent pas pour vérification à ces points de contrôle. En moyenne, sur les 5000 camions en transit reçus par mois, seuls 20 sont vérifiés sur base du profil du risque. Le point de contrôle de Busitema cible principalement les marchandises destinées au marché intérieur et sur lesquelles les impôts ont été payés à la frontière. En effet, en raison de la porosité de la frontière, il a été rapporté qu'entre la frontière et Busitema certains chauffeurs ajoutent au cargo dédouané des marchandises qui ne sont pas passées par la douane. .

Noeud de transit du Multiple ICD Transit Hub

43. Les marchandises en transit qui passent par ce dépôt intérieur sont normalement celles destinées au transbordement. Le transbordement des marchandises fait suite sur demande du propriétaire. La raison principale du transbordement est que certains transporteurs n'engagent pas leurs camions ou conteneurs à des destinations où les infrastructures sont défectueuses ou la sécurité douteuse. Par ailleurs, la période de grâce accordée par les compagnies maritimes pour le retour des conteneurs à Mombasa n'est pas suffisante pour les marchandises destinées aux coins les plus reculés du Corridor Nord et ceci pousse les commerçants à demander le transbordement pour éviter les frais élevés dus au retard des conteneurs.
44. Le transbordement des marchandises est supervisé par les douaniers de URA. Au Multiple ICD Transit Hub, il est pratiqué le transbordement indirect et direct. Les marchandises concernées par le transbordement indirect sont d'abord enregistrées avant d'être déposées dans des entrepôts sous douane dédiés aux marchandises

en transit. Les marchandises vont continuer leur transit après leur enregistrement pour réexportation . L'entrepôt où les marchandises sont entreposées appartient à un opérateur privé qui prélève des frais d'entreposage de 7000 shillings ougandais par jour par conteneur de 20 pieds. Le sucre et le riz supportent des frais d'entreposage de 450 shillings par tonne par jour.

Les frais de déchargement et de chargement sont à charge du propriétaire des marchandises. En moyenne 4 à 5 camions sont transbordés par jour et la plupart des marchandises transbordées sont destinées à la RDC et au Soudan du Sud.



Multiple ICD Transit Hub: D'une part, cette infrastructure sert les commerçants que les transporteurs ou compagnies maritimes contraignent à transborder leurs marchandises parce que leurs camions ou conteneurs ne sont pas autorisés à se rendre à des destinations dont les infrastructures et la sécurité ne sont pas sûres.

45. Les défis rencontrés par l'Unité de Suivi du Transit comprennent les nombreuses demandes de transbordement des marchandises en transit, des documents peu clairs présentés par certains commerçants à la douane, et la difficulté d'obtenir des données du RADDEX.

Port Bell

46. Port Bell est situé en Ouganda, sur les rives du Lac Victoria. Le Port reçoit et expédie les marchandises à Kisumu, au Kenya et à Mwanza, en Tanzanie. Au départ, Port Bell était conçu pour la manutention des marchandises venues par wagons. Actuellement le Port manutentionne les marchandises venues par des bateaux chargés et déchargés au moyen des grues ou par des ouvriers.

47. Port Bell connaît des rénovations qui ont débuté avec celle du quai flottant utilisé pour la construction et la réparation des bateaux. Le quai a été utilisé dans la réparation du MV Kaawa remis en service en septembre 2012 sur l'ordre du Ministre des Travaux et des Transports de la République de l'Ouganda, Honorable Abraham Byandala. MV Kaawa a une capacité de 22 wagons de 1.232 tonnes.



Port Bell: Le quai flottant ci-dessus nouvellement rénové a été utilisé dans la réparation du MV Kaawa. Le quai peut également être utilisé pour la construction de nouveaux bateaux. Sur la photo ci-dessus, les cadres de l'Autorité des Recettes de l'Ouganda et de la Société des Chemins de fer de l'Ouganda expliquent à l'Equipe d'Enquête les activités à la Digue du Port Bell.

48. Sur les cinq wagons-ferries qui naguère e faisaient la navette triangulaire entre Port Bell, Kisumu et Mwanza, seul le MV Kaawa récemment réparé fonctionne. Même avec cela, le bateau fait son service seulement entre Mwanza et Port Bell et ne transporte pas de marchandises en wagons. Dans ces conditions, le chargement ou

déchargement du bateau prend 2 à 3 jours alors que l'opération ne prend moins d'une heure en cas de transport en wagons. L'abandon du transport des marchandises en wagons à bord du Kaawa a réduit le nombre de voyages du bateau de 12 à 3 ou 4 voyages par mois. L'abandon du transport en wagons est la conséquence de la coupure de la ligne ferroviaire entre le Port de Kisumu et Mombasa, d'une part, et celle du tronçon Mwanza – Dar Es Salaam, d'autre part.



Après les réparations de MV Kaawa, il est attendu celles du MV Pamba ci-dessus. La réparation des wagons-ferries comme celui-ci ne produira les résultats attendus que lorsque la ligne ferroviaire reliant le Port de Kisumu à Mombasa et celle reliant le Port de Mwanza à Dar Es Salaam fonctionneront convenablement. L'utilisation des wagons pour transporter des marchandises sur les ferries va énormément réduire le temps et le coût du chargement-déchargement et va augmenter le nombre de voyages effectués par les ferries par mois.

49. Au cours de l'Enquête, il a été rapporté qu'à part le carburant et les grains de blé importés de Mwanza, le reste des importations et exportations passant par Port Bell sont constituées des marchandises produites dans la région de l'Afrique de l'Est. Par conséquent, l'amélioration du transport sur le Lac Victoria va non seulement assurer la liaison entre les routes mais va aussi renforcer le commerce inter-Etats.

Réunion plénière de Kampala

50. Au cours de la réunion plénière, les participants ont été informés sur les procédures de dédouanement de KRA et KPA au Port de Mombasa. KPA a par ailleurs informé sur les initiatives en cours pour améliorer le service au Port de Mombasa. Les participants ont été également sensibilisés par KENTRADE sur le Système Electronique de Guichet Unique tandis que l'Autorité Maritime du Kenya a prodigué l'information et les conseils sur les bienfaits de l'utilisation judicieuse des Incoterms en matière de réduction du coût des affaires et de la minimisation des risques commerciaux.
51. Le Secrétariat de l'ACTT-CN a demandé aux participants de fournir des données pour alimenter l'observatoire du transport et permettre la production des indicateurs qui vont éclairer la prise des décisions par les opérateurs publics et les utilisateurs du Corridor Nord.
52. En plus des questions soulevées au cours de la réunion plénière à Busia, les questions soulevées à Kampala se résument comme suit:
- Pourquoi la Douane incrimine-t-elle le seul propriétaire des marchandises en transit en cas de détournement de celles-ci sans inquiéter le transporteur même lorsque le propriétaire a perdu son cargo?
 - Les représentants des commerçants et des agents en douane ont demandé au Secrétariat d'organiser plus d'ateliers de sensibilisation à l'intention des opérateurs économiques, surtout en rapport avec les procédures de dédouanement des marchandises au Port de Mombasa et le long du Corridor Nord pour qu'ils puissent savoir ce qui est requis de leur part, les nouvelles initiatives en matière de facilitation du commerce et dans quelle mesure ils sont concernés. Ils ont également demandé davantage de sensibilisation sur l'usage judicieux des Incoterms qui constituent le point de départ vers la réduction du coût des affaires.
 - Les commerçants ont exprimé leurs préoccupations quant à l'augmentation des tarifs proposée par KPA et aux lourdes amendes imposées par la douane pour des contraventions mineures à la loi, surtout quand il s'agit des cas d'erreur dans la saisie des données sans aucun risque de perte de recettes ou de violation des lois ou règlements sur les restrictions ou interdictions.

