



Autorité de Coordination de
Transit et de Transport
du Corridor Nord

Pour un Corridor Efficient, Intelligent et Ecologique



**SENSIBILISATION DES PARTIES PRENANTES A L'UTILISATION
DE L'ITINERAIRE ALTERNATIF DE TRANSIT PLUS COURT A
PARTIR DUBURUNDI, DE L'ARDC ET DU RWANDA VERS LE PORT
DE MOMBASA ET RENFORCEMENT DU FONCTIONNEMENT
DES COMITES CONJOINTS AUX FRONTIERES**

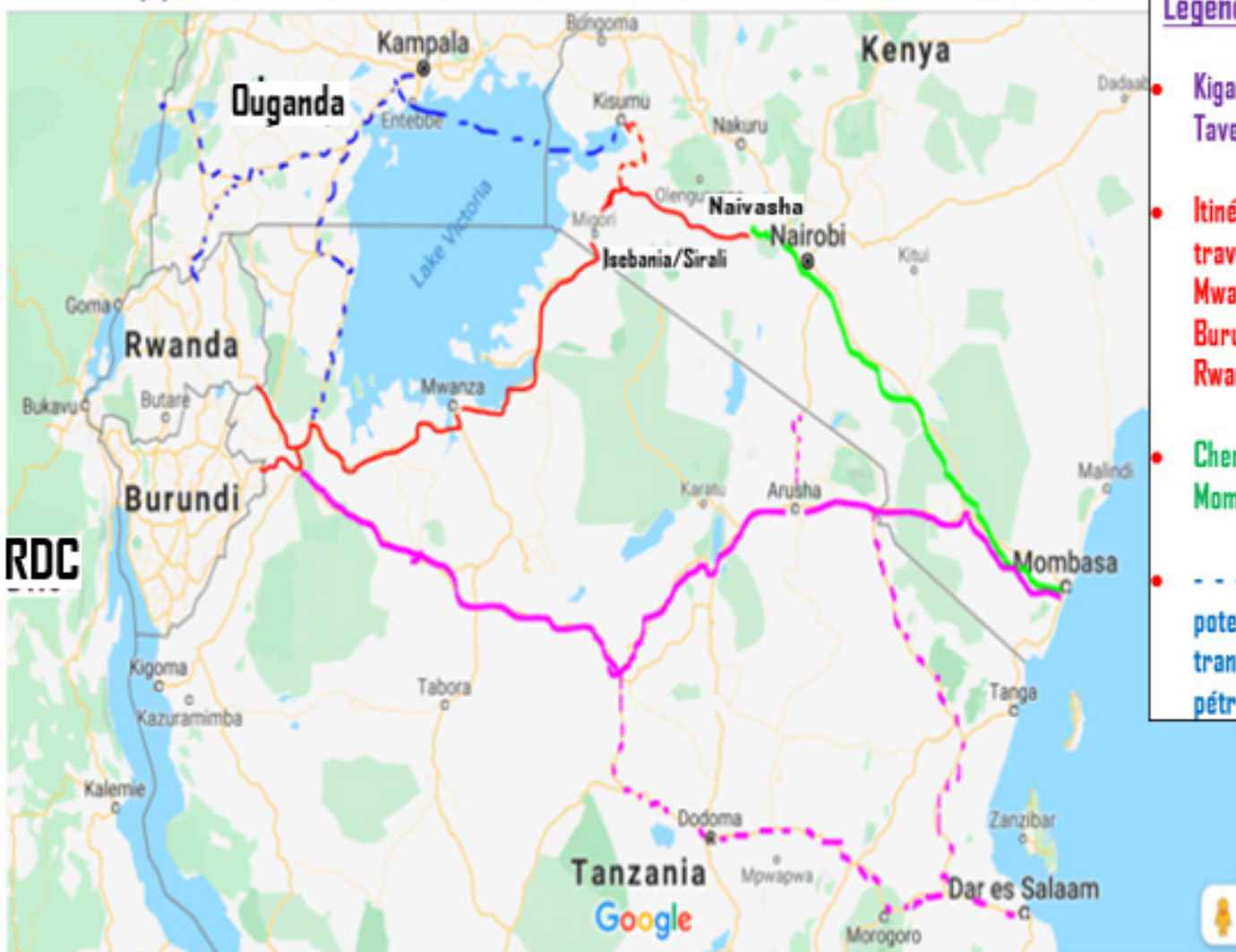
RAPPORT FINAL

DECEMBRE 2019



La route de Voi à la frontière Taveta/Holili a été récemment mise à niveau et bitumée. C'est une section de l'itinéraire de transit alternative plus courte vers Bujumbura, Goma et Kigali.

OPPORTUNITES OFFERTES PAR DES ITINERAIRES DE TRANSIT PLUS COURTS



Légende des couleurs

- Kigali – Mombasa via Taveta/Holili
- Itinéraire potentiel à travers Isebania et Mwanza vers le Burundi, la RDC et le Rwanda
- Chemin de fer Mombasa – Naivasha
- - - - - Itinéraire potentiel pour le transport des produits pétroliers

La distance du terminal de Suswa-Naivasha jusqu'à Kigali est de 1.100km via la frontière Isebania/Sirali, Mwanza et Rusumo. La distance jusqu'à Bujumbura à partir de Suswa-Naivasha via Isebania, Mwanza et Kobero/Kabanga est de 1.200km.

**SENSIBILISATION DES PARTIES PRENANTES A L'UTILISATION DE
L'ITINERAIRE ALTERNATIF DE TRANSIT PLUS COURT A PARTIR
DU BURUNDI, DE LA RDC ET DU RWANDA VERS LE PORT DE
MOMBASA ET RENFORCEMENT DU FONCTIONNEMENT DES
COMITES CONJOINTS AUX FRONTIERES**

RAPPORT FINAL

DECEMBRE 2019

TABLE DES MATIERES

Abbréviations	v
Sommaire.....	1
A. Contexte.....	4
B. Objectifs	4
C. Composition de l'Equipe de la mission.....	5
D. Portée de la mission.....	5
E. Ateliers de sensibilisation sur l'itinéraire de transit alternatif le plus court à partir du Burundi, RDC et Rwanda jusqu'au Port de Mombasa	5
F. Initiatives récentes en cours de mise en œuvre pour faciliter le commerce et le transport le long du Corridor Nord Initiatives récentes en cours de mise en œuvre pour faciliter le commerce et le transport le long du Corridor Nord.....	6
G. Défis identifiés au cours de l'enquête sur la section de transit plus court Mombasa – Voi – Taveta/ Holili.....	7
H. Lignes directrices sur la formation /renforcement du fonctionnement des Comités Conjointes aux Frontières	9
I. Points saillants sur les observations faites sur terrain par l'Equipe de la mission	10
J. Problèmes et recommandations issus des ateliers des Parties prenantes	15
K. Opportunités émergentes quant à l'utilisation des itinéraires de transit alternatifs avec meilleur rapport coût – efficacité	18
MATRICE DE MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS.....	19
LISTE DES PARTICIPANTS.....	24

ABRÉVIATIONS

SYDONIA	Système Douanier Automatisé
C2	Document douanier délivré par les douanes pour la mainlevée et le transit des cargaisons transportées par route
RDC	République Démocratique du Congo
EAC	Communauté de l'Afrique de l'Est
EAC-CMA/R	East African Community Customs Management Act/Regulations
ECTS	Electronic Cargo Tracking System
Ft	Foot
ICD	Inland Container Depot
ICMS	Système Intégré de Gestion de la Douane
JBC	Joint Border Committee
KeNHA	Office des Routes Nationales du Kenya
KENTRADE	Réseaux nationaux du commerce du Kenya
KMA	Autorité Maritime du Kenya
KNPS	Kenya National Police Service
KR	Chemin de fer du Kenya
KSAA	Association des agents de compagnies maritimes du Kenya
KTA	Association des Transporteurs du Kenya
KIFWA	Association Internationale des transitaires et des entreposages du Kenya
Km	Kilomètre
KPA	Office des Ports du Kenya
KRA	Office des Recettes du Kenya
KWATOS	Système des Opérations Automatisées du Terminal de Kilindini
MGR	Meter Gauge Railway
MININFRA	Ministère des Infrastructures du Rwanda
CN	Corridor Nord
ATTEN	Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord
ACTTCN	Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord
OBR	Office Burundais des Recettes
OCC	Office Congolais de Contrôle
OGEFREM	Office de Gestion du Fret Multimodal

PFAU	Poste Frontière à Arrêt Unique
GRTD	Garantie Régionale de Transit Douanier
R-ECTS	Regional Electronic Cargo Tracking System
RNP	Rwanda National Police
RRA	Office des Recettes du Rwanda
TDU	Territoire Douanier Unique
SCEA	Conseil des chargeurs de l'Afrique Orientale
T1	Document de transit délivré par les offices des recettes
TANCIS	Système Douanier intégré de la Tanzanie
TRA	Office des Recettes de la Tanzanie
UCR - RUE	Référence unique d'expédition
URA	Office Ougandais des Recettes

REMERCIEMENT

L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN) voudrait exprimer ses sincères remerciements aux Parties prenantes dans les Etats membres du Corridor Nord pour leur soutien continu aux activités de l'ACTTCN et l'amélioration de la logistique du commerce et des transports le long du Corridor Nord. Nous tenons à exprimer notre gratitude aux agences et parties prenantes au Burundi, en RDC et au Rwanda qui ont participé à la sensibilisation des Parties prenantes sur la route alternative de transit plus courte vers Mombasa et au renforcement du fonctionnement des Comités Mixtes des Frontières.

La contribution inestimable des Parties prenantes au cours des ateliers qui ont eu lieu nous a permis d'élargir notre compréhension des défis affectant l'utilisation de l'itinéraire de transit alternatif et a été vitale pour affiner les stratégies pour relever ces défis.

