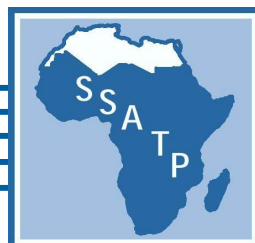




Facilitation du commerce et du transport en Afrique subsaharienne

Un recueil des instruments juridiques internationaux

Jean Grosdidier de Matons



Document de travail SSATP No. 73F

Facilitation des transports et des échanges
en Afrique subsaharienne

Recueil des instruments juridiques internationaux

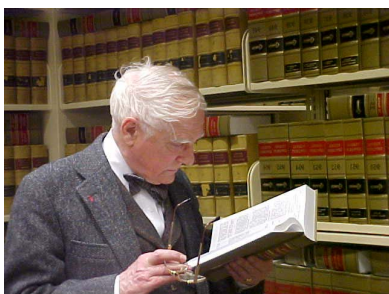
Traités, Conventions, Protocoles, Décisions, Directives

Jean Grosdidier de Matons

Le SSATP remercie la Commission européenne, l'Autriche, le Danemark, la France, l'Irlande, la Norvège, la Suède, le Royaume Uni et la Banque mondiale pour leur appui et apport financier.

Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP), né d'un partenariat international, a pour mission de promouvoir la réforme du secteur des transports en Afrique subsaharienne. De bonnes politiques, garantissant un système de transport sûr, fiable et économiquement sain, aident les plus démunis à accéder aux marchés et aux services et les pays à intégrer la compétition internationale.

Les opinions et conclusions exprimées dans le présent ouvrage n'engagent que leur auteur et ne sauraient être attribuées à la Banque mondiale, à la CEA ni à leurs institutions affiliées.



Jean Grosdidier de Matons, consultant et conférencier en transport, a été Chef de Division des Transports à la Banque mondiale pour la Région Europe, Moyen Orient et Afrique du Nord. Docteur en droit et diplômé d'études supérieures en économie, il s'est spécialisé dans le droit et les finances des ports maritimes. Il est l'auteur d'ouvrages tels que : *Le régime administratif et financier des ports maritimes*, *Droit, économie et finances portuaires* (2000), *Port Law, an International Review* (en cours de préparation).

Monique Desthuis-Francis a assuré la révision et la publication du présent recueil.

TABLE DES MATIÈRES

Annexes.....	v
Préface.....	xiii
Sigles et abréviations	xv
I. Données juridiques fondamentales relatives au droit international.....	1
A. Définitions.....	1
B. Applicabilité	4
C. Hiérarchie des normes juridiques	8
D. Droit public et droit privé	11
E. Présentation	12
II. Conventions internationales à vocation mondiale.....	13
A. Conventions de politique générale	13
B. Conventions maritimes.....	29
C. Conventions de transport ferroviaire	39
D. Conventions de transport fluvial	41
E. Conventions en matière de transports routiers.....	42
F. Conventions et règles applicables au transport multimodal.....	51
III. Conventions et accords à vocation continentale.....	55
A. Généralités	55
B. Organisation de l'Unité africaine (OUA).....	56
C. Communauté économique africaine (CEA).....	59
D. Traité pour l'harmonisation du droit des affaires en Afrique (OHADA)	65
E. Traité instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans les États africains.....	69
IV. Conventions et accords sous-régionaux – Afrique centrale.....	73
A. Généralités	73
B. Union douanière et économique de l'Afrique centrale (UDEAC)	75
C. Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC).....	80
D. Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC).....	84
E. Communauté économique des Pays des Grands Lacs (CEPGL).....	88
F. Commission internationale du bassin Congo-Oubangui-Sangha.....	91