D. Nœud de transit de Mpondwe/Kasindi

Autorité des Recettes de l'Ouganda:

53. La procédure de dédouanement des marchandises par URA à Mpondwe est similaire à celle de Busia et d'autres postes frontières de son ressort. Le poste douanier de Mpondwe s'occupe du dédouanement des marchandises en transit venant des ports de Mombasa et Dar Es Salaam. Il traite aussi les marchandises importées ou en transit en provenance de la RDC. En moyenne, le poste traite mensuellement 400 livraisons de marchandises en transit ou exportées vers la RDC contre environ 200 livraisons de marchandises importées ou en transit en provenance de la RDC.
54. La gestion des marchandises en transit par URA à Mpondwe est similaire à celle de Busia. Cependant, dans le cas de du poste de Mpondwe, les copies des documents utilisés pour dédouaner les marchandises en transit/exportations vers la RDC- sont envoyées au poste douanier de Kasindi par courrier. Les transporteurs/véhicules en transit qui ne parviennent pas à sortir endéans la période de transit donnée sont pénalisés. Il est demandé aux chauffeurs d'informer le bureau douanier le plus proche de toute difficulté qu'ils rencontreraient avant l'expiration de la période de transit pour que leur durée de transit soit prorogée et que des pénalités soient évitées.
55. La Licence de transit peut être obtenue au poste douanier de Mpondwe. Pour cela il est requis au demandeur d'exhiber la carte d'immatriculation originale du véhicule et la police d'assurance contre tiers. Le véhicule est contrôlé pour certification de son état mécanique et de sa conformité aux exigences du Règlement sur la Gestion des Douanes de la Communauté Est – Africaine en la matière. Les frais de licence sont de 200 dollars par véhicule et de 400 dollars par camion remorque. La licence de transit est délivrée chaque année et expire le 31^{ème} jour de décembre sans que soit pris en compte la date de son obtention. Tous les postes douaniers de l'Ouganda qui dédouanent les marchandises délivrent les la licence de transit.
56. Les problèmes rencontrés à ce poste comprennent le manque de hangar de vérification, l'insuffisance des infrastructures d'entreposage, la fréquence des pannes du réseau internet ainsi que l'emplacement du marché entre la frontière et le bureau douanier.



Les bâtiments de la photo ci-dessus font partie du marché situé entre la zone douanière de Mpondwe et la frontière. Les importations en provenance de la RDC traversent le marché avant d'atteindre la douane ougandaise. Par ailleurs, les marchandises en transit vers la RDC passent à travers le même marché. Une telle configuration de la frontière pose le risque de compromission des contrôles douaniers.

La douane de Kasindi en RDC

57. Les processus douaniers à Kasindi sont automatisés. La RDC utilise SYDONIA pour la déclaration et le dédouanement des marchandises à la frontière. Les parties prenantes impliquées dans le dédouanement des marchandises accèdent à SYDONIA. La douane de la RDC met en œuvre la déclaration simplifiée pour le commerce transfrontalier.

58. Les défis auxquels fait face la douane de la RDC comprennent l'incapacité de concilier les marchandises et les documents reçus de URA à Mpondwe avec les renseignements préliminaires reçus de Mombasa sur les marchandises destinées à la RDC à travers Mpondwe/Kasindi. La douane de la RDC à Kasindi manque aussi des informations sur les marchandises transbordées le long du Corridor Nord.



Les membres de l'Équipe d'Enquête posent pour une photo avec certains agents de la frontière de Kasindi. A l'arrière-plan se trouve l'aire de stationnement pour camions. La douane de la RDC ne perçoit pas de redevance sur les camions placés sous contrôle douanier et garés dans ce parking.

Le bureau de migration de la RDC à Kasindi:

59. Il est demandé aux voyageurs d'avoir des documents de voyage valides en vue d'être autorisés par l'Immigration; ceux-ci comprennent un passeport, un permis de voyage temporaire ou un laissez-passer. L'immigration de Kasindi délivre des visas aux visiteurs pour une durée de validité de 8 jours; les chauffeurs des camions reçoivent des visas d'une validité de 15 jours. La prorogation des visas est faite aux bureaux provinciaux et à d'autres bureaux habilités tels que Beni, Goma et Butembo. Le visa d'entrée simple est de 50 dollars. Les détenteurs des passeports rwandais et burundais ne payent pas de visa.

60. Les problèmes soulevés au cours de la réunion plénière à Mpondwe/Kasindi comprennent :

- L'insuffisance de la période de séjour de 15 jours accordée aux chauffeurs de camions vu le trajet à faire jusqu'à Kisangani. Les visas de long séjour ne sont obtenus qu'à Goma, Beni, Butembo, et Kisangani.
- Les horaires de travail à la frontière de Mpondwe/Kasindi ne sont pas harmonisés. Le bureau de migration de Kasindi ouvre à 7h30 du matin (**05 :30 GMT**) et ferme à 06h00 du soir (**16 :00 GMT**) alors celui de l'Ouganda ouvre à 08h00 du matin (**05 :00 GMT**) et ferme à 07h00 du soir (**16 :00 GMT**).
- Les réunions des Comités Conjoints aux Frontières qui se tenaient trimestriellement pour régler différentes questions concernant les opérations à la frontière ne se tiennent plus.

E. Nœud de transit de Katuna/Gatuna

Le poste frontière à contrôle unique

61. Les douanes de l'Ouganda et du Rwanda au niveau de Gatuna/Katuna fonctionnent selon le principe du poste frontière à arrêt unique (PFAU). La déclaration des marchandises est automatisée, le Rwanda utilise SYDONIA World et l'Ouganda utilise SYDONIA++ avant de migrer vers SYDONIA World très prochainement. La bonne coordination entre les autorités à la frontière a contribué à l'efficacité des opérations à la frontière et a beaucoup réduit le temps de traversée.

62. **Du Régime Commercial Simplifié (RECOS):** Les autorités des recettes appliquent le Régime Commercial Simplifié (RECOS) pour le commerce transfrontalier avec un seuil de 2.000 dollars. Les douanes sont habilitées à délivrer un certificat d'origine simplifié pour les exportations éligibles pour lesquelles le commerçant n'est pas tenu d'engager les services d'un agent en douane. Le trafic quotidien moyen à travers la frontière est de 200 poids lourds commerciaux et de 60 transactions traitées sous le RECOS.



Le Scanner à Gatuna est utilisé pour la vérification des marchandises sans devoir ouvrir le véhicule. Son rôle est crucial dans le dédouanement rapide des marchandises conteneurisées.



Frontière entre l'Ouganda et le Rwanda: **A gauche:** Camions en transit garés le long de la route près du poste douanier de Katuna. **A droite:** Camions en transit garés en attendant le dédouanement au PFAU de Gatuna.