Le Secrétariat de l'ACTTCN souhaite remercier tout particulièrement l'Autorité des Ports du Kenya (KPA) qui s'est associée au Secrétariat pour financer les activités menées pendant la mission et organiser la logistique des ateliers et du transport routier.

Enfin, nous tenons à exprimer nos remerciements pour la participation des Ministères en charge des transports du Burundi, du Kenya et du Rwanda représentés aux ateliers au niveau du Secrétariat permanent ainsi qu'aux Parties prenantes qui faisaient partie de l'équipe de sensibilisation et d'enquête, à savoir le Secrétariat de l'EAC, KRA, MININFRA, OCC, OBR, RRA, KMA, KIFWA, RNP, KNPS, KeNHA, ABADT, ATIB et KTA.

Nous sommes profondément reconnaissants envers vous tous.

Le Secrétariat de l'ACTTCN

Le manque de sensibilisation aux initiatives de facilitation du commerce en cours peut constituer un obstacle en soi pour les Parties prenantes qui sont censées bénéficier des initiatives mises en œuvre le long du Corridor Nord. L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTTCN) a mené une enquête sur la logistique du commerce et du transport de la section de transit Mombasa - Voi - Taveta / Holili, qui comprend une partie de la route de transit alternative plus courte vers le port de Mombasa. La route est plus courte de 200 à 400 km pour les Parties prenantes du Burundi, de la RDC et du Rwanda par rapport à la route traditionnelle du Corridor Nord passant par Malaba et Kampala.

L'enquête a recueilli des informations sur l'état de la logistique de transport de l'itinéraire et identifié les défis entravant l'utilisation de l'itinéraire par les Parties prenantes. Afin de promouvoir l'utilisation de cet itinéraire, qui a un potentiel élevé de réduction du temps et des coûts de faire des affaires, il était essentiel de sensibiliser les Parties prenantes sur l'itinéraire ainsi que de donner aux Parties prenantes l'occasion de contribuer à l'élaboration de recommandations pour relever les défis identifiés pendant l'enquête.

D'un autre côté, les Comités Conjoints aux Frontières existent depuis quelques années mais font face à certaines lacunes dans leurs opérations. Les Organes Directeurs de l'ACTTCN ont approuvé des lignes directrices pour guider la formation et les opérations des Comités Conjoints aux Frontières afin de renforcer leur fonctionnement. Les directives devaient être discutées avec les Parties prenantes à la frontière pour faciliter leur mise en œuvre.

Compte tenu de ce qui précède, le Secrétariat de l'ACTTCN, en partenariat avec l'Autorité des Ports du Kenya (KPA), a organisé et mené des activités au Burundi, en RDC et au Rwanda qui comprenaient des ateliers pour sensibiliser les Parties prenantes sur la route de transit plus courte vers le port de Mombasa, la diffusion des directives de politiques communes sur la formation et le fonctionnement des Comités Conjoints aux Frontières et l'enquête des sections de transit le long de l'itinéraire le plus court au Burundi, en RDC et au Rwanda.

Ce rapport résume les activités menées dans les trois pays et souligne ce qui devrait être fait pour faciliter l'utilisation de l'itinéraire de transit plus court et promouvoir son utilisation par les Parties prenantes. Certaines des questions clés mises en évidence dans ce rapport qui devraient être abordées comprennent :

i. Lacunes dans l'échange des informations sur les marchandises dédouanées sous le Territoire Douanier Unique (TDU) : les données relatives aux marchandises destinées au Burundi et au Rwanda via le port de Mombasa dédouanées dans le cadre du TDU ne sont pas partagées avec le pays de transit intermédiaire qui est la Tanzanie. Dans ce cas, lorsque les marchandises arrivent à la frontière de Taveta / Holili, les camionneurs sont tenus de faire de nouvelles déclarations (entrées de transit) par TRA pour faciliter le passage des marchandises à travers la Tanzanie vers le Burundi et le Rwanda. Il s'agit d'un coût supplémentaire pour les commerçants et cela augmente également le temps de passage de la frontière.

Il est nécessaire de revoir et d'améliorer l'échange de données avec les pays de transit intermédiaires par les pays d'origine et les pays de destination des marchandises dédouanées dans le cadre du TDU. En outre, réviser le document administratif douanier de l'EAC pour prévoir de manière adéquate la déclaration de tous les postes frontières pour tous les pays de transit intermédiaires.



OMAE NYARANDI, Secrétaire Exécutif de l'ACTTCN

ii. Défis liés à l'utilisation du Système Electronique Régional de suivi des Cargaisons: cela inclut les retards des camionneurs pour commencer leurs voyages de transit en raison du manque de balises chez les officiers des recettes, les camionneurs étant obligés par la KRA d'utiliser les scellés des vendeurs qu'ils trouvent coûteux. Certains itinéraires de transit ne sont pas géo-localisés, ce qui entraîne de fausses alertes pour les prétendus diversions. En outre, la Tanzanie n'est pas encore partie à l'utilisation du Système Electronique Régional de suivi des Cargaisons. De plus, le système utilisé par la Tanzanie n'est pas encore intégré à celui utilisé par les autres Etats membres du Corridor Nord.

Il est nécessaire de géo-localiser toutes les routes répertoriées par les États membres pour le transport de marchandises sous contrôle douanier. En outre, les pays de la Région devraient s'atteler à adopter le Système Electronique Régional de suivi des Cargaisons maintenant utilisé par la majorité des Etats membres.

iii. Les défis liés au retour des conteneurs vides aux compagnies maritimes et les dépôts en espèces élevés exigés par les lignes maritimes avant l'autorisation des conteneurs d'importation vers leurs destinations: la région perd des centaines de millions de dollars américains chaque année grâce aux dépôts en espèces versés aux compagnies maritimes par les commerçants. Il a été observé que les conteneurs sont des importations temporaires, mais leur importation et réexportation ne sont pas réglementées et surveillées comme elles le sont pour les autres importations temporaires. En effet, un bon nombre de conteneurs finissent par être détournés pour d'autres usages dans les pays importateurs sans payer de taxes et à l'insu des compagnies maritimes. Les gouvernements perdent des impôts et, d'autre part, les compagnies maritimes perdent leurs conteneurs, recourant ainsi à exiger des dépôts en espèces aux importateurs, qu'ils soient conformes ou non.

Le Secrétariat de l'ACTTCN a élaboré un document conceptuel pour trouver une solution à ce problème. La solution à ce problème exige que les Etats membres réglementent la durée de séjour des conteneurs importés dans leur pays, à surveiller et à faire respecter leur réexportation.

iv. La Licence de Transport des Marchandises en Transit (TGL) bien qu'ayant une période de validité d'un an, toutes les TGL délivrées au cours d'une année civile expirent le 31 décembre de cette année, quelle que soit la date de délivrance au cours de l'année: Malgré le paiement de l'intégralité des frais annuels pour la licence, un bon nombre de licences délivrées par les autorités des recettes expirent avant d'être utilisées pour une période d'un an, certaines sont à peine utilisées pendant deux mois. La TGL est délivrée en vertu de l'EAC-CMA / EAC-CMR.

Il est nécessaire d'envisager de revoir la date d'expiration de la TGL pour une période d'un an à compter de la date d'émission ou de faire payer les frais du TGL au prorata.

v. Prélèvement non harmonisé des redevances d'usage de la route pour les camions transitant par les territoires des Etats membres: L'application des redevances d'usage de la route non harmonisée par les Etats membres soulève des problèmes de discrimination et de manque d'équité dans l'application des redevances dans la région.

Les Etats membres devraient envisager la mise en œuvre de redevances d'usage de la route spécifiques pour les véhicules immatriculés à l'étranger, comme c'est le cas pour les voitures.

vi. Les cargaisons en transit vers la RDC et le Soudan du Sud est toujours tenu de faire de nouvelles déclarations de transit lors du passage d'un pays à un autre dans la Région, ce qui augmente le temps de passage de la frontière et le coût de faire des affaires.

Le Secrétariat de l'EAC devrait accélérer le développement des processus de dédouanement sous TDU du transit entrant et sortant afin de faciliter le dédouanement des marchandises vers le Soudan du Sud, la RDC et d'autres Etats partenaires non membres de l'EAC dans le cadre du TDU afin d'éviter de multiples déclarations de marchandises en transit.

En outre, il est recommandé que ;

Le Secrétariat de l'EAC devrait prendre l'initiative de relever les défis identifiés lors des enquêtes sur la logistique du commerce et du transport, telles que ceux ci-dessus mentionnés, qui doivent être traitées en tant que question régionale à travers la réglementation.

vii. Le Secrétariat de l'EAC envisage également d'inclure les autorités responsables des corridors de transport dans la région dans ses groupes de travail techniques traitant des questions liées au commerce et aux transports. En outre, envisager d'inclure la RDC dans les groupes de travail techniques étant donné que la RDC est un utilisateur majeur des corridors de transport d'Afrique de l'Est.

La mise en œuvre des recommandations soulignées ci-dessus et de celles figurant dans l'ensemble du rapport contribuera grandement à relever les défis auxquels est confrontée la chaîne logistique du transport, ce qui contribue aux retards et aux coûts de faire des affaires dans la région. Toutes les Parties prenantes du secteur public et du secteur privé sont appelées à participer activement à la mise en œuvre de ces recommandations.