V.	Conventions et accords sous-régionaux – Afrique de l’Est	95
A.	Généralités	95
B.	L’Accord de Transit du Corridor Nord	98
C.	Accords bilatéraux connexes à l’Accord sur le Corridor.....	104
D.	Traité pour l’établissement de la Communauté d’Afrique de l’Est.....	104
E.	L’autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD)	108
VI.	Conventions et accords sous-régionaux – Afrique de l’Est et australe	111
A.	Instruments sous-régionaux fondamentaux	111
B.	Union douanière d’Afrique australe (SACU).....	113
C.	Accord de coopération de l’océan Indien	118
D.	Zone d’échanges préférentiels pour l’Afrique de l’Est et australe (ZEP)	120
E.	Communauté de développement de l’Afrique australe (SADC).....	127
F.	Marché commun d’Afrique de l’Est et australe (COMESA)	135
G.	Instruments du groupe du Corridor de Walvis Bay	140
VII.	Conventions et accords sous-régionaux – Afrique de l’Ouest	143
A.	instruments juridiques fondamentaux	143
B.	Accords spécifiques aux transports et à la facilitation	146
C.	Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest (CEDEAO).....	147
D.	Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA).....	162
E.	Union du fleuve Mano.....	165
F.	Accords et conventions en matière fluviale	166
G.	Charte des transports maritimes de l’Afrique de l’Ouest et du centre et instruments dérivés	171
VIII.	Conclusion	177

ANNEXES

I. ANNEXES DU CHAPITRE I

Néant

II. ANNEXES DU CHAPITRE II

Annexe II-1	<i>Convention and statute on freedom of transit</i> (Barcelone, 1921)
Annexe II-2	Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (Genève, 1947)
Annexe II-3	Convention sur la Haute Mer (Genève, 1958) (Extraits)
Annexe II-4	Acte final de la Conférence des Nations Unies sur le commerce de transit des pays sans littoral (avec résolution en annexe) et convention relative au commerce de transit des États sans littoral (New York, 1965)
Annexe II-5	Convention portant création d'un Conseil de coopération douanière (Bruxelles, 1950)
Annexe II-6	Convention pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Kyoto, 1973)
Annexe II-7	Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières (Genève, 1982)
Annexe II-8	Convention d'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières (Nairobi, 1977)
Annexe II-9	Convention européenne relative au régime douanier des palettes dans les transports internationaux (Genève, 1960)
Annexe II-10	Convention douanière relative aux conteneurs, (Genève, 1956)
Annexe II-11	Convention douanière relative aux conteneurs, (Genève, 1972)
Annexe II-12	Convention douanière relative à l'importation temporaire des emballages (Bruxelles, 1960)
Annexe II-13	Convention sur le régime international des ports maritimes (Genève, 1923)
Annexe II-14	Convention visant à faciliter le trafic maritime international (Londres, 1965)
Annexe II-15	Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (Vienne, 1991)
Annexe II-16	Convention et Statut sur le régime international des voies ferrées (Genève 1923)

Annexe II-17	<i>Convention and Statute on the regime of navigable waterways of international concern</i> (Barcelone, 1921)
Annexe II-18	Convention sur la circulation routière (Genève, 1949)
Annexe II-19	Protocole relatif à la signalisation routière (Genève, 1949)
Annexe II-20	Convention sur la circulation routière (Vienne, 1968)
Annexe II-21	Convention sur la signalisation routière (Vienne, 1968)
Annexe II-22	Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Genève, 1975)
Annexe II-23	Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules privés (New York, 1954)
Annexe II-24	Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (Genève, 1956)
Annexe II-25	Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de marchandises (Genève, 1956)
Annexe II-26	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Genève, 1956)
Annexe II-27	<i>Convention on International Multimodal Transport of Goods</i> (Genève, 1980)
Annexe II-28	<i>1992 UNCTAD/Chambre de commerce internationale Rules for Combined Transport Document</i>

III. ANNEXES DU CHAPITRE III

Annexe III-1	Accord de Partenariat ACP-UE (Cotonou, 2000)
Annexe III-2	Déclaration africaine sur la coopération, le développement et l'indépendance (Addis Abeba, 1973)
Annexe III-3	Traité établissant la Communauté économique africaine (Abuja, 1991)
Annexe III-4	Protocole sur les relations entre la Communauté économique africaine et les communautés économiques régionales (Addis Abeba, 1998)
Annexe III-5	Charte africaine des transports maritimes (Addis Ababa, 1994)
Annexe III-6	Traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique (Port Louis, 1993)
Annexe III-7	Acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route (2003)
Annexe III-8	Traité instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans les États africains (Yaoundé, 1992)