63. Défis à la frontière Katuna/Gatuna

- Manque d'aire de stationnement pour les camions; les camions sont garés le long des routes en bloquant quelquefois le passage aux autres utilisateurs de la route;
- Absence de certains services gouvernementaux clés à la frontière (Ouganda), comme le Bureau Ougandais de Normalisation. Les bureaux des agences présentes sont dispersés.
- Lent échange d'informations entre les services. Certains d'entre eux ne sont pas automatisés. De plus il manque un cadre d'échange d'informations tant à l'interne qu'avec le poste frontière voisin.
- Absence d'engin anti-incendie en prévision de gros feux comme ceux causés par des camions-citernes. Pour le moment, la douane accorde une priorité au dédouanement des camions-citernes pour réduire les risques posés par de telles marchandises.
- Manque de poste d'isolement des animaux ou produits animaux qui attendent le quitus des agents vétérinaires.



Produits Agricoles: Le gros du commerce inter-état est composé d'animaux et de produits agricoles. Les postes frontaliers manquent d'infrastructures d'isolement pour garder ces animaux et produits animaux en attendant le contrôle et l'autorisation de l'importation/exportation, lequel contrôle est fait par le siège ou les bureaux régionaux situés à des centaines de kilomètres de la frontière. Environ 60% des maladies des animaux peuvent être transmises aux êtres humains et certaines de ces maladies, comme la tuberculose, sont contagieuses.

- Les différences dans la rapidité de l'évolution entre les services oeuvrant à la frontière entravent la mise en œuvre du principe du PFAU En effet, outre les douanes, les législations des autres agences ne sont pas harmonisées sur le plan régional;
- Des problèmes de réseau internet et des difficultés d'accès aux informations du RADDEX;
- Des immigrants illégaux, avec de faux ou sans documents de voyage Certains chauffeurs de camions entrent en Ouganda sans le sceau d'entrée de l'immigration. Les ressortissants de l'EAC qui voyagent fréquemment vers les Etats membres sont encouragés à obtenir et utiliser les passeports de la Communauté de l'Afrique de l'Est.

F. Infrastructures et sécurité routières

64. Les routes du Corridor Nord sur lesquelles a porté l'enquête étaient en général en bon état. Les tronçons qui n'étaient pas en bon état étaient en reconstruction, en l'occurrence ceux entre Kisumu et Busia, entre Mbarara et Katuna ainsi que celui entre Gatuna et Kigali.



Une route en reconstruction entre Mbarara et Katuna il est prévu que les travaux de reconstruction de cette route s'achèvent en 2014.

Contrôles des surcharges des véhicules

65. Le Kenya contrôle la surcharge sur base du Poids Brut du Véhicule (PBV). L'Ouganda a récemment suspendu le contrôle des Charges à l'Essieu et du PBV au profit du seul PBV suite à des grèves répétitives des chauffeurs de camions aux ponts-bascules.
66. Les ponts-bascules fixes visités en Ouganda pèsent les véhicules en mouvement et en moyenne il prend environ une minute pour peser un camion. Cependant, le temps total que le camion passe au pont-basculé dépend de la longueur de la file des camions qui attendent la pesée. Au moment de l'Enquête, il y avait quatre ponts-bascules fixes qui fonctionnaient entre Busia et Mpondwe ou Katuna, c'est-à-dire à Busia, Busitema, Lukaya et Mbarara, ce qui fait une moyenne d'un pont-basculé tous les 150 km. Le pont-basculé nouvellement construit à Magamaga n'était pas encore fonctionnel.



Un camion citerne en train d'être pesé au pont-basculé de Busitema où plus de 600 camions sont pesés quotidiennement. L'Equipe d'Enquête a constaté qu'en moyenne il prend une minute pour peser un camion en mouvement. Cependant, le temps total passé au pont-basculé dépend de la longueur de la file des camions qui attendent d'être pesés.

67. Le nombre de camions en défaut par rapport aux limites de surcharge a diminué de 90% depuis que l'Autorité Nationale des Routes (UNRA) a changé du double contrôle de la charge à l'essieu et du PBV au seul contrôle du PVB. Ainsi, au pont-basculé de Mbarara ou en moyenne 4.500 à 5000 véhicules sont pesés chaque mois,, 300 véhicules en moyenne étaient en défaut sous l'ancien système de contrôle. Avec le nouveau système de contrôle du PBV, seuls 20 à 30 véhicules par mois sont en défaut pendant qu'à Busitema, seuls 60 à 100 camions sur les 18 000 pesés par mois sont en défaut avec le nouveau système de contrôle.

68. Une combinaison des contrôles du PBV et des charges à l'essieu est appliquée pour prévenir des dégâts aux routes et aux ponts. La seule utilisation des limites de PBV pour protéger les routes pourrait pas suffire car, en effet, un camion pourrait observer les limites de surcharge en terme du PBV sans être en conformité avec les limites de charges à l'essieu, causant ainsi des dommages à la route.



Une route nouvellement construite sur le Corridor Nord. Si les limites de charges à l'essieu ne sont pas respectées, une telle route pourrait subir une usure prématurée.

69. Il a été constaté que l'inconstance des résultats des pesées d'un pont - bascule à un autre était imputable au déplacement des marchandises à l'intérieur du conteneur au cours du voyage du camion. Le déplacement des marchandises à l'intérieur d'un conteneur peut être maîtrisé en arc-boutant et en bloquant les marchandises dans le conteneur au moment du chargement.

70. En Ouganda les ponts-basculés sont calibrés tous les quatre mois. Il a été constaté qu'il n'y avait pas d'entrepôts pour le surplus de marchandises prélevé des camions surchargés. L'équipe d'enquête a été informé que l'absence de tels entrepôts est une mesure prise exprès pour décourager les surcharges. L'équipe a ensuite été informée qu'il n'y avait pas d'échanges automatisés d'informations entre les ponts-basculés et que les données sur leur activité étaient collectées mensuellement in situ par le siège.

71. Gestion des infractions de surcharge: les infractions sont référées à la cour des magistrats proche du pont-basculé. Le ticket du contrevenant est envoyée au tribunal par le procureur (Police de l'Ouganda) et le tribunal détermine la punition à infliger au contrevenant. La clé de contact du véhicule, le permis de conduire du chauffeur ainsi que les documents des marchandises sont retirés du chauffeur par les agents de UNRA jusqu'à ce que l'affaire soit terminée. La plupart des chauffeurs pénalisés aux ponts-basculés en Ouganda sont ceux qui transportant les marchandises destinées à la consommation locale.



Photo d'archives: La route ci-dessus a été endommagée à cause des surcharges à l'essieu. Les pneus exercent une pression sur la route en fonction de la charge à l'essieu. Le dépassement de la limite de la charge à l'essieu entraîne la destruction de la route.



Photo d'archives: Des accidents comme celui-ci peuvent être évités en observant les limites du Poids Brut des Véhicules pour la sauvegarde des ponts. Cet accident a bloqué beaucoup d'autres utilisateurs de la route.

72. L'Equipe d'Enquête a reconnu le besoin de sensibiliser les transporteurs/chauffeurs et le grand public sur l'importance de l'observation des de charge en matière de PBV et la charge à l'essieu si nous voulons réellement protéger nos routes et ponts contre l'usure prématurés.

Sécurité Routière

L'Equipe d'Enquête a fait quelques observations en rapport avec la sécurité routière. L'Equipe a constaté que la mauvaise conduite est le principal facteur des accidents sur nos routes. Les photos ci-dessous montrent certains des moments décrivant la mauvaise conduite constatée au cours de l'Enquête.