Omae Nyarandi

Secrétaire Exécutif

A. Contexte

1. Suite au développement de routes formant la route de transit vers le Burundi, la RDC et le Rwanda qui relie le Corridor central au Corridor Nord à travers les territoires kenyan et tanzanien, les Organes Directeurs de l'ACTTCN ont instruit le Secrétariat de mener une enquête sur la nouvelle route et d'établir les avantages et les défis de l'utilisation de cette route de transit alternative de Mombasa - Voi - Taveta / Holili - Arusha - Bujumbura / Kigali par des commerçants des Etats membres NC du Burundi, de la RDC et du Rwanda.
2. Après avoir achevé l'enquête sur cette section de transit, les Organes Directeurs ont instruit le Secrétariat d'enquêter sur la section de transit restante et de sensibiliser les Parties prenantes pour promouvoir son utilisation. La distance à Bujumbura et Uvira (en RDC) en utilisant la nouvelle route est plus courte de 400 km et vers Kigali et Goma-RDC, la distance devient plus courte de 200 km par rapport à l'utilisation de la route de transit traditionnelle du Corridor Nord passant par Malaba et Kampala.
3. En outre, il a été observé que les Etats membres ont développé deux Postes Frontières à Arrêt Unique (PFAU) le long des corridors. Quant aux orientations politiques visant à renforcer le fonctionnement des Comités Conjointes aux Frontières aux postes frontières, elles ont été approuvées par les Organes Directeurs mais ne le sont pas largement mises en œuvre aux postes frontières. Ainsi, les Organes Directeurs ont instruit le Secrétariat de diffuser les lignes directrices et d'appuyer les Etats membres à former des Comités Conjointes aux Frontières là où ils n'existent pas et à les renforcer là où ils existent.
4. Dans ce contexte, le Secrétariat de l'ACTTCN, en collaboration avec l'Autorité des Ports du Kenya (KPA), a organisé une campagne de sensibilisation pour promouvoir l'utilisation de la nouvelle route de transit du Burundi, de la RDC et du Rwanda vers le port de Mombasa. La campagne a également impliqué la diffusion des directives sur les Comités Conjointes aux Frontières et la sensibilisation des communautés frontalières sur la manière de renforcer le fonctionnement des Comités Conjointes aux Frontières.

B. Objectifs

5. D'une manière générale, les objectifs de la mission étaient de :
 - Sensibiliser les Parties prenantes du Burundi, de la RDC et du Rwanda à la nouvelle route de transit vers le port de Mombasa avec un potentiel élevé de réduction du temps de transit et du coût de faire des affaires.
 - Fournir aux Parties prenantes des informations sur l'état de l'infrastructure de transport, les processus commerciaux et les exigences de dédouanement, de manutention et de transport des marchandises par cette route;
 - Diffuser les rapports des enquêtes sur la logistique du commerce et du transport et plaider pour la mise en œuvre des recommandations de ces enquêtes par les agences des secteurs public et privé.
 - Obtenir le soutien des Parties prenantes pour mener l'enquête sur les sections restantes des itinéraires de transit.
 - Diffuser les orientations politiques communes sur la formation et le renforcement du fonctionnement des Comités Conjointes aux Frontières.
 - Obtenir l'état d'infrastructure de transport pour les sections de transit Bujumbura - Gasenyi / Nemba - Kigali, Kigali - Rubavu / Goma et Kigali - Rusumo.

C. Composition de l'Equipe de la mission

6. L'Equipe de la mission était composée des Parties prenantes des secteurs public et privé impliquées dans la manutention et le dédouanement des marchandises le long des Corridors Nord et Central, dirigées par le Secrétariat de l'ACTTCN. Ces Parties prenantes étaient: l'Autorité des Ports du Kenya, Conseil des Chargeurs de l'Afrique de l'Est, le Secrétariat de la Communauté de l'Afrique de l'est (EAC), Office des Recettes du Kenya, Office des Recettes du Burundi, Autorité Maritime du Kenya, Office Congolais de Contrôle (OCC-DRC), Autorité des Routes Nationales du Kenya, Ministère de l'Infrastructure - Rwanda (MININFRA), Association des Transporteurs du Kenya, Association des Transitaires et d'Entreposage du Kenya (KIFWA), Services de la Police nationales du Kenya et la Police Nationale du Rwanda.

D. Portée de la mission

7. L'Equipe de la mission a visité les installations suivantes : Bureaux de l'OBR à Bujumbura, le port de Bujumbura, les postes frontaliers de Gatumba / Kavimvira, Gasenyi / Nemba, Rubavu / Goma et Rusumo. L'Equipe de la mission a tenu des ateliers de sensibilisation à la frontière Gatumba / Kavimvira, Bujumbura, frontière Rubavu / Goma, frontière Rusumo et à Kigali. Des enquêtes ont été menées sur les sections de transit de Bujumbura - Ngonzi - Gasenyi / Nemba, Nemba - Kigali, Kigali - Rubavu / Goma et Kigali - Rusumo.

E. Ateliers de sensibilisation sur l'itinéraire de transit alternatif plus court vers le Port de Mombasa

8. Au cours de la mission, trois ateliers de sensibilisation des Parties prenantes ont eu lieu à Bujumbura, Goma / Rubavu et Kigali. L'Equipe de mission a également informé les Parties prenantes à la frontière de Rusumo de l'utilisation de l'itinéraire alternatif plus court vers Mombasa et certains des défis auxquels sont confrontés les camionneurs le long de cet itinéraire ont été soulignés, ce qui pourrait entraver son adoption.
9. Des présentations ont été faites sur l'état, les initiatives de facilitation du commerce et les avantages de l'utilisation de l'itinéraire alternatif plus court, ainsi que sur les défis à relever pour réduire davantage le temps et les coûts de faire des affaires le long des corridors. Certains des défis mis en évidence n'étaient pas propres à cet itinéraire mais à des réseaux du corridor entier.

Carte de l'itinéraire traditionnel du Corridor Nord et de l'itinéraire de transit alternatif plus court



10. Pour ce qui est de l'état de l'itinéraire de transit alternative, les routes ont été pavées aux normes de bitume, les Postes frontières le long de la route Taveta / Holili, Kobero / Kabanga, Rusumo et Rubavu / Goma ont été développés en PFAU. Les processus commerciaux douaniers ont été automatisés et il existe une garantie régionale de transit douanier (GRTD), la mise en œuvre du cadre du Territoire Douanier Unique (TDU) pour le dédouanement des marchandises et l'utilisation d'un Système Electronique Régional de Surveillance des Marchandises pour suivre marchandises en transit dès leur origine jusqu'à leur destination.
11. Les avantages offerts par l'itinéraire de transit plus court vers Mombasa à partir du Burundi, du Rwanda et de la RDC comprennent également une réduction de la distance à couvrir par les camionneurs de 400 km pour la destination de Bujumbura et d'Uvira et une réduction de 200 km pour le cas de Kigali et Goma pour le voyage en aller simple. Pour un aller-retour, la réduction de la distance à parcourir double respectivement à 800 km et 400 km par rapport à la route de transit traditionnelle via Malaba.
12. En outre, en utilisant l'itinéraire alternatif, il y a moins de grandes villes à traverser ce qui évite ainsi les embouteillages et réduit considérablement le temps de transit et la quantité de carburant consommée par les camions. Pour les transporteurs du Burundi et d'Uvira, les frais d'utilisation de la route sont également réduits de plus de 40%, c'est-à-dire de 304 USD pour un voyage aller-retour à Mombasa. Le nombre de points de passage frontaliers diminue également de un.

F. Initiatives récentes en cours de mise en œuvre pour faciliter le commerce et le transport le long du Corridor Nord

13. L'Autorité des Ports du Kenya a ouvert des bureaux de liaison à Kampala, Kigali et Bujumbura pour répondre aux préoccupations de ses Parties prenantes dans les pays de transit. KPA a également étendu ses ports et modernisé ses opérations; il a mis en place des portes intelligentes au Dépôt Intérieur pour Conteneurs de Nairobi et des plans sont en cours pour se procurer un nouveau système d'exploitation de terminal automatisé. De plus, KPA dispose d'un solide programme d'acquisition d'équipements modernes. Elle a également développé un nouveau terminal à conteneurs à Mombasa pour augmenter sa capacité de manutention de marchandises de 550.000 EVP par an, a augmenté la capacité du Dépôt Intérieur pour Conteneurs de Nairobi de 180.000 EVP à 450.000 EVP par an. Le Dépôt Intérieur pour Conteneurs de Nairobi est actuellement desservi par chemin de fer; SGR et MGR ainsi que des camions accédant au Dépôt Intérieur pour Conteneurs par la route. Les niveaux d'automatisation élevés ci-dessus visent à accroître le confort des clients tout en interagissant avec le port.
14. L'Association des Transporteurs du Kenya (KTA) possède une école de formation qui offre une formation aux chauffeurs et aux gestionnaires de flotte pour améliorer les performances des camions et minimiser les coûts de transport.
15. Le Kenya a une unité de Police dédiée pour le Corridor Nord qui patrouille sur la route de transit. En outre, les autorités fiscales partagent avec cette unité les alertes du Système Electronique Régional de suivi des Cargaisons pour leur intervention en cas de détournement ou de falsification de cargaisons pendant le transit.
16. L'Autorité des Routes Nationales du Kenya (KeNHA) met actuellement en œuvre des ponts-bascules virtuels le long de certaines sections du corridor afin de réduire encore plus le nombre d'arrêts de camionneurs le long du corridor. Les ponts-bascules virtuels ne sont pas dotés de travailleurs, cependant, si un camion viole les limites de charge du véhicule, sa photographie, les détails du véhicule et son poids sont automatiquement pris par le pont-basculé virtuel et transmis aux ponts-bascules statiques le long du corridor. Lorsque le véhicule atteint un pont-basculé statique, il est arrêté pour corriger la violation détectée par le pont-basculé virtuel.

Le Port de Mombasa a connu de nombreuses améliorations, notamment le dragage, l'expansion et l'équipement du port, ce qui lui permet d'améliorer sa prestation de services et de recevoir des navires plus gros qui donnent un effet de levier aux lignes maritimes pour offrir des tarifs de fret compétitifs.