IV. ANNEXES DU CHAPITRE IV

Annexe IV-1	Traité instituant une union économique et douanière de l'Afrique centrale (Brazzaville, 1964)
Annexe IV-2	Convention inter-États de transports routiers de marchandises diverses (Libreville, 1996)
Annexe IV-3	UDEAC – Convention inter-États de transport multimodal (Libreville, 1996)
Annexe IV-4	UDEAC – Conditions d'exercice de la profession de transporteur routier inter-États de marchandises diverses (Libreville, 1996)
Annexe IV-5	Traité instituant la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale – CEMAC (N'djamena, 1994)
Annexe IV-6	CEMAC – Code de la navigation intérieure (N'djamena, 1999)
Annexe IV-7	CEMAC – Réglementation du transport par route des marchandises dangereuses (Malabo, 1999)
Annexe IV-8	CEMAC – Code communautaire de la marine marchande (Bangui, 2001)
Annexe IV-9	CEMAC – Code communautaire de la route (Bangui, 2001)
Annexe IV-10	Traité créant la Communauté économique des États de l'Afrique centrale – CEEAC (Libreville, 1983)
Annexe IV-11	<i>Protocol relating to the freedom of movement et right of establishment of nationals of member States within the Economic Community of Central African States</i> (Libreville, 1983)
Annexe IV-12	Protocole relatif au transit et aux facilités de transit
Annexe IV-13	Convention portant création de la Communauté économique des pays des Grands Lacs – CEPGL (Gisenyi, 1976)
Annexe IV-14	CEPGL – Amendement à l'Accord commercial et de coopération douanière entre la République du Burundi, la République Rwandaise et la République du Zaïre (Gisenyi, 1982)
Annexe IV-15	CEPGL – Protocole relatif aux normes de transit routier (Gisenyi, 1982)
Annexe IV-16	Accord instituant un régime fluvial uniforme et créant la Commission internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha

V. ANNEXES DU CHAPITRE V

- Annexe V-1** *Northern Corridor Transit Agreement (1985)*
- Annexe V-2** *Northern Corridor Transit Agreement – Protocol No 1, Maritime Port Facilities (1985)*
- Annexe V-3** *Northern Corridor Transit Agreement – Protocol No 2, Transit Routes and Facilities (1985)*
- Annexe V-4** *Northern Corridor Transit Agreement, Protocol No 3 – Customs Control (1985)*
- Annexe V-5** *Northern Corridor Transit Agreement, Protocol No 4 – Documentation and procedures (1985)*
- Annexe V-6** *Northern Corridor Transit Agreement, Protocol No 5 – Transport by rail of goods in transit (1985)*
- Annexe V-7** *Northern Corridor Transit Agreement, Protocol No 6 – Transport by road of goods in transit (1985)*
- Annexe V-8** *Northern Corridor Transit Agreement, Protocol No 7 – Handling of dangerous goods (1985)*
- Annexe V-9** *Northern Corridor Transit Agreement, Protocol No 8 – Facilities for transit agencies et employees (1985)*
- Annexe V-10** *Northern Corridor Transit Agreement, Protocol No 9 – Third party motor vehicle insurance (1985)*
- Annexe V-11** *Treaty for the establishment of the East African Community (Arusha, 1999)*
- Annexe V-12** *Agreement establishing the Intergovernmental Authority on Development – IGAD (Nairobi, 1996)*

VI. ANNEXES DU CHAPITRE VI

- Annexe VI-1** *South African Customs Union Agreement (Pretoria, 1969)*
- Annexe VI-2** *Accord général de coopération entre les États membres de la Commission de l’océan Indien (Victoria, 1984)*
- Annexe VI-3** *Protocole additionnel à l’Accord général de coopération entre les États membres de la Commission de l’océan Indien (Victoria, 1989)*
- Annexe VI-4** *Charter of the Indian Ocean RIM Association (1997)*
- Annexe VI-5** *Traité établissant une zone d’échanges préférentiels pour l’Afrique orientale et australe (Lusaka, 1981)*
- Annexe VI-6** *Protocol relating to customs cooperation within the Preferential Trade Area for Eastern and Southern African States (Lusaka, 1981)*