Ci-dessus: Ce camion a eu une panne dans un virage dangereux alors qu'il escarpait la montagne de «Queen Elizabeth National Park» vers Bunyaruguru le long de la route Mpondwe-Mbarara. Sans se soucier du risque en présence, le chauffeur est confortablement assis sous les conteneurs sans mettre aucun signal pour avertir les autres utilisateurs de la route de la panne de son camion.



A gauche: Un camion transportant des marchandises vers Goma se renverse lorsque le chauffeur essaie de céder le passage à un camion venant en sens inverse et imprudemment conduit. **A droite:** Un camion dangereusement surchargé: *Seul le ciel constitue la limite pour ce chauffeur.*

PARTIE III

MESURES PROPOSEES POUR FAIRE FACE AUX DEFIS IDENTIFIES

	Défis observés	Recommandation	Centre de responsabilité
A. Voies navigables intérieures			
1.	Dégradation de la ligne ferroviaire reliant Kisumu à Nakuru. Cette ligne ferroviaire est le trait d'union entre les services par ferry à travers le Lac Victoria et les opérations des Dépôts Intérieurs pour conteneurs de Kisumu. RVR a rapporté le vol des viaducs ferroviaires entre Nakuru et Kisumu	Accélérer la réparation de la ligne ferroviaire reliant Kisumu à Nakuru Intensifier la sécurité pour empêcher que cette ligne ferroviaire soit vandalisée.	Kenya Railways Corporation (KRC)/ Rift Valley Railways (RVR). Police/RVR
2.	La Jacinthe d'eau a englouti tout le Port de Kisumu On a été informé que le débarcadère du Port de Kisumu a diminué de 400m à 200m à cause du limon	Enlèvement des herbes aquatiques et du limon de la Digue de Kisumu	Commission du Bassin du Lac Victoria, KRC/RVR
3.	Sur les cinq wagons qui assuraient le service triangulaire sur le Lac Victoria, un seul reste en service. Les wagons transportent plus de marchandises, prennent moins de temps et sont moins chers à charger et à décharger	Accélérer la réparation du MV Pamba et du MV Uhuru	Uganda Railways Corporation, KRC, RVR
B. Postes frontières			
4.	Manque d'aires de stationnement pour camions aux postes frontières, les aires de	Mise en place des normes d'exploitation des aires de stationnement privées et des	Autorités Douanières/ICD/ Exploitants des

	Défis observés	Recommandation	Centre de responsabilité
	<p>stationnement privées laissent beaucoup à désirer.</p> <p>Manque d'infrastructures de vérification et d'entreposage.</p> <p>Risque de propagation des maladies contagieuses des animaux à cause du manque d'infrastructures d'isolement des animaux en attente d'autorisation d'entrée ou de sortie.</p>	<p>autres infrastructures aux frontières.</p> <p>Mise en place des bâtiments aux aires de stationnement privé pour la vérification et l'entreposage des marchandises non conteneurisées.</p> <p>Mise en place des infrastructures d'isolement /gestion des animaux aux postes frontières.</p>	<p>Aires de Stationnement</p> <p>Etats Membres</p>
5.	<p>Risque d'incendie provenant des camions-citernes suite au manque d'équipements anti-incendie</p>	<p>Les zones douanières devraient être désignées zones non-fumeurs pour réduire le risque d'incendie.</p> <p>Les camions-citernes devraient être dédouanés en priorité aux postes frontières.</p>	<p>Etats Membres/ Autorités Douanières</p>
6.	<p>Certains agents en douane n'ont de connaissances et de compétences suffisantes pour exécuter leur travail.</p>	<p>Formation des agents en douane.</p> <p>Etablir et appliquer un minimum de qualifications requises pour agréer les agents en douane.</p>	<p>Autorités Douanières, Associations des agences en douane/ Transitaires</p>
7.	<p>Défaut des autres Agences Gouvernementales et les agences du secteur privé comme les agents en douane et les banques de travailler 24/7</p>	<p>Les critères pour agréer les agences en douane et les donneurs de garantie à des frontières ouvertes 24/7 devraient inclure la preuve qu'ils travaillent 24/7.</p> <p>En partenariat avec les banques, explorer l'utilisation des services d'envoi d'argent par téléphone mobile en pour le paiement des</p>	<p>Autorités Douanières</p> <p>Banques</p>

	Défis observés	Recommandation	Centre de responsabilité
	Manque d'harmonisation des législations des autres agences gouvernementales à la frontière pour promouvoir les activités des PFAU.	taxes. Harmonisation des réglementations des Agences Gouvernementales œuvrant aux frontières communes.	Etats Membres
8.	Horaires de travail non harmonisés à la frontière de Mpondwe/Kasindi. Le Bureau de de migration de l'Ouganda ouvre à 8 heures du matin (05:00GMT) et ferme à 7 heures du soir (16:00 GMT) , pendant que celui de la RDC ouvre à 7 :30 heures du matin (05:30 GMT) et ferme à 6 heures du soir (05:30 GMT) .	Harmonisation des horaires de travail au poste frontière de Mpondwe/Kasindi.	Autorités de l'Immigration de la RDC et de l'Ouganda.
9.	Les chauffeurs de camions qui traversent les frontières sans l'autorisation des bureaux de l'immigration.	Sensibilisation des chauffeurs. Prendre des mesures de redressement contre les contrevenants.	Associations des Transporteurs Immigration
10.	Exigence aux agents en douanes des copies imprimées des certificats d'exportation avant d'annuler les cautions de transit, alors que les autorités douanières possèdent ces informations dans leurs systèmes informatiques.	Il est demandé aux Autorités Douanières qui n'annulent pas les cautions de transit à la sortie des marchandises de leurs pays de mettre en place des mesures permettant l'annulation des cautions de transit une fois que les marchandises sortent du pays.	Autorités Douanières.

	Défis observés	Recommandation	Centre de responsabilité
11.	<p>Réseau et services internet peu fiables. Certains postes douaniers comme Mpondwe/Kasindi et Katuna connaissent une mauvaise couverture du réseau et de fréquentes coupures de l'internet. Ceci a est en partie imputable à la situation du terrain et à l'éloignement de ces postes.</p> <p>Les coupures de réseau et d'internet ont été pratiquement signalées à tous les postes comme étant le principal facteur des retards observés aux postes frontières.</p>	<p>Envisager le déploiement des antennes VSAT pour des liaisons internet par satellite pour améliorer la connectivité du réseau aux postes situés dans des lieux inaccessibles.</p> <p>Mettre régulièrement à jour l'environnement d'hébergement – Logiciels et serveurs de base de données et autres équipements importants pour faire face à l'augmentation en volume des données et du trafic.</p> <p>Les parties prenantes devraient envisager le déploiement d'une double connexion à l'Internet – l'une pour la redondance/secours; la double connexion à l'Internet devrait provenir de deux prestataires de services différents.</p> <p>Donner des contrats aux Prestataires de Services Internet qui ont des liaisons de redondance & des routeurs (c'est-à-dire des liaisons par Fibre et par Satellite) pour augmenter les chances d'avoir l'internet en permanence.</p>	<p>Autorités Douanières/ Autorités des Ports</p>
12.	<p>Des personnes qui escroquent les commerçants et les voyageurs à la frontière en se faisant passer pour des agents en douane.</p>	<p>Les employés des services publics ou privés œuvrant aux postes frontières devraient porter des ébadges d'identification.</p> <p>Les agences gouvernementales devraient travailler seulement</p>	<p>Agences gouvernementales œuvrant aux frontières.</p>