17. L'Autorité Maritime du Kenya a entrepris des campagnes de sensibilisation à la facilitation du commerce au Kenya, en collaboration avec d'autres Parties prenantes afin de sensibiliser les communautés commerciales à tirer parti des initiatives de facilitation du commerce et des transports en cours dans la région.
18. L'Autorité des recettes du Kenya a mis à niveau son système opérationnel vers le Système intégré de gestion des douanes (ICMS) qui, entre autres aspects, sera facile à intégrer à d'autres systèmes, et offrira une plate-forme pour la délivrance de certificats d'origine et d'exportation électroniques, une fois que les marchandises quitteront le territoire du Kenya. En outre, KRA a mis en place une unité d'intervention rapide (RRU), en collaboration avec d'autres autorités fiscales et la police. Elle est en mesure de répondre en temps réel aux alertes de violation de transit et de fournir des informations sur les opérations et les mesures prises.

G. Défis identifiés au cours de l'enquête

19. Le rapport d'enquête partagé lors des ateliers de sensibilisation a mis en évidence certains défis qui devraient être relevés au niveau de la région pour améliorer davantage la facilitation du commerce et des transports non seulement le long de la nouvelle route de transit alternative mais à travers l'ensemble des réseaux de corridors. Ces défis comprenaient:
20. Lacunes dans l'échange d'informations pour les marchandises dédouanées dans le cadre du TDU : les données relatives aux marchandises destinées au Burundi et au Rwanda via le port de Mombasa dédouanées dans le cadre du TDU ne sont pas partagées avec le pays de transit intermédiaire qui est la Tanzanie. Dans ce cas, lorsque les marchandises arrivent à la frontière de Taveta / Holili, les camionneurs sont tenus de faire de nouvelles déclarations (entrées de transit) par TRA pour faciliter le passage des marchandises à travers la Tanzanie vers le Burundi et le Rwanda. Il s'agit d'un coût supplémentaire pour les commerçants et cela augmente également le temps de passage de la frontière.



Premium Energy et Shell-Bonje près de Mombasa une capacité de stationnement de près de 400 camions.

Ces installations de parking ayant les conditions requises pour un modèle de RSS du Corridor nord sont en cours de développement pour être utilisés par les camionneurs. Elles offrent un parking sécurisé, le ravitaillement, l'entretien et le pesage des camions, ainsi que des équipements sociaux pour les conducteurs tels que les toilettes, les restaurants et l'hébergement. Les camionneurs sont autorisés à se garer gratuitement à l'installation ci-dessus à condition de faire le plein de leurs camions à partir de là. ***Il est recommandé que les autorités fiscales qualifient ces installations comme des aires de repos afin que les conducteurs ne soient pas pénalisés pour le détournement de marchandises lorsqu'ils recherchent un parking sécurisé pour leurs camions et leurs marchandises. à ces installations en transit.***

21. Défis liés à l'utilisation du Système Electronique Régional de Suivi des Cargaisons : cela inclut les retards des camionneurs pour commencer leurs voyages de transit en raison du manque de balises par les autorités des recettes, les camionneurs étant obligés par la KRA d'utiliser les scellés des vendeurs qu'ils trouvent coûteux. Certains itinéraires de transit ne sont pas géo-localisés, ce qui entraîne de fausses alertes pour les prétendus diversions. En outre, la Tanzanie n'est pas encore partie à l'utilisation du Système Electronique Régional de suivi des Cargaisons et le système utilisé par la Tanzanie n'est pas encore intégré à celui utilisé par les autres Etats membres du Corridor Nord.
22. Défis liés au retour des conteneurs vides aux compagnies maritimes et les dépôts en espèces élevés exigés par les lignes maritimes avant l'autorisation des conteneurs d'importation vers leurs destinations : la région perd des centaines de millions de dollars américains chaque année grâce aux dépôts en espèces versés aux compagnies maritimes par les commerçants. Il a été observé que les conteneurs sont des importations temporaires, mais leur importation et réexportation ne sont pas réglementées et surveillées comme elles le sont pour les autres importations temporaires.
23. Les retards de retour, l'endommagement et la perte des conteneurs ont incité les compagnies maritimes à imposer de lourds dépôts en espèces pour garantir leur retour et, d'autre part, certaines personnes de la région profitent des lacunes du cadre réglementaire pour détourner les conteneurs vers d'autres utilisations sans que les compagnies maritimes ne le sachent, sans également payer les taxes dues au Gouvernement pour les conteneurs vides.
24. Un prélèvement non harmonisé des redevances d'usage de la route pour les camions transitant par les territoires des Etats membres. L'application des redevances d'usage de la route non harmonisée par les Etats membres soulève des problèmes de discrimination et de manque d'équité dans l'application des redevances dans la région.

25. La Licence de Transport des Marchandises en Transit (TGL) bien qu'ayant une période de validité d'un an, toutes les TGL délivrées au cours d'une année civile expirent le 31 décembre de cette année, quelle que soit la date de délivrance au cours de l'année : Malgré le paiement de l'intégralité des frais annuels pour la licence, un bon nombre de licences délivrées par les autorités des recettes expirent avant d'être utilisées pour une période d'un an, certaines sont à peine utilisées pendant deux mois. La TGL est délivrée en vertu de l'EAC-CMA / EAC-CMR.

26. Il a été recommandé que le Secrétariat de l'EAC prenne l'initiative de relever les défis identifiés lors de l'enquête des parties prenantes de l'ACTTCN sur la logistique du commerce et du transport, et qui devraient être traités en tant qu'au niveau de la région à travers les réglementations.

27. En outre, le Secrétariat de l'EAC envisage également d'inclure les autorités responsables des corridors de transport dans la région dans ses groupes de travail techniques traitant des questions liées au commerce et aux transports. En outre, envisager d'inclure la RDC dans les groupes de travail techniques étant donné que la RDC est un utilisateur majeur des corridors de transport d'Afrique de l'Est.

H. Lignes directrices sur la formation/renforcement du fonctionnement des Comités Conjoints aux Frontières

28. L'objectif de la formation / renforcement du fonctionnement des Comités Conjoints aux Frontières et des Comités conjoints transfrontaliers est de promouvoir la collaboration entre les Parties prenantes des secteurs privé et public pour relever les défis opérationnels qui affectent la circulation des marchandises, des véhicules et des personnes à travers la frontière et réduire le temps et les coûts des affaires.

29. La 36ème réunion du Comité Exécutif de l'ACTTCN a instruit le Secrétariat de plaider en faveur de l'institutionnalisation des Comités Conjoints aux Frontières par tous les Etats membres du Corridor Nord et de soutenir leur formation ou de renforcer leur fonctionnement là où ils existent. Cet objectif devait être atteint en partie grâce à la diffusion des lignes directrices communes sur la formation / le renforcement du fonctionnement des Comités Conjoints aux Frontières.

30. Les Lignes directrices ont été présentées aux Parties prenantes au cours des ateliers tenus à Gatumba / Kavimvira et Rubavu / Goma. En résumé, les lignes directrices visent à :

- Renforcer la collaboration entre les parties prenantes des secteurs privés et public opérant à la frontière pour relever en temps opportun les défis opérationnels qui affectent la circulation des marchandises, des personnes et des véhicules à travers les postes frontières.
- Fournir un cadre plus formel pour une gestion efficace des frontières qui s'appuie sur des liens entre les niveaux opérationnels et politiques. En outre, renforcer la collaboration bilatérale entre les différentes Parties prenantes des secteurs public et privé à travers les frontières.
- Renforcer les Parties prenantes opérant à la frontière en leur fournissant une reconnaissance officielle et des outils de travail afin de résoudre les problèmes opérationnels sans en référer à l'Autorité centrale, sauf pour les questions liées à la politique.
- Fournir un mécanisme pour tenir les autorités centrales constamment informées des problèmes opérationnels identifiés sur terrain afin qu'ils puissent être pris en compte lors de l'élaboration des politiques.
- Fournir une plate-forme où les Parties prenantes opérant à la frontière peuvent exprimer leurs points de vue sur des questions liées à la simplification et à l'harmonisation des formalités et procédures liées à la circulation des marchandises, des véhicules et des personnes à travers les frontières sans violer les lois et réglementations internationales pertinentes

- Fournir un cadre organisé pour mener une évaluation des besoins en matière de formation et de renforcement des capacités en vue d'une gestion efficace des frontières.

I. Points saillants sur les observations faites sur terrain par l'Equipe de la mission

31. Les routes du Corridor Nord le long des sections de transit visitées au Burundi et au Rwanda sont pavées selon les normes de bitume et des travaux sont en cours pour améliorer certaines sections des itinéraires de transit, tel qu'observé le long de la section de transit Kigali - Rusumo. Le pont reliant le Burundi à la RDC à la frontière Gatumba / Kavimvira a été amélioré pour supporter le transport de charges lourdes. Le développement des infrastructures du PFAU à Rubavu / Goma (La Corniche / Grande Barrière), Gasenyi / Nemba et Rusumo a été achevé et les installations sont utilisées. Cependant, les installations de PFAU à Rubavu-Goma à la Petite Barrière du côté de la RDC ne sont pas encore développées, les installations du PFAU du côté du Rwanda sont finalisées et opérationnelles. En outre, en général, des améliorations ont été apportées aux infrastructures de transport et de facilitation du commerce, si l'on compare à la dernière fois qu'une enquête logistique a été menée dans cette région en mars 2013, tel qu'indiqué ci-dessous.



Photo à gauche: En mars 2013, le pont à une voie sans passerelle pour piétons au poste frontière de Gatumba / Kavimvira entre le Burundi et la RDC avait besoin d'être réparé, l'équipe d'enquête de l'ACTTCN

Photo à droite: décembre 2019, la capacité du pont a été améliorée pour transporter des charges plus lourdes avec deux voies pour la circulation motorisée et des voies piétonnes de chaque côté.