Annexe VI-7	<i>Protocol on transit trade and transit facilities within the Preferential Trade Area for Eastern and Southern African States (Lusaka, 1981)</i>
Annexe VI-8	<i>Protocol on transport et communications within the Preferential Trade Area for Eastern and Southern African States (Lusaka, 1981)</i>
Annexe VI-9	<i>Protocol on simplification and harmonization of trade documents et procedures within the Preferential Trade Area for Eastern and Southern African States (Lusaka, 1981)</i>
Annexe VI-10	<i>Protocol on the Establishment of a Third Party Motor Vehicle Insurance</i>
Annexe VI-11	<i>Treaty on the Southern African Development Community – SADC (Windhoek, 1992)</i>
Annexe VI-12	<i>SADC Protocol on Transport, Communications et Meteorology</i>
Annexe VI-13	<i>Lake Shipping et Port Services Agreement (sera inséré ultérieurement)</i>
Annexe VI-14	<i>Treaty establishing a common market for Eastern and Southern Africa – COMESA (Kampala, 1993)</i>
Annexe VI-15	<i>COMESA Protocol on transit trade and transit facilities</i>
Annexe VI-16	<i>COMESA Protocol on the establishment of a third party motor vehicle insurance scheme</i>
Annexe VI-17	<i>COMESA Customs Document – A completion guide</i>
Annexe VI-18	<i>Memorandum of Understanding on the development and management of the Trans-Kalahari Corridor</i>

VII. ANNEXES DU CHAPITRE VII

Annexe VII-1	Traité sur la Communauté économique des États d’Afrique de l’Ouest (Lagos, 1975)
Annexe VII-2	Traité révisé de la Communauté économique des États d’Afrique de l’Ouest (Cotonou, 1993)
Annexe VII-3	Décision A/DEC/3/8/94 relative à la création de Comités nationaux de suivi pour l’application effective des décisions et protocoles de la CEDEAO dans le domaine des transports
Annexe VII-4	Décision A/DEC/ 20/5/80 relative au programme des transports au sein de la CEDEAO (1980)
Annexe VII-5	Décision C/DEC 8/12//88 relative à la deuxième phase de projets routiers de la CEDEAO de désenclavement des pays sans littoral
Annexe VII-6	Résolution C/RES 6/5/90 relative à la réalisation des tronçons restants du réseau routier d’interconnexion pour le désenclavement des pays sans littoral de la CEDEAO

Annexe VII-7	A/P 2/5/82 Convention portant réglementation des transports routiers inter-États de la CEDEAO (Cotonou 1988)
Annexe VII-8	Résolution C/RES 3/5/90 relative à l'informatisation de l'immatriculation des véhicules dans les États membres de la CEDEAO
Annexe VII-9	CEDEAO Résolution C/RES 5/5/90 relative à la charge à l'essieu
Annexe VII-10	CEDEAO Décision C/DEC 7/7/91 relative à la réglementation de la circulation routière sur la base de la charge à l'essieu de 11,5 tonnes pour la protection des infrastructures routières et des véhicules de transport routiers
Annexe VII-11	CEDEAO Décision A/Dec 2/5/81 relative à l'harmonisation des législations routières dans la Communauté
Annexe VII-12	CEDEAO Résolution C/RES relative à la mise en place d'un cadre administratif approprié
Annexe VII-13	CEDEAO Convention A/P2/5/82 relative au transit routier inter-États de marchandises (Lomé)
Annexe VII-14	Carnet TRIE CEDEAO annexé à la Convention A/P4/5/8282 relative au transit routier inter États de marchandises (Lomé)
Annexe VII-15	CEDEAO Résolution C/RES. 1/12/88 relative à l'application du programme du Comité supérieur des transports terrestres
Annexe VII-16	Résolution C/RES 4/5/90 relative a la réduction des postes de contrôle routier dans les États membres de la CEDEAO
Annexe VII-17	CEDEAO – Décision A/Dec/13/01/03 relative à l'établissement d'un programme régional de transport routier et de facilitation pour aider le commerce intra-communautaire et les mouvements de franchissement des frontières
Annexe VII-18	CEDEAO – Directive C/DIR 3/12/88 relative à l'application du programme des transports terrestres
Annexe VII-19	CEDEAO – Convention additionnelle A/SP 1/5/90 portant institution au sein de la Communauté d'un mécanisme de garantie des opérations de transit routier inter États des marchandises
Annexe VII-20	CEDEAO Convention A/P 1/7/85 relative l'importation temporaire dans les États membres des véhicules de transport de personnes
Annexe VII-21	CEDEAO – Protocole A/P 1/5/82 portant création d'une carte brune CEDEAO relative à l'assurance responsabilité civile automobile aux tiers
Annexe VII-22	Accord pour la mise en application du protocole portant création d'une carte brune CEDEAO (Annexe au Protocole A/P/1/5/82)
Annexe VII-23	Décision C/DEC/2/5/83 relative à la mise en application de la carte brune d'assurance de la CEDEAO
Annexe VII-24	Décision A/DEC. 2/8/94 relative au programme de la sécurité routière et de la prévention des accidents de la route dans les États membres de la CEDEAO