	Défis observés	Recommandation	Centre de responsabilité
		avec des agents agréés.	
C. Ponts-bascules			
13.	<p>Manque d'interconnexion entre les ponts-bascules et entre les agences gouvernementales pour des échanges de données en temps réel.</p> <p>Les données collectées aux ponts-bascules peuvent permettre aux douanes de traiter certains types de marchandises dont l'évaluation des taxes dépend du poids.</p>	<p>Collaboration inter-agences pour établir un cadre d'échange d'informations en temps réel.</p> <p>Entre-temps, la Douane peut utiliser les reçus émis par les ponts-bascules pour le recoupement avec les poids déclarés par les commerçants.</p>	<p>Etats Membres, Secrétariat de l'ACTT-CN</p> <p>Autorités Douanières</p>
14.	<p>L'emplacement du pont-bascule près de l'entrée/sortie de la frontière à Busia constitue un des facteurs principaux de d'embouteillage le long des routes menant à la zone douanière.</p>	<p>Relocaliser le pont-bascule à un autre endroit à au moins 5km de la frontière.</p> <p>Les voies d'accès d'au moins 1km pour les camions devraient être créées aux ponts-bascules situés le long des routes très fréquentées.</p>	<p>Autorité Nationale des Routes de l'Ouganda (UNRA)</p> <p>Autorités en charge des Routes</p>
15.	<p>Les résultats de pesées de la charge à l'essieu peuvent être discordants d'un pont bascule à l'autre en raison du déplacement des marchandises à l'intérieur des conteneurs pendant le voyage.</p>	<p>Au cours du chargement des conteneurs, les commerçants devraient instruire leurs fournisseurs d'attacher et bloquer les marchandises pour empêcher leur déplacement au cours du trajet.</p>	<p>Associations des Commerçants/ Agents en douane</p>
16	<p>Manque d'information sur la nécessité des contrôles de surcharge des véhicules chez les transporteurs/chauffeurs et la</p>	<p>Sensibiliser les transporteurs et les chauffeurs de camions sur l'importance des contrôles des charges à l'essieu et du poids</p>	<p>Autorité des Routes, Associations des Transporteurs.</p>

	Défis observés	Recommandation	Centre de responsabilité
	communauté des affaires	brut du véhicule.	
D. Postes de contrôle			
17.	Dommages et pertes de marchandises au cours de la vérification aux postes frontières et aux postes de contrôle douanier.	Améliorer les installations de vérification et d'entreposage pour réduire les dommages et pertes de marchandises au cours de la vérification.	Autorités Douanières. Bureaux de Normalisation.
E. Echange d'informations			
18.	Difficulté d'accès aux informations du RADDEX pour permettre de faire des pré-saisies ; retards dans le chargement des données dans le RADDEX pour qu'elles soient utilisées par les autres parties prenantes; erreurs dans les données saisies.	Amélioration du Système RADDEX. Amélioration de la saisie des données par les Agences en douane. Ceci peut être rendu possible par le rejet des entrées dont les détails n'ont pas été convenablement faites saisis	Autorités Douanières. Douanes/Association des Agences d'Expédition.
19.	Pas d'automatisation de certaines agences gouvernementales et lacune dans l'échange d'informations entre les agences gouvernementales aux postes frontières.	Automatisation et mise en place d'un cadre d'échange d'informations.	Etats Membres
20.	Les commerçants n'ont pas d'informations actualisées sur les initiatives, les procédures et les exigences pour le dédouanement des marchandises par les agences œuvrant au Port de Mombasa, aux postes frontières et à d'autres noeuds du Corridor	Diffusion des informations à travers internet, les imprimés et les ateliers de sensibilisation.	Etats Membres, Secrétariat de l'ACTT-CN.

	Défis observés	Recommandation	Centre de responsabilité
	Nord.		
21.	L'Observatoire du Transport du Corridor Nord devrait sortir des rapports pour aider les décideurs à résoudre en temps utile les problèmes qui surgissent le long du Corridor.	Transmission en temps réel et régulièrement des données au Secrétariat par les parties prenantes des secteurs public et privé pour alimenter l'Observatoire du Transport. Mettre l'Observatoire du Transport régulièrement à jour.	Autorités des Recettes/des Douanes/des Ports/de la Police, Transporteurs et Autres Agences Gouvernementales Secrétariat de l'ACTT-CN.
F. Sécurité routière			
22.	Mauvaise conduite et manifestation de manque d'observance des précautions routières de base par certains chauffeurs.	Sensibilisation des chauffeurs et campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière. Utilisation des centres de bien-être pour promouvoir les campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière. Prendre des mesures de redressement à l'endroit des contrevenants	Associations des Transporteurs ACTT-CN Police.

ANNEXE I

Annexe i: Liste des postes de contrôle le long des tronçons de transit enquêtés

Pays	Endroit	Nombre de postes de Contrôle	Distance de la route (Km)	Type de Services
1. Kenya	Kisumu (ICD)	1	Frontière Kisumu- Busia 140 Km	Douane, ICD (KPA) & Agences de Normalisation
	Luanda	1		Poste de Contrôle de la Police
	Maseno	1		Poste de Contrôle de la Police
	Yala	1		Poste de Contrôle de la Police
	Busia/Lwero	1		Pont-bascule
	Busia Border Post	1		Douane, Police, Immigration, Autres Agences Gouvernementales
Total		6		
2. Uganda	Poste Frontière de Busia	1	De Busia à Kampala 222Km	Douane, Police, Immigration & Pont-bascule, AAG
	Busitema	1		Pont-bascule
	Iganga	1		Douane & Police
	Jinja	1		Douane & Police
	ICD Multiple de Kampala	1		Poste de Contrôle de la Douane (pour les marchandises locales & Transbordements)
	Port Bell	1		Douane, Immigration, Police, AAG
	Lukaya	1	Kampala-Mbarara- Katuna 452Km De Kampala à Mpondwe via Mbarara 472 Km	Pont-bascule, Douane
	Mbarara	1		Pont-bascule, Douane
	Poste Frontière de Katuna	1		Douane, Immigration, Police, AAG
	Kasese	1		Pont-bascule Mobile
	Poste Frontière de Mpondwe	1		Douane, Immigration, Police, AAG
Total	Busia - Katuna	7(4)	7 à travers Busia, à travers Port Bell il y a 4 postes de contrôle	
Total	Busia - Mpondwe	8(5)	8 à travers Busia, à travers Port Bell il y a 5 postes de contrôle	
3. RDC	Frontière de Kasindi	1		Douane, Immigration, AAG
Total		1		
4. Rwanda	Poste Frontière de Gatuna	1	Kigali - Gatuna 80 Km	Douane, Police, Immigration, Pont-bascule, AAG
	Gatsata	1		Police & Douane
Total		2		