Ci-dessus: Camions-citerne pétroliers traversant en RDC au PFAU de Rubavu / Goma. Les postes frontières visités ne disposent pas de zones dédiées au stationnement des véhicules transportant des marchandises dangereuses telles que les produits pétroliers. De plus, les postes frontières ne sont pas équipés de manière adéquate pour lutter contre les incendies pouvant résulter de ces marchandises, ce qui soulève des problèmes de sécurité.

Ci-dessous: Un Camion-citerne pétrolier stationné devant les bureaux du PFAU à Rusumo



Ci-dessus: En mars 2013, l'Equipe d'enquête des Parties prenantes de l'ACTTCN au cours d'une mission d'enquête sur la logistique du commerce et du transport aux bureaux du poste frontalier la Grande Barrière à Goma; Point de passage frontalier entre la RDC et le Rwanda.

Ci-dessous: en décembre 2019, bureaux du PFAU la Grande Barrière au poste frontière de Goma - RDC / Rwanda





Ci-dessus: En mars 2013 ; au Bureaux du poste frontalier de La Corniche à Rubavu.

Ci-dessous: en décembre 2019 bureaux du PFAU la Corniche à Rubavu - poste frontière entre le Rwanda et la RDC



Ci-dessus: Petits commerçants transfrontaliers au PFAU de Rubavu. Environ 50.000 personnes traversent quotidiennement à ce PFAU. La majorité d'entre eux sont des femmes et des jeunes, ils font le commerce principalement des marchandises produits dans les Etats membres voisins. Certaines des marchandises des petits commerçants, en particulier ceux qui font le commerce de produits manufacturés, ne réalisent pas les avantages du régime commercial simplifié à Goma. Leurs marchandises sont déposées dans les entrepôts de Goma et soumises aux mêmes processus de dédouanement que les grands commerçants.



Ci-dessus: Une niveleuse dégagant la route après un glissement de terrain le long de la route Kigali - Rubavu. L'équipe d'enquête a également rencontré plusieurs glissements de terrain le long de la route Kayonza - Bujumbura après la ville de Kayonza vers Bujumbura. Avec de fortes pluies dues à la topographie de la région, plusieurs glissements de terrain se produisent et affectent le flux de trafic le long de ces sections de transit.



Ci-dessus: Camions stationnés à la frontière de Rusumo. Le chantier a une capacité de stationnement de 50 camions. Avec l'augmentation du trafic via ce poste frontière à partir des deux principaux ports régionaux, il est nécessaire de repenser les stratégies pour minimiser le temps passé à la frontière par chaque camion afin d'éviter l'encombrement des camions à la frontière. De nombreuses cargaisons en provenance du port de Mombasa et de Dar-es-Salaam vers le Rwanda et la RDC passent par ce poste frontière. Les camions transportant des marchandises en RDC font de nouvelles déclarations à Rusumo avant de transiter par le Rwanda.

Le Secrétariat de l'EAC devrait accélérer le développement des processus de dédouanement sous TDU du transit entrant et sortant afin de faciliter le dédouanement dans le cadre du TDU des marchandises vers le Soudan du Sud, la RDC et d'autres Etats partenaires non membres de l'EAC afin d'éviter de multiples déclarations de marchandises en transit.



Ci-dessus: Un camion chargé de clinker au port de Bujumbura.

Ci-dessous: Un navire quittant le port de Bujumbura après avoir déchargé le clinker. Le clinker est livré à Bujumbura via le lac Tanganyika. Le potentiel du lac Tanganyika à offrir des transports par voie navigable pour relier la région aux pays d'Afrique australe reste à exploiter.



Ci-dessus: Plan Conceptuel du Port de Bujumbura.

J. Problèmes soulevés au cours des discussions des ateliers des Parties prenantes

32. Les transporteurs ont exprimé leur inquiétude d'être soumis à l'utilisation de scellés de marchands qui coûtaient 1.000 USD par la KRA, en particulier lors du chargement des exportations du Kenya.

- Il a été observé que l'utilisation de scellés électroniques est une exigence des autorités des recettes pour dissuader le détournement du fret en transit vers la destination. En outre, les autorités des recettes se sont engagées à fournir gratuitement des balises
- L'implication est que si certains transporteurs utilisent des scellés gratuits et que d'autres sont soumis à l'utilisation des scellés des vendeurs privés un coût, cela entraîne une concurrence déloyale. Les transporteurs qui sont soumis à l'utilisation de scellés de marchands à un coût se sont sentis discriminés

Il a été recommandé que les autorités des recettes accélèrent le processus d'acquisition des balises en nombres suffisants. Lorsque les balises ne sont pas fournies, le recours à des fournisseurs devrait se faire aux frais des Offices des Recettes.

Le Secrétariat de l'EAC est invité à intensifier ses efforts pour engager la République de la Tanzanie à mettre en place un mécanisme de suivi des marchandises à travers la Tanzanie et l'ensemble de la région en général.

33. Les Parties prenantes ont signalés qu'elles sont préoccupées par le fait que les informations nécessaires lors de la manutention et du dédouanement des marchandises ne leur étaient pas facilement accessibles, de sorte que certains régulateurs l'exploitent.

Il a été recommandé que les organismes de réglementation mettent rapidement à disposition du public les informations relatives aux exigences de conformité aux lois et réglementations qu'ils appliquent. Cela peut être fait par le biais d'informations sur les panneaux d'affichage dans leurs bureaux, sites Web, la conduite de campagnes de sensibilisation, les médias.

D'un autre côté, les transporteurs devraient former leurs chauffeurs pour leur permettre de connaître leurs droits et obligations dans la chaîne de facilitation de la logistique du commerce. En outre, les commerçants / propriétaires de camions devraient vérifier auprès de l'agence concernée les informations sur les pratiques abusives alléguées par les chauffeurs / agents de dédouanement.

Les Parties prenantes à Bujumbura ont demandé une visite des installations portuaires du port de Mombasa et d'autres installations clés de manutention / dédouanement des cargaisons au Kenya.

34. Les Parties prenantes ont également soulevé la question des prélèvements des Gouvernements locaux imposés sur les camions transportant des marchandises en transit lorsqu'ils traversent les territoires des administrations locales.

Le Gouvernement des Etats membres sont priés de prévaloir sur les administrations locales pour ne pas imposer de taxes sur les camions transportant des marchandises en transit afin d'obtenir le passage.

35. Il a été signalé que la RDC a mis en œuvre l'inspection préalable des marchandises pour vérifier leur conformité aux normes de qualité. Cependant, certains conteneurs sont ouverts et les marchandises transbordées dans des camions à carrosserie couverte pendant leur transport, ce qui compromet l'intégrité de l'envoi inspecté et la reconnaissance du certificat de conformité délivré par la société de pré-inspection est difficile.

Les autorités des recettes des pays de transit ne devraient pas autoriser l'ouverture des conteneurs des marchandises en transit vers la RDC qui ont été pré-inspectées et scellées par les sociétés d'inspection avant expédition pour les transborder.

36. Il a été signalé que certains agents de dédouanement opèrent sans permis valables, en particulier ceux qui représentent les commerçants des pays de transit où les marchandises sont dédouanées dans le cadre du TDU en ce qui concerne l'obtention des bons de livraison des compagnies maritimes et la mainlevée des marchandises du port.

Les autorités des recettes, les autorités portuaires et les compagnies maritimes ne devraient pas reconnaître les agents de dédouanement qui ont des licences expirées pour agir au nom des commerçants dans le processus de dédouanement des marchandises.

37. Il a également été signalé que l'immigration à la frontière de Rubavu / Goma est confrontée aux difficultés des camionneurs qui arrivent à la frontière avec des documents de voyage d'urgence périmés, en particulier des camionneurs du Kenya et de la Tanzanie.

Les autorités d'immigration du pays où le camionneur est citoyen ne devraient pas autoriser le camionneur à sortir si ses documents de voyage sont sur le point d'expirer (validité inférieure à un mois)

38. Les Parties prenantes ont fait part de leurs préoccupations concernant les conteneurs en transit qui ne sont pas inspectés pour les dommages au moment de leur chargement dans des camions au port de Mombasa. Au retour des conteneurs vides à Mombasa, les commerçants sont tenus responsables même des dommages qui existaient avant le chargement du conteneur de marchandises importées au port.

Les autorités portuaires (Autorité des Ports du Kenya) devraient veiller à ce que les conteneurs d'importation soient inspectés au port pour déceler les dommages avant d'être chargés dans des camions en transit afin d'éviter de tenir indûment les importateurs responsables des dommages sur les conteneurs au moment de leur retour aux compagnies maritimes.

39. Les commerçants en RDC ont fait part de leurs préoccupations concernant la valeur en douane des marchandises approuvées par la KRA pour le dédouanement des marchandises en transit vers la RDC, qui est différente de celle figurant sur les factures soumises par le commerçant à l'appui de la déclaration. Il a été observé qu'en dépit de l'utilisation par KRA d'autres méthodes d'évaluation pour approuver la valeur en douane des marchandises, la déclaration de transit approuvée par KRA indique que la valeur en douane a été dérivée en utilisant la méthode de la valeur transactionnelle qui est basée sur la facture du commerçant malgré l'utilisation d'autres méthodes pour déterminer la valeur. En tant que tel, les douanes de la RDC rejettent les factures du commerçant comme fictives et pénalisent les commerçants.

Les autorités des recettes devraient indiquer clairement la méthode utilisée pour déterminer la valeur en douane des marchandises en cours de dédouanement lorsque la méthode de la valeur transactionnelle n'est pas utilisée pour obtenir la valeur des marchandises.

40. Les commerçants ont dit qu'ils sont préoccupés par les incidents de réception de conteneurs d'importation vides malgré le fait que tous les scellés sur les conteneurs étaient intacts.

Les Parties prenantes devraient signaler ces incidents aux fins d'enquête par la police. Les enquêteurs peuvent également découvrir les poids des conteneurs mesurés à partir de la réception du conteneur au port, les poids aux ponts-bascules pour vérifier où la cargaison a disparu si elle a été chargée à l'origine.