Annexe VII-25	CEDEAO – Décision DEC 5.8.94 relative à l’octroi du statut d’observateur au groupe des pays africains de la prévention routière internationale (GPA-PRI)
Annexe VII-26	CEDEAO – Protocole sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d’établissement (Dakar, 1979)
Annexe VII-27	CEDEAO – Protocole additionnel relatif à l’exécution de la deuxième étape (droit de résidence) du Protocole sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d’établissement
Annexe VII-28	Convention d’assistance mutuelle administrative en matière de douane (Cotonou, 1982)
Annexe VII-29	CEDEAO – C/DIR 3/12/88 Directive relative à l’application du programme de transports terrestres
Annexe VII-30	Convention relative à la création du Centre Régional de Formation pour Entretien Routier (Abidjan, 1970)
Annexe VII-31	Traité de l’Union économique et monétaire Ouest africaine – UMEOA (Dakar, 1994)
Annexe VII-32	<i>Mano River Declaration</i> (Malema, 1973)
Annexe VII-33	Convention relative au statut du fleuve Sénégal (Nouakchott, 1972)
Annexe VII-34	Convention portant création de l’Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal (Nouakchott, 1972)
Annexe VII-35	Accord relatif à la Commission du Fleuve Niger et à la navigation et aux transports sur le fleuve Niger (Niamey, 1964)
Annexe VII-36	Convention portant création de l’Autorité du bassin du Niger avec Protocole relatif au Fonds de développement du bassin du Niger (Faranah, 1980)
Annexe VII-37	Charte des transports maritimes en Afrique de l’Ouest et du centre (Abidjan, 1975)
Annexe VII-38	Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes (Genève, 1974)
Annexe VII-39	Convention relative à l’institutionnalisation de la conférence ministérielle (Accra, 1977)
Annexe VII-40	(Charte des transports maritimes, Annexe A) Convention sur l’Association des compagnies nationales de navigation maritime (Abidjan, 1975)
Annexe VII-41	Convention sur l’Union des conseils nationaux des chargeurs (Abidjan, 1975)
Annexe VII-42	Convention sur l’Association de gestion des ports de l’Afrique de l’Ouest et du centre (Convention d’Accra, Annexe C)
Annexe VII-43	Convention portant régionalisation des instituts de formation maritime de Nungua/Accra et d’Abidjan (Convention d’Accra, Annexe D)

PRÉFACE

Rendre les échanges plus faciles entre les pays d'une même sous-région ne nécessite pas seulement de disposer d'infrastructures de transport adéquates, ni même d'un secteur professionnel compétent pouvant offrir des services de transport de qualité à des prix compétitifs. Les unes et les autres ne pourront en effet être mis à contribution efficacement que si le cadre juridique qui gouverne leur exploitation le permet.

De la même manière, l'objectif d'une meilleure intégration des économies sous-régionales ne sera pas seulement servi par une harmonisation des politiques nationales de développement, mais aussi, et dans une certaine mesure surtout, par l'élaboration, la ratification et la mise en œuvre d'instruments juridiques de portée supranationale, allant de la sous-région au continent et jusqu'au stade des conventions internationales, qui procurent l'architecture nécessaire au développement pérenne des échanges commerciaux porteurs de croissance et d'emploi.