ANNEXE II: Membres de l'équipe d'enquête

	Nom	Organisation
1.	Mr. Fred Tumwebaze	Chef de Programme, Promotion des Investissements du Secteur Privé de l'ACTT-CN – Chef de l'Equipe d'Enquête
2.	Mr. Alex Ruzindana	Responsable des Technologies de l'Information de l'ACTT-CN
3.	Mr. Fred Paul Babalanda	Assistant de Programme, Douanes et Facilitation du Commerce de l'ACTT-CN, Secrétaire
4.	Mr. David Mwongela	Assistant Commissioner Customs - Kenya Revenue Authority
5.	Ms Agnes Lihabi	Officer in Charge Police Department - Kilindini Kenya
6.	Mr. Erasto Magak	Senior Marketing Executive- Kenya Ports Authority
7.	Mr. Juma Ahmed	Assistant Commercial Officer - Kenya Maritime Authority
8.	Ms. Betty Morisho	Resident Representative - Office De Gestion Du Fret Multimodal DRC Consulate Mombasa
9.	Mr. Martin Seroney	Kenya National Police Service - Mombasa
10.	Mr. Daniel Kiange	Assistant Manager Business Development Kenya National Trade Network Agency
11.	Mr. Boaz Makomere	National Chairman, Kenya International Freight and Warehousing Association.
12.	Mr. William Kidiima	Mombasa Resident Representative Uganda Private Sector
13.	Mr. Habil Kalasani	Program Officer Kenya Transporters Association

ANNEXE III: Parties prenantes consultées au cours de l'enquête

LISTE DES PARTICIPANTS – BUSIA

1. Ms. Kerubo Omurwa, Ministry of Transport, Kenya, Tel: +254 20 315001, Email: kerubo@yahoo.com
2. Mr. Joseph N. Kosure, Ministry of Trade, Kenya, Tel: +254 725620610, Email: jnkosure@gmail.com
3. Mr. David Erulu Awillie, National Chairman CBTA – Busia, Kenya, Email: daudiawillie@yahoo.com
4. Mr. David Mwongela, Kenya Revenue Authority (KRA) – CSD, Kenya, Email: david.mwongela@kra.co.ke
5. Mr. Daniel Kiange, KENTRADE, Kenya, Email: dkiange@kentrade.go.ke
6. Mr. Boaz Makomere, KIFWA – NC, Kenya, Email: nationalchairman@kifwa.co.ke
7. Mr. Habil Kalasani, Kenya Transport Association (KTA) – Mombasa, Kenya, Tel: +254 734619494, Email: habil@kta.co.ke
8. Mr. Kiberenge Seroney Martin, Kenya Police – DCIO, Kilindini, Mombasa, Kenya, Email: divcrimekilindini@yahoo.com
9. Ms. Agnes Lihabi, Kenya Police – OCPD, Kilindini, Mombasa, Kenya, Email: divpolkilindini@gmail.com.
10. Mr. Erasto Magak, Kenya Ports Authority, Mombasa, Kenya, Tel: +254 722866422, Email: emagak@kpa.co.ke
11. Mr. David Kimuli, KRA-Busia, Tel: +254 722782281, Email: david.kimuli@kra.go.ke
12. Mr. David Njagi, KRA-Busia, Tel: +254 722630863, Email: david.mbogori@kra.go.ke
13. Mr. John Mathenge, FEAFFA, Tel: +254 722990719, Email: mathenge@feaffa.com
14. Mr. Charles S. Nafula, SDV Transami (K) Ltd, Busia, Kenya, Tel: +254 722311895, Email: charles.nafula@yahoo.com
15. Mr. Michael D. Okech, KIFWA – Busia, Kenya, Tel: +254 723333869, Email: okgamie@yahoo.com
16. Mr. Moses Ochieng O., KIFWA – Busia, Kenya, Tel: +254 722994087, Email: Email: ochiengm&o@yahoo.com
17. Mr. Raymond Masiga, KIFWA – Busia, Kenya, Tel: +254 721982090, Email: raymasiga@yahoo.co.uk
18. Mr. Joseph O. Okhanga, KIFWA – Busia, Kenya, Tel: +254 722337452, Email: josephouma@yahoo.com
19. Mr. Majani Yusuf, USAID Compete, Tel: +254 737411704, Email: ymajan@competeafrica.org
20. Mr. Abdallah Yusuf, Clearing Agent – KIFWA, Busia, Kenya, Tel: +254 722471879,

21. Mr. James Katunguka, Ministry of Works and Transport (MOWT), Uganda, Tel: +256 772617140, Email: jkatunguka@rocketmail.com
22. Ms. Twesigomwe Mary, MOWT, Uganda, Tel: +256 772314858, Email: mariechloe8@yahoo.com
23. Mr. Kusemererwa Benon, Immigration, Uganda, Tel: +256 772413862, Email: benonk@yahoo.com
24. Mr. Oundo Godfrey Ongwabe, National Chairman CBTA – Uganda, Tel: +256 702684078, Email: godfreyncbta2012@gmail.com
25. Mr. Okoth Charles Owor, Uganda Revenue Authority (URA) – Busia, Uganda, Email: cowor@ura.go.ug.
26. Mr. George William Lusaabya Kidima, Uganda Private Sector Representative, Uganda, Tel: +254 722411837, Email: willykidima@yahoo.com
27. Ms. Berthe Morisho, Commercial Attaché (DRC OGEFREM/Rep Msa), Tel: +254 718345672, Email: ogefrem.atd.rmsa@gmail.com, morishogefrem@gmail.com
28. Mr. Olupot Joseph, Uganda Clearing Industry & Forwarding Association (UCIFA), Tel: +256 772645914, Email: josepholupot@gmail.com
29. Mr. Adongo Malongo Rose, UCIFA, Tel: +256 772645926, Email: malongopath@yahoo.com
30. Mr. Bicopungo Reginald Uthoma, UCIFA, Tel: +256 772325990, Email: bicopungo@yahoo.com
31. Mr. Mugoya David, Tel: +256 771819656, Email: mugydav@gmail.com
32. Mr. Mugume Elisam, Wilta Cargo Services (UCIFA), Tel: +256 772454796, Email: mugumerisam@yahoo.com
33. Mr. Behakanira David, UNBS, Tel: +254 772613741, Email: davidbehakanira@unbs.go.ug
34. Mr. Owor Kennedy, MAAIF, Tel: +256 772475434
35. Mr. Kenyatta Patrick W., CBTA – Busia, Uganda, Tel: +256 772547704, Email: kepwa52@yahoo.com
36. Ms. Auma Annet, EASSI – Busia Border, Uganda, Tel: +256 777054993, Email: auma.annet@yahoo.com
37. Mr. Amule Middy, CBTA – Busia, Uganda, Tel: +0782928368, Email: midyamuu@gmail.com
38. Mr. Wesonga Lamech, Uganda Shippers Council (USC), Email: wesolamech@yahoo.co.uk
39. Mr. Washingtone Ndeda, TIDO – Busia, Uganda, Tel: +256 774340012, Email: ndedawashingtone@yahoo.com
40. Mr. Kisambira Sam, URA, Uganda, Email: skisambira@ura.go.ug
41. Ms. Akoth Josephine, C/person Women – CBTA, Women Cross Border Traders, Uganda, Tel: +256 775106608, Email: akothjoze@yahoo.com
42. Mr. Osire Anthony, CBTA Mlb, Uganda, Tel: +256 772372618, Email: osirea@yahoo.com

Secrétariat de l'ACTT-CN

43. Mr. Fred Tumwebaze, Head of Programme Private Sector Promotion, TTCA-NC, Tel: Office +254 414470734 Mobile +254 714906034, Email: ftumwebaze@ttcanc.org
44. Fred Paul Babalanda, Assistant Programme Officer Customs Trade Facilitation TTCA-NC, Tel: Office +254 414470734, Mobile +254 715 641568, Email: pbabalanda@ttcanc.org
45. Alex Ruzindana, ICT Officer TTCA-NC, Tel: Office +254 414470734 Mobile +254 715641358 Email: aruzindana@ttcanc.org