En outre, la police devrait faire connaître ses lignes directes pour permettre au public de les contacter en cas de besoin.

41. Les commerçants se sont plaints des compagnies maritimes qui leur facturaient les frais de manutention aux terminaux (THC) avant d'obtenir le bon de livraison, alors qu'ils sont également perçus par KPA. Ils ont observé qu'au port de Dar es Salaam, les THC ne sont pas collectés par les compagnies maritimes.

L'Autorité Maritime du Kenya devrait impliquer les agences compétentes pour traiter les multiples paiements effectués pour le même service.

42. Les chargeurs ont exprimé leurs préoccupations en rapport avec le fait que les compagnies maritimes en profiteraient apparemment en leur imposant toutes sortes de conditions et de charges non contrôlées par les gouvernements.

Les associations du secteur privé de la région sont invitées à établir un forum pour l'engagement / les négociations avec des compagnies maritimes en vue de la réduction des frais perçus pour les différents services offerts.

Le Secrétariat de l'ACTTCN devrait indiquer clairement comment les gouvernements de la région devraient réglementer et imposer le retour des conteneurs vides aux compagnies maritimes.

En outre, l'EAC, en collaboration avec les Autorités du Corridor et l'ISCOS, devrait piloter l'élaboration d'un cadre d'utilisation des garanties d'assurance pour garantir le retour des conteneurs vides autres que l'utilisation des dépôts en espèces.

43. Il a été signalé que les agents de dédouanement au Kenya sont en mesure d'accéder au système de gestion douanier de RRA et dédouaner des marchandises, mais les agents de dédouanement au Rwanda ne sont pas en mesure d'accéder au système de KRA pour dédouaner les marchandises.

L'Autorité des Recettes du Kenya devrait régler la question des agents de dédouanement des autres Etats membres ayant accès au système de KRA pour dédouaner les marchandises.

K. Opportunités émergentes des itinéraires de transit alternatifs rentables et efficaces en termes de temps

44. Les Etats membres développent des infrastructures de transport pour les différents modes de transport, ce qui ouvre des possibilités pour un acheminement alternatif des marchandises afin d'offrir aux commerçants plus de choix pour le transport de leurs marchandises. Parmi les infrastructures en cours de développement, citons le Chemin de fer à Ecartement Standard (SGR) qui a maintenant atteint Naivasha à partir du Port de Mombasa, l'oléoduc avec la construction d'une jetée à Kisumu sur le lac Victoria et une installation similaire en cours de construction à Kawuku près de Kampala en Ouganda. En outre, ils développent de nouvelles routes qui améliorent la connectivité à travers la région.
45. Les commerçants sont encouragés à suivre de près ces nouveaux développements et à en profiter. La deuxième phase de développement du SGR au Kenya, de Nairobi à Naivasha (Suswa), est terminée. Elle offre un itinéraire alternatif aux Parties prenantes du Burundi, de la RDC et du Rwanda de Suswa-Naivasha via le poste frontière d'Isebania / Sirali et Mwanza. La distance par la route de Suswa à Kigali est de 1.100 km et de Suswa à Bujumbura est de 1.200 km. Cette route est essentielle pour le transport de conteneurs lourds. Les wagons de chemin de fer peuvent transporter deux conteneurs lourds de 20 pieds tandis que les camions ne peuvent en transporter qu'un.



Les camions transportent normalement un seul conteneur de 20 pieds tandis que chaque wagon transporte 2 conteneurs lourds de 20 pieds

MATRICE DE MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS

	Défis/Observation faite	Recommandation	Centre de responsabilité
01.	Lacunes dans l'échange des informations sur les marchandises dédouanées sous Territoire Douanier Unique (TDU)	Revoir et d'améliorer l'échange de données avec les pays de transit intermédiaires pour les marchandises dédouanées sous TDU Revoir le Document administratif unique de l'EAC pour prévoir de manière adéquate la déclaration de tous les itinéraires des postes frontières pour tous les pays de transit intermédiaires.	Secrétariat de l'EAC/Etats membres
02.	Défis liés à l'utilisation du Système Electronique Régional de Surveillance des Cargaisons <ul style="list-style-type: none"> • Pénurie de balises • Exiger aux transporteurs d'utiliser les scellés des vendeurs qui seraient coûteux. • Fausses alertes de détournement de cargaisons résultant de la non-géo-localisation de certaines routes. • Tous les Etats membres n'ont pas adopté l'utilisation du Système Electronique Régional de suivi des Cargaisons. 	PSe procurer davantage de scellés et mettre des scellés sur des camions ciblés. Lorsque les transporteurs sont obligés d'utiliser les scellés des vendeurs, cela devrait être aux frais des autorités des recettes. Géo-localiser toutes les routes répertoriées par les Etats membres pour le transport de marchandises sous contrôle douanier. Impliquer la République Unie de Tanzanie à mettre en place un mécanisme de surveillance des marchandises à travers la Tanzanie et l'ensemble de la région en général.	Offices des recettes. Secrétariat de l'EAC / Etats membres
03.	Les défis liés au retour des conteneurs vides aux compagnies maritimes et les dépôts en espèces élevés exigés par les lignes maritimes avant l'autorisation des conteneurs d'importation vers leurs destinations	Réglementer la durée de séjour des conteneurs importés dans leur pays, contrôler et faire respecter leur réexportation.	Secrétariat de l'EAC / Etats membres
04.	La Licence de Transport des Marchandises en Transit (TGL) bien qu'ayant une période de validité d'un an, toutes les TGL délivrées au cours d'une année civile expirent le 31 décembre de cette année, quelle que soit la date de délivrance au cours de l'année	Envisager de revoir la date d'expiration de la TGL pour une période d'un an à compter de la date de son émission ou faire payer les frais de la TGL au prorata.	Secrétariat de l'EAC

05.	Prélèvement non harmonisé des redevances d'usage de la route	Envisager la mise en œuvre de redevances d'utilisation de la route spécifiques pour les camions immatriculés à l'étranger dans la région, comme c'est le cas pour les voitures.	Secrétariat de l'EAC
06.	Les cargaisons en transit vers la RDC et le Soudan du Sud sont toujours tenues de faire de nouvelles déclarations de transit lors du passage d'un pays à un autre dans la Région	Accélérer le développement des processus de dédouanement sous TDU du transit entrant et sortant afin de faciliter le dédouanement des marchandises vers le Soudan du Sud, la RDC et d'autres Etats partenaires non membres de l'EAC dans le cadre du TDU afin d'éviter de multiples déclarations de marchandises en transit.	Secrétariat de l'EAC
07.	Multiplicité d'interventions pour les mêmes défis identifiés dans la Région	<p>Le Secrétariat de l'EAC de prendre l'initiative de relever les défis identifiés lors des enquêtes sur la logistique du commerce et des transports des Parties prenantes de la NCTTCA, telles que celles qui doivent être traitées en tant que région à travers les réglementations.</p> <p>Le Secrétariat de l'EAC envisage également d'inclure les autorités responsables des corridors de transport dans la région dans ses groupes de travail techniques traitant des questions liées au commerce et aux transports. En outre, envisager d'inclure la RDC dans les groupes de travail techniques étant donné que la RDC est un utilisateur majeur des corridors de transport d'Afrique de l'Est.</p>	Secrétariat de l'EAC
08.	La plupart des Parties prenantes à Bujumbura ont exprimé leur manque de compréhension claire des opérations du Port de Mombasa et de ses installations périphériques utilisées pour la manutention et le dédouanement des marchandises.	Effectuer une visite des installations portuaires des Parties prenantes du Port de Mombasa et d'autres installations clés de manutention / dédouanement des cargaisons au Kenya.	KPA/ Organisations du secteur privé au Burundi.

09.	Les Etats membres ont approuvé le développement de Stations d'Arrêt et de Repos (RSS) le long du Corridor Nord à travers un partenariat public-privé. Des installations qui correspondent à la définition et au modèle de RSS envisagés ont été développées par le secteur privé le long du corridor. Malheureusement, lorsque les camionneurs cherchent un stationnement sûr et sécurisé dans ces installations, s'y arrêtent et entretiennent leurs camions pendant le transport, ils sont pénalisés par les autorités des recettes pour détournement de marchandises.	Inspecter et qualifier pour l'utilisation par les camionneurs, les installations développées le long du Corridor Nord par le secteur privé et public qui correspondent à la définition des RSS envisagées pour offrir des arrêts de repos sûrs et sécurisés et un parking de nuit pour les camions. En outre, les géolocaliser afin que les transporteurs ne soient pas pénalisés lorsqu'ils utilisent ces installations au cours de leurs voyages de transit.	Office des recettes
10.	Les conteneurs transportant des marchandises inspectées d'avance ont leurs scellés cassés et retirés alors qu'ils sont toujours en transit, ce qui compromet la pré-inspection effectuée et le certificat de conformité aux normes émises par les sociétés d'expédition.	Les autorités des recettes des pays de transit ne devraient pas autoriser le retrait des conteneurs pour transborder les marchandises en transit vers la RDC qui ont été pré-inspectées et scellées par les sociétés d'inspection avant expédition.	Office des recettes
11.	Les conteneurs en transit qui ne sont pas inspectés pour les dommages au moment de leur chargement dans des camions au port de Mombasa. Au retour des conteneurs vides à Mombasa, les commerçants sont tenus responsables même des dommages qui existaient au moment du déchargement des conteneurs du navire au port de Mombasa.	Veiller à ce que les conteneurs d'importation soient inspectés au port pour déceler les dommages avant d'être chargés dans des camions en transit afin d'éviter de tenir indûment les importateurs responsables des dommages sur les conteneurs au moment de leur retour aux compagnies maritimes à Mombasa.	KPA
12.	Outre la méthode de la valeur transactionnelle, KRA utilise des méthodes alternatives pour déterminer la valeur en douane des marchandises en transit, malgré cela, elle approuve la valeur en douane sur la déclaration de transit comme si elle avait été dérivée en utilisant la méthode de la valeur transactionnelle. En conséquence, les douanes de la RDC rejettent les factures du commerçant comme fictives et pénalisent le commerçant (NB: la méthode de la valeur transactionnelle est basée sur la facture du commerçant)	Indiquer clairement sur la déclaration de transit douanier, la méthode utilisée pour déterminer la valeur en douane des marchandises en cours de dédouanement lorsque la méthode de la valeur transactionnelle n'est pas utilisée pour évaluer la valeur des marchandises	Office des recettes