L'Afrique subsaharienne en est une bonne illustration, où plusieurs sous-régions s'emploient, de l'Est à l'Ouest du continent, à forger des liens institutionnels et économiques dans le but de stimuler la marche en avant conjointe de quarante-huit pays. En l'occurrence, les caprices de la politique et de la géographie réunis, qui ont résulté en l'existence en Afrique de quinze pays enclavés, n'ont d'ailleurs fait que renforcer la nécessité de codifier les conditions d'exercice des échanges entre pays côtiers et pays dépourvus de littoral, afin de faciliter à ces derniers l'accès aux marchés extérieurs.

Dans ce contexte, et alors que de nombreux efforts sont déployés pour faire progresser l'intégration régionale de l'Afrique, il est donc apparu opportun de recenser les instruments juridiques en vigueur en Afrique subsaharienne, visant à faciliter le transport et les échanges commerciaux entre pays de la région. C'est cet inventaire, assorti d'une analyse des principaux éléments et caractéristiques des textes répertoriés, qui fait l'objet du présent document. Comme on pourra le constater, ce n'est pas ici la rareté qui fait obstacle à la mise en œuvre pratique des accords, protocoles, traités et conventions, mais plutôt la profusion. Nous espérons donc que ce travail rendra plus aisée la tâche nécessaire d'harmonisation et de mise en cohérence de ces instruments, de sorte qu'ils servent finalement les objectifs ayant présidé à leur établissement initial.

Ce n'est là bien sûr qu'une première étape, dans la mesure où les législations et réglementations nationales devront naturellement aussi faire l'objet de la même attention, afin de s'assurer qu'elles traduisent dans les faits les décisions et les principes arrêtés au sein des différentes communautés économiques sous-régionales.

Suite à la publication de ce document, c'est donc la démarche que le Programme de Politiques de Transport pour l'Afrique subsaharienne entend poursuivre en partenariat avec l'ensemble des pays de la région.

Marc H. Juhel
Conseiller Transport et Logistique
Banque mondiale

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

ACP	[Pays] africains, des Caraïbes et du Pacifique
ACTT	Autorité de coordination des transports et du transit
AFDI	Annuaire français de droit international, Paris
AIGD	Autorité intergouvernementale pour le développement
BAD	Banque africaine de développement
BCEAO	Banque centrale des États de l'Afrique de l'Ouest
BDEAC	Banque de développement des États de l'Afrique centrale
BEAC	Banque des États de l'Afrique centrale
BIMCO	<i>Baltic and International Maritime Conference</i>
BOAD	Banque Ouest-africaine de développement
BTL	Bulletin des Transports et de la Logistique, Paris
CA	Code des assurances
CCI	Chambre de commerce internationale, Paris
CCMM	Code communautaire de la marine marchande (CEMAC)
CCR	Code communautaire de la route (CEMAC)
CDA	Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC)
CEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
CEAO	Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEE	Communauté économique européenne
CEEAC	Communauté économique des États de l'Afrique centrale
CEMAC	Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
CEP	<i>Committee of Eminent Persons</i>
CEPLG	Communauté économique des pays des Grands Lacs
CER	Communauté économique régionale
CIETRM	Convention inter-États de transport routier de marchandises diverses
CIF	<i>Cost, Insurance, Freight</i> (CAF)
CIMA	Conférence interafricaine des marchés d'assurance
CIMMD	Code international maritime des marchandises dangereuses
CJCAA	Comité juridique Asie/Afrique
CJCAA	Comité juridique consultatif asiatique et africain
CMM	Code de la Marine marchande (UDEAC)
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route
CMTD	<i>Common Market Transit Document</i>
CNI	Code de la navigation intérieure (CEMAC/RDC)
CNUCED	Commission des Nations Unies pour le commerce et le développement
CNUDM	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
COMESA	<i>Common Market for Eastern and Southern Africa</i>

COTIF	<i>Convention on international transport by rail</i>
CSC	Convention sur la sécurité des conteneurs
CTD	<i>Combined Transport Document</i>
CTO	<i>Combined Transport Operator</i>
DTC	Document de transport combiné
DTM	Document de transport multimodal
EAC	<i>East African Community</i>
ETM	Entrepreneur de transport multimodal
FLS	<i>Front Line States