LISTE DES PARTICIPANTS – KAMPALA

1. Mr. Turiyo Michael, Uganda Clearing Industry & Forwarding Association (UCIFA), Tel: +256 782377997 , Email: ucifa_ug@yahoo.com
2. Mr. Asaba David M., Rift Valley Railways, Email: asabadavidm@yahoo.co.uk/ david.asaba@rvr.co.ug
3. Mr. Lugobe Paul, Raka Agencies Ltd (UCIFA), Tel: +254 712505079, Email: lugobep152@gmail.com
4. Mr. Mugula Joseph, Bollore Africa Logistics, Tel: +256 752888957, Email: joseph.mugula@bollore.com
5. Mr. Erasto Magak, Kenya Ports Authority, Tel: +254 722866422, Email: emagak@kpa.co.ke
6. Mr. George William Lusaabya Kidima, Uganda Private Sector Representative, Tel: +254 722411837, Email: willykidima@yahoo.com
7. Mr. Juma Ahmed, Kenya Maritime, Tel: +254 722717548, Email: info@kma.go.ke
8. Mr. Agnes Lihabi, Kenya Police -OCPD Kilindini, Mombasa, Tel: +254 722299788, Email: divpolkilindini@gmail.com
9. Mr. Habil Kalasani, Kenya Transport Association (KTA), Tel:+254 734619494, Email: habil@kta.co.ke
10. Mr. Kiberenge Seroney Martin, Kenya Police –DCIO, Kilindini, Mombasa, Email: divcrimekilindini@yahoo.com
11. Mr. Daniel Kiange, KENTRADE, Email: dkiange@kentrade.go.ke
12. Mr. David Mwongela, KRA – Customs, Email: david.mwongela@kra.co.ke
13. Mr. Muhamad A. Jezan, KPA Kampala Office, Email: mjezan@kpa.co.ke
14. Ms. Twesigomwe Mary, MOWT (Uganda), Tel: +256 772314858, Email: mariechloe8@yahoo.com
15. Mr. Mike Mugerwa, Director – MGH Importers Ltd, +256 772421541, Email mamigeno@yahoo.co.uk
16. Mr. James Katunguka, MOWT (Uganda), Tel:+256 772617140 , Email: jkatunguka@rocketmail.com
17. Ms. Fiona Tubeine , Supervisor Warehousing Customs – URA, Email: ftubeine@ura.go.ug
18. Ms. Berthe Morisho, Commercial Attaché (DRC OGEFREM/Rep Msa), Tel: +254 718345672, Email: ogefrem.atd.rmsa@gmail.com/morishogefrem@gmail.com

19. Mr. Bwire Kezekia, Board Member – UCIFA, Tel: 0392840584, Email: bwirekb@yahoo.co.uk
20. Mr. Jjemba K. Mulondo , Kampala City Traders' Association (KACITA) – Uganda, Email: mjjembak@yahoo.com/kctaug2000@yahoo.com
21. Mr. Lino Criel Icila, Secretary General – UCIFA, Tel:+256 772409219, Email: linoug@yahoo.com
22. Mr. Kassim Omar, Private Sector (EABC Director) Uganda, Tel: +256 772670370, Email: alliancefr@yahoo.com
23. Mr. Kayimba Winifred , URA (Transit) – Supervisor, Tel: +256 717440292, Email: wkajumba@ura.go.ug
24. Mr. Kanyange Apophia, Ag. Supervisor Satellite Stations – URA , Tel: +256 717442389, Email: akanyange@ura.go.ug
25. Mr. Wangi John Baptist, Clearing Agent, Tel: +256 782281689 , Email: wangijb@yahoo.ca
26. Mr. Teero Henry Kidima, Clearing Agent, Tel: +256 788275768, Email: hkidima@hotmail.com
27. Mr. Boaz Makomere, KIFWA – NC, Email: nationalchairman@kifwa.co.ke

Secrétariat de l'ACTT-CN

28. Mr. Fred Tumwebaze, Head of Programme Private Sector Promotion, TTCA-NC, Tel: Office +254 414470734 Mobile +254 714906034, Email: ftumwebaze@ttcanc.org
29. Fred Paul Babalanda, Assistant Programme Officer Customs Trade Facilitation TTCA-NC, Tel: Office +254 414470734 Mobile +254 715 641568, Email: pbabalanda@ttcanc.org
30. Alex Ruzindana, ICT Officer TTCA-NC, Tel: +254 715641358 Email: aruzindana@ttcanc.org

LISTE DES PARTICIPANTS – MPONDWE/KASINDI

1. Mr. Jeannot Kahiwa, Président Déclarants/BBC, RD Congo, Tel: +243 997711833
2. Mr. Ephraim Kamwira, Délégué Transporteurs, Butembo, RD Congo, Tél: +243 998385019
3. Mr. Choris Siriwayo, Président des Déclarants, UNADED0/Kasindi, RD Congo, Tél: +243819452945/990198933
4. Mr. Germain Kisangani, Vice-President, UNADED0/Kasindi, RD Congo, Tél: +243 998299291
5. Mr. Theodore Katembo Wamilele, Déclarant Agence en Douane, RD Congo, Tél: +243 993151567
6. Mr. Zihalirina Shota, Secrétaire – DGDA, RD Congo, Tel: +243 998690989
7. Mr. Kahawiti Katembo, Chef Détachement Adjoint, OCC/Kasindi, RD Congo, Tél: +243 994989760
8. Mr. Kombi Kisangani, Secrétaire, DGDA/Kasindi, RD Congo, Tél: +243 992543000
9. Mr. Pepin Ramazani, Chef de Bureau, FEC, RD Congo
10. Mr. Tunba Bin Albathi Daniel, Chef S2 Pol Trt KSD, RD Congo, Tél: +243 991258502