13.	Incidents de réception de conteneurs d'importation vides malgré le fait que tous les scellés sur les conteneurs étaient intacts.	Faire rapport de ces incidents aux fins d'enquête par la police. Les enquêteurs peuvent également découvrir les poids des conteneurs mesurés à partir de la réception du conteneur au port, les poids aux ponts-basculés pour vérifier où la cargaison a disparu si elle a été chargée à l'origine. En outre, la police devrait faire connaître ses lignes directes pour permettre au public de les contacter en cas de besoin.	Commerçants Police Police
14.	Les des compagnies maritimes qui leur facturaient les frais de manutention aux terminaux (THC) avant d'obtenir le bon de livraison, alors qu'ils sont également perçus par KPA.	Impliquer les agences compétentes pour traiter les multiples paiements effectués pour le même service	Autorité Maritime du Kenya
15.	Les chargeurs ont exprimé leurs préoccupations en rapport avec le fait que les compagnies maritimes en profiteraient apparemment en leur imposant toutes sortes de conditions et de frais non contrôlés par les gouvernements.	Les associations du secteur privé de la région sont invitées à établir un forum pour l'engagement / les négociations avec des compagnies maritimes en vue de la réduction des frais perçus pour les différents services offerts. Réglementer et imposer le retour des conteneurs vides aux compagnies maritimes. Développer un cadre d'utilisation des garanties d'assurance pour garantir le retour des conteneurs vides autres que l'utilisation des dépôts en espèces.	Conseil des Chargeurs de l'Afrique de l'Est EAC en collaboration avec le Secrétariat de l'ACTTCN, ISCOS et les Etats membres.
16.	Il a été signalé que les agents de dédouanement au Kenya sont en mesure d'accéder au système de gestion douanier de RRA et dédouaner des marchandises, mais les agents de dédouanement au Rwanda ne sont pas en mesure d'accéder au système de KRA pour dédouaner les marchandises.	Régler la question des agents de dédouanement des autres Etats membres qui n'ont pas accès au système de KRA pour dédouaner les marchandises.	KRA



Parties prenantes au cours de leur atelier tenu à l'hôtel Marriott de Kigali



Equipe de sensibilisation avec différents acteurs œuvrant au Poste Frontalier à Arrêt Unique de Rusumo entre le Rwanda et la Tanzanie

LISTE DES PARTICIPANTS

Sensibilisation des Parties prenantes du Burundi, de la RDC et du Rwanda sur l'utilisation de l'itinéraire de transit alternatif plus court vers le Port de Mombasa et renforcement du fonctionnement des Comités Conjoints aux Frontières (du 03 au 13 décembre 2019)

	Nom	Organisation	Titre	Téléphone	E-mail
01.	Serge Nkunuzimana	Speed and Safe Cargo	Director	+257 79583558	sergionkunzis@gmail.com
02.	Vianney Nkunuzimana	Speed and Safe Cargo	Deputy Director	+257 79661818	vianenkunzi@gmail.com
03.	Mirabelle Baranzira	AMI Africa Burundi	Country Manager	+257 75839999	mirab_06@yahoo.fr mirabelleb@amiworldwide.com
04.	Longin Niyonkuru	Journal Ubumwe	Director	+257 76298717	niyonkurulongin@yahoo.com
05.	Vincent Niyonkuru	Speed Travel	Director	+257 76008900	niyonkuruvincent@gmail.com
06.	Claudine Nsabimana	OTB	Chef Section Export	+257 79536375	nsabaclaudine@gmail.com
07.	Athanase Hashimwe	Bollore Transport and Logistics	Head of Middle Office	+257 61584001	athanase.hashimwe@bollore.com
08.	Fernand Muyuku	Savonor	Import and Export Assistant	+257 69988074	fermanol.muyuku@savonor.com
09.	Eddy Emery Bimenyimana	Kenya Embassy	Ass. Trade	+257 22258160/ +257 79472307	eddyemerybi@gmail.com
10.	Aisha Seleman	Flemingo Int Duty Free Shop	Marketing Agent	+257 79233301	mahoroaisha@gmail.com
11.	Arthémon Ndizeye	EAC Secretariat	Principal Customs Officer	+255788453901	andizeye@eachq.org
12.	Sumaili Omedongo	Group Ladak	Chef Comptable	+257 70022449	omedongo@gmail.com
13.	Dr. Isaiah O. Miencha	Bujumbura Internat. University	Rector	+257 76269075	isaiahmiench@gmail.com
14.	Philippe Ndikumana	ABADT	Chairperson	+257 79 952 494	ndikumanaphil@yahoo.fr
15.	J. Claude Nshimirimana	RTNB/Radio	Commis	+257 79 577245	nshirirana@gmail.com
16.	Dieudonné Kwizera	RTNB/Radio	Com	+257 69 794 743	
17.	Lina Kaneza	RTNB/Television	Journalist	+257 79 499 233	Linakaneza2014@gmail.com
18.	Remy Ndayininahaze	OTB	Cadre du Dept. Commercial	+257 79 998 516	
19.	Michel Kamina	RTNB/T.V. Burundi	Journalist	+257 79 923 370	Michelkamina5@gmail.com
20.	John Bosco Ruhara	Ministère des Transports	Councillor	+257 79 965 325	ruharabos@gmail.com
21.	Balthazar Mbonimpa	ARB	Directeur de la planification et Etudes	+257 61 445 045	balthazarmbonimpa@gmail.com
22.	Enock Ndayishimiye	MTIT	Advisor	+257 79 780 455	enndayishimiye@gmail.com
23.	Celestin Bavumiragiye	MTTPEAT/NC-NTBs	Member of NC-NTBs	+257 76 742 030 +257 69 721 387	bacelestin2002@yahoo.fr
24.	Aline Nshimirimana	Journaliste	Journaliste	+257 79 452 107	nshimirimanaline1981@gmail.com
25.	Donathe Ndayisenga	Publications de Presse Burundaise Ubumwe	Journaliste	+257 79 332 568	ndayidont@gmail.com

26.	Jade Sindayigaya	Think East Africa	Procurement and Logistics Technician	+257 62 427 117	jade@thinkeastafrica.org
27.	Julien Ndikuriyo	Bank of the Republic of Burundi	Supervisor	+257 79 761415	jndikuriyo@brb.bi
28.	Alphonse Kingari	Bank of the Republic of Burundi	Inspector	+257 79 472 090	akingari@brb.bi
29.	J. Jacques Ntamagara	CFCIB	Director of Communication	+257 79 936 818	ntajj@yahoo.fr
30.	Alicia Njeri Mwangi	Alipac Limited	Director	+257 69 858 249	alipacsuppliesled@gmail.com
31.	Eric Ntangaro	ATIB	Executive Secretary	+257 79 593 678	entangaro@gmail.com
32.	Jean Cluade Majambare	Global Port Services Burundi	Attaché de Direction	+257 77 444 970	jcmajambere@gmail.com
33.	Mélance Maniragaba	Journal Burundi Eco	Journaliste	+257 61 187 189	maniragabamlance@gmail.com
34.	Jean Marie Mayonga	Radio Isanganiro	Journaliste	+257 79 505040	Mayjem2003@gmail.com
35.	Emile Ndigiriye	Burundi NMC	Chairman	+257 79 971 627	endigiriye@yahoo.fr
36.	Felix Nkurunziza	OBR Douanes	Directeur des Programmes et Suivi	+257 79 479 135	Felix.nkurunziza@obr.bi
37.	Audrey Irakoze	Africa Coffee Academy	Consultant	+257 76 923 317	
38.	Alfred Nijimbere	Musumba Steel	Import and Export Manager	+257 75 870 618	nijialfred@yahoo.fr
39.	Sylvestre Nsanzerugeze	ARB	Conseiller	+257 75 362 091	nsanzesy@yahoo.fr
40.	Mireine Havyarimana	ATIB	Coordinator	+257 71 010 983	Mimilux72@gmail.com
41.	Mukund Mukashkumar	Fime Furniture	Manager	+257 69 330 000	imfo@finefurniture.bi
42.	Bruce Berahino	PTA		+257 79 964 111	bruceberahino@gmail.com
43.	Clovis Niyonzima	PTA		+257 61 879	niyonzimaalainclovis@gmail.com
44.	Willy Ndayishimiye	ITP		+257 62 089 759	wiiypendo@gmail.com
45.	Fredie Nguomoja	OCC	Director	+243 997 040 509	Fredibunene@gmail.com
46.	Luna Edwige Mangasa	DGDA	Chef de Bureau	+243 997 603 724	lunamango@yahoo.com
47.	André Izinga	OCC/N-Kivu	DP	+243 898 480 066	andresangoha@gmail.com
48.	Dorisi Mulimbwa	DGM Grande Barrier	CPA/ADM	+243 897 078 357	dmulimbwa@gmail.com
49.	Josias Ilambolyal	OCC	DEX	+243 998 625 179	josiasilambolo@gmail.com
50.	Itegwa Byamungu	DGDA	Chef de Bureau	+243 997 673 311	
51.	Justin Tuyumvire	OCC	Chef de Poste G.B.	+243 948 729 918	justintuyumvire@gmail.com
52.	Tsongo Matata	ACCAD	President	+243 997 776 736	matatadetttago@gmail.com
53.	Guy Kialmery	OCC	RP	+243 994 113 224	
54.	Ntabona Desiré	OGEFREM	Director Provincial	+243 998 299 479	desirentabona@gmail.com
55.	Hamisi Sola	FEC/N-Kivu	2nd Vice President	+243 998 624 000	Solahamisi19@gmail.com
56.	Franck Bisimwa	ACCAD		+243 998 667 448	bisimwafranck@gmail.com
57.	Polycarpe Ndivito Kikwaya	FEC	President	+243 998 490 363	ndivitopolycarpe@gmail.com

58.	Masika Kighana Esperance	FEC/N-Kivu		+243 998 480 671	fec.nkivu@gmail.com
59.	Joseph Bonkoto	OGEFREM		+243 993 074 255	Jbonkoto@gmail.com
60.	Rhenotus Ntazinda	MAGERWA		+250783 237 248	Rhenox05@gmail.com
61.	Olivier Bwende	Station Jambo Safari		+250 784 591 300	makibuzi@yahoo.fr
62.	Innocent Niyonziyiye	Business Rean		+250 788 960 697	innocentnyoncent@gmail.com
63.	Angelique Uwera	Commercante PSF		+250 788 460 291	uwerange@gmail.com
64.	Daniel Ekulo	MAGERWA		+250 787 822 824	Danielykeal@gmail.com
65.	Clement Isabwe Uwase	M.A. East Africa Ltd		+250 788 631 385	makigoliafrica@gmail.com
66.	Alazar Mesfun	Mayjevuw		+250 783 859 688	
67.	Moise Twilere	MTK Ltd		+250 788 264 699	tumuve@gmail.com
68.	IPJM Habarurema	RNI		+250 788 550 870	Hab77jmruc@gmail.com
69.	Hunter Mugisha	MAGERWA		+250 787 979 981	Mugishahunter97@gmail.com
70.	Merhawi Kibrom	Masaw Gen.		+250 787 318 43	Merhawikibrom2000@gmail.com
71.	Reynold Kariuki	AIF		+250 789 249 042	reynold.kariuki@africaimprovedfoods.com
72.	Charles Murara	Forefront		+250 788 370 01	murara2005@yahoo.com
73.	Godfrey Ssentamu	Fair Construction		+250 789 173 490	sgodfrey@fairconstruction.com
74.	Alfred Byiringiro	MINIFRA		+250 788 698 556	alfred.byiringiro@minifra.gov.rw
75.	David K	Kenfreight		+250 788 387 722	
76.	Karan	KVS		+250 785 400 590	karan@kvsLtd.com
77.	Bucyana Murekezi	CILT		+250 788 318 987	bucyana.murekezi@gmail.com
78.	Mukeshema Uhonise	Tradefiet Ltd		+250 788 528 847	tradefiet10@gmail.com
79.	Alexandre Ngemirahimana			+250 788 307 795	
80.	A Ruganura	Honest		+250 783 123 840	honestlogistics@gmail.com
81.	Aaron Nzeyimana	CMA-CGM		+250 788 751 068	kgl.anzeyimana@cma-cgm.com
82..	Emmanuel Iradukunda	Muhondo Coffee		+250 783 328 936	muhondocoffeecompany@yahoo.fr
83.	M.U. Jayajith	Tolirwa Ltd		+250 788 309 383	tolirwa@tolirwa.com
84.	Jean Bosco Mutijimana	KIRA Vision Ltd		+250 788 304 258	jeanboscomutijimana@gmail.com
85.	Virji Kanji	Raghwani		+250 788 302 005	virjitehetani@yahoo.com
86.	Franklin Begumisa	ECS		+250 788 318 010	ecsrwanda@gmail.com
87.	Tariq Shazar	MINICOM		+250 782 806 171	s.tariq@minicom.gov.rw
88.	David Rwigema	RWAFFA	Vice Chairman	+250 788 307 425	rwi2dav@gmail.com
89.	Alex Shyaka	RRA		+250 788 439 247	alex.shyaka@rra.gov.rw
90.	Devin Kamanzi	Kigali Ventures Ltd		+250 788 520 043	ingabirejanviere@yahoo.fr
91.	Aimable Sekanyana	MAGERWA		+250 788 539 258	aimable.sekanyana@magerwa.com
92.	Doreen Ntawebasa	MINICOM		+250 786 976 902	dntawebasa@minicom.gov.rw
93.	Ramadhani Rugema	Fortis Freight		+250 788 380 915	ramadhan.rugema@gmail.com
94.	Clay Bonishuli	MINIFRA		+250 788 384 086	clay.bonishuli@minifra.gov.rw

95.	Joseph Wanene	Davis and Shirtliff		+250 786 014 741	joseph.wanene@dayliff.com
96.	Dieudonne Sibomana	Prince Industries		+250 788 301 150	princeindustriesrwanda@gmail.com
97.	Gisele Iradukunda	Afriprecast Ltd.		+250 788 499 317	giselei@afriprecastltd.com
98.	Francois Zirikawa	MINIFRA		+250 783 524 626	
99.	Vincent Gasasira	KPA		+250 788 754 022	vgasasira@kpa.co.ke
100.	I Ngiuwonsanga	KPA		+250 786 686 489	
101.	Aradukunda	AEO Common Customs		+250 788 538 575	commoncustoms@gmail.com
102.	Amour Ndayisaba	RNP		+250 788 311 557	ndayisabaamour@yahoo.fr
103.	Emmanuel Imaniranzi	MINIFRA		+250 788 809 388	emmanuel.imaniranzi@minifra.gov.rw
104.	Antoine Gatapi	Cofatole Ltd		+250 788 304 381	gatalanto@gmail.com
105.	Claire Benihirwe	Horizon Logistics		+250 788 501 317	claire.benihirwe@horizonlogistics.rw
106.	Jeonnette Ingabire	Fast and Trusted		+250 788 885 405	fastandtrusted@gmail.com
107.	Martin Ngirabatware	PSF		+250 788 463 080	martinn@psf.org.rw
108.	Christian Burafiki	Traxys		+250 788 307 765	colevase@gmail.com
109.	Fabrice Gatete	Roko Construction		+250 788 304 693	logisticsrw@roko.com
110.	Patrice Manikuze	Kigali Ventures Logistics		+250 785 383 630	
111.	Habarurema IP	RNP		+250 788 550 870	hab77jmruc@gmail.com
112.	Aggrey Tumwesigye	MINIFRA		+250 784 199 278	aggtug@gmail.com
113.	Diane Nzayisenga	KPA		+250 788 481 133	dnzayisenga@kpa.co.ke
114.	Odette B	Dove		+250 788 306 224	dovefreight@yahoo.fr
115.	Jacques Karemera	Afriditec		+250 785 291 324	afriditec@yahoo.fr
116.	Martin Mutuku	KPA	Head Corporate Development	+254 722 853 141	mmutuku@kpa.co.ke
117.	Hassan K Mbarak	KIFWA	Board Member	+254 722 820 271	Kenta.Connections@gmail.com
118.	Miriam Mwakundia	KPA	Head of Marketing	+254 715 882 719	mmwakundia@kpa.co.ke
119.	Dennis O. Ombok	KTA	CEO	+254 722 335 631	dennisombok@kta.co.ke
120.	Tumaini Namoya	KMA	Ports and Shipping Services Manager	+254 722 771 429	tnamoya@kma.go.ke
121.	Benjamin Mwandawiro	KPA	Senior Operations Officer	+254 721 428 535	bmwandawiro@kpa.co.ke
122.	Weldon Korir	KPA	PPR	+254 722 346 714	wkorir@kpa.co.ke
123.	Kiplangat Korir	National Police Service - Kenya	NCTPU	+254 722 679 985	arapmason@gmail.com
124.	Mohamed Juma	KPA	Country Rep. Burundi	+250 75 805 131	majuma@kpa.co.ke
125.	Monica Abonyo	KeNHA	Deputy Director	+254 721 247 295	monica.abonyo@kenha.co.ke
126.	Catherine Njoroge	Kenya Revenue Authority	Supervisor BCE	+254 719 874 737	Catherine.njoroge@kra.go.ke
127.	Rita Wahiti	KPA	Marketing Executive	+254 727 100 883	rwahiti@kpa.co.ke
128.	Tonny Kibwana	KPA	Ag. Head of Security Services	+254 722 806 615	tkibwana@kpa.co.ke

129.	Elphas Oyugi	Kenya Maritime Authority	Data analyst	+254 702 614 843	eoyugi@kma.go.ke
130.	Linda Mbabazi	KPA	Marketing Executive -BD	+256 772 870 464	lmbabazi@kpa.co.ke
131.	Cynthia Kamau	KPA	Country Rep. Rwanda	+254 722 451 005	cwkamau@kpa.co.ke
132.	Justus Omae Nyarandi	NCTTCA Secretariat	Executive Secretary	+254 725 226 222	jnyarandi@ttcanc.org
133.	Emile Sinzumusi	NCTTCA Secretariat	Director Customs & Trade Facilitation	+254 700 738 042	esinzumusi@ttcanc.org
134.	Alex Ruzindana	NCTTCA Secretariat	IT Specialist	+254 715 641 358	aruzindana@ttcanc.org
135.	Clarisse Biraronderwa	NCTTCA Secretariat	Translation Specialist	+254 716 987 098	cbiraronderwa@ttcanc.org
136.	Jean Ndayisaba	NCTTCA Secretariat	Communication Specialist	+254 718 263 341	jndayisaba@ttcanc.org
137.	Melap Sitati	NCTTCA Secretariat	Statistician	+254 725 398 966	msitati@ttcanc.org
138.	Fred Paul Babalanda	NCTTCA Secretariat	Dep. Dir. Customs & Trade Facilitation	+254 715 641 568	pbabalanda@ttcanc.org



**Autorité de Coordination de
Transit et de Transport
du Corridor Nord**

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