11. Mr. Didier Muganda Badibanga, CPA/OPS/DEM, RD Congo, Tél: +243 99701024
12. Mr. Duncan Sabiiti K., Customs Nyandwe, Uganda
13. Mr. James Kalinguke, Safety Officer, Ministry of Works & Transport, Uganda, Tel: +256 772617140
14. Ms. Twesigomwe Mary, Ministry of Works & Transport, Uganda, Tel: +256 772314858
15. Mr. Kakole Tsongo, OCC/Kasindi, D R Congo, Tel: +243 810545930/999361597
16. Mr. David Mwongela, Kenya Revenue Authority, Customs, Kenya, Tel: +254 722793673.
17. Mr. Habil Kalasani, Kenya Transport Association, Mombasa, Kenya, Tel: +254 734619494
18. Mr. Juma Ahmed, Kenya Maritime Authority, Mombasa, Kenya, Tel: +254 722717548
19. Mr. Erasto Magak, Kenya Ports Authority, Mombasa, Kenya, Tel: +254 722866422
20. Mr. Martin Seroney, Kenya Police, Mombasa, Kenya
21. Ms. Agnes Lihabi, Kenya Police, Mombasa, Kenya, Tel: +254 722299788
22. Mr. Daniel Kiange, KENTRADE, Kenya
23. Mr. Polycarpe Ndivito FEC, Butembo/Lubero, D R Congo
24. Mr. George William Lusaabya Kidima, Uganda Private Sector Representative, Mombasa, Kenya, Tel: +254 722411837
25. Mr. Bwambale Henry, Clearing Agent, Mpondwe, Tel: +0772603921
26. Mme. Namy Birali, Chef de Poste, DGM/Kasindi, D R Congo, Tel: +243 971334927
27. Mr. Edouard Botikala, Chef d'Agence, OCC/Beni, D R Congo, Tel: +243 994563453
28. Mme. Berthe Morisho, Commercial Attaché, OGEFREM, Mombasa, Kenya, Tel: +254 718345672
29. Mr. Yumba Lomani Chrispin, Sous Directeur, DGDA/Beni, D R Congo, Tel: +243 818131153
30. Mr. Polycarpe Ndivito, FEC, Butembo/Lubero, Tel: +243 998490363
31. Mr. Profil K. Kalengya, V/Président, FEC, Kasindi, D R Congo, Tel: +243 997708748
32. Mr. Joseph M'Sakala, Agent de l'état, D R Congo, Tel: +243 993687912
33. Captain Jean-Pierre Eley, Comd, 2nd Secteur Police Frontier, Beni, Tel: +243 990245487
34. Com Ppl Alphonse Ken Ngalamuse, Comd Pol Frt Kasindi, D R Congo, Tel: +243 999924996
35. Mme Yvonne Ngoy Kapemba, Commandan Brigade de Surveillance des Frontiers (Brigade Douanier Kasindi)
36. Mr. Kamango Albert CCL/DGDA, Tel: +243 999924978

Secrétariat de l'ACTT-CN

37. Mr. Fred Tumwebaze, Head of Programme Private Sector Promotion, TTCA-NC, Tel: +254 714906034, Email: ftumwebaze@ttcanc.org

38. Fred Paul Babalanda, Assistant Programme Officer Customs Trade Facilitation TTCA-NC, Tel: Office +254 414470734 Mobile +254 715 641568, Email: pbabalanda@ttcanc.org
39. Alex Ruzindana, ICT Officer TTCA-NC, Tel: +254 715641358 Email: aruzindana@ttcanc.org

LISTE DES PARTICIPANTS – KATUNA/GATUNA

1. Mr. Tumukunde Herbert, Veterinary Inspector, Katuna, Rwanda, Tel: +250 774358488, Email: herbert.tumukunde@yahoo.com
2. Mr. Muneza K. Moses, Veterinary & Agricultural Products, Gatuna, Rwanda, Tel: +250 788599213, Email: moseneza@yahoo.co.uk
3. Mr. Paul Muhire, Rwanda Revenue Authority, Customs I/C, Rwanda, Email: paul.muhire@rra.gov.rw
4. Mr. Mugenzi Fred, Police, Gatuna, Rwanda, Tel: +250 788493514
5. Mr. Begumisa Richard, Interpol & IPR, Rwanda, Email: richardbegumisa@yahoo.com
6. Mr. Byowanebya Elvis Nzeirwe, Mayor, Katuna T/C, Tel: +250 782775466
7. Mr. Sunday Eric, Town Clerk, Katuna Town, Tel: +250 778580462, Email: sundayeric74@gmail.com
8. Mr. Apollo Masete Wanyacha, Immigration, Uganda, Email: apollomasete@yahoo.com
9. Mr. Tumwesigye Simon, Uganda Revenue Authority, Email: stumwesigye@ura.go.ug
10. Mr. Habarurema Emmanuel, w/office, Email: hemmy@rocketmail.com
11. Mr. Uwihaye Festus, RBS/Gatuna, Tel: +250 788578614, Email: uwizeze2006@yahoo.fr
12. Mr. James Katunguka, Ministry of Works and Transport (MOWT), Uganda, Tel: +256 772617140, Email: jkatunguka@rocketmail.com
13. Ms. Bayera Jeanne, G.C.B.T.C, Rwanda, Tel: +250 783689174, Email: bayerajeanne@yahoo.com
14. Mr. Claver Mbanda, R P D, Gicumbi District, Rwanda, Tel: +250 788690094, Email: cmbanda@yahoo.com
15. Mr. Olivier Ruzindana, Clearing, Rwanda, Email: ruzibeni@yahoo.fr
16. Mr. Kanyarwanda Pierre Céléstin, REMA, Rwanda, Email: kanyarwanda.celestin@yahoo.fr
17. Mr. Ngarambe Godfrey, MAGERWA, Rwanda, Email: godief2k5@yahoo.co.uk
18. Mr. Butera Emmanuel, Immigration, Rwanda, Email: emmabut@yahoo.com
19. Mr. Asiimwe Ronald, Agricultural Inspector – Katuna, Rwanda, Email: ronald_asiimwe@yahoo.com
20. C/ASP. Asiimwe Richard, D/OC – Katuna, Rwanda, Email: asiimrich@yahoo.com

21. Mr. Mwijukye Michael, President's Office, Ag. Bso, Katuna, Rwanda, Email: michaelkanyalo@hotmail.com
22. Ms. Kukunda Faith, Manager, Excel Insurance, Email: kukundafaith@gmail.com
23. Mr. David Mwangela, Kenya Revenue Authority (KRA) – CSD, Kenya, Email: david.mwangela@kra.co.ke
24. Mr. Daniel Kiange, KENTRADE, Kenya, Email: dkiange@kentrade.go.ke
25. Mr. Boaz Makomere, KIFWA – NC, Kenya, Email: nationalchairman@kifwa.co.ke
26. Mr. Habil Kalasani, Kenya Transport Association (KTA) – Mombasa, Kenya, Tel: +254 734619494, Email: habil@kta.co.ke
27. Mr. Kiberenge Seroney Martin, Kenya Police – DCIO, Kilindini, Mombasa, Kenya, Email: divcrimekilindini@yahoo.com
28. Ms. Agnes Lihabi, Kenya Police – OCPD, Kilindini, Mombasa, Kenya, Email: divpolkilindini@gmail.com.
29. Mr. Erasto Magak, Kenya Ports Authority, Mombasa, Kenya, Tel: +254 722866422, Email: emagak@kpa.co.ke
30. Mr. Juma Ahmed, Kenya Maritime, Tel: +254 722717548, Email: info@kma.go.ke
31. Ms. Berthe Morisho, Commercial Attaché (DRC OGEFREM/Rep Mbsa), Tel: +254 718345672, Email: ogefrem.atd.rmsa@gmail.com/morishogefrem@gmail.com
32. Mr. George William Lusaabya Kidima, Uganda Private Sector Representative, Uganda, Tel: +254 722411837, Email: willykidima@yahoo.com
33. Ms. Twesigomwe Mary, MOWT, Uganda, Tel: +256 772314858, Email: mariechloe8@yahoo.com

Secrétariat de l'ACTT-CN

34. Mr. Fred Tumwebaze, Head of Programme Private Sector Promotion, TTCA-NC, Tel: +254 714906034, Email: ftumwebaze@ttcanc.org
35. Fred Paul Babalanda, Assistant Programme Officer Customs Trade Facilitation TTCA-NC, Tel: Office +254 414470734 Mobile +254 715 641568, Email: pbabalanda@ttcanc.org
36. Alex Ruzindana, ICT Officer TTCA-NC, Tel: +254 715641358 Email: aruzindana@ttcanc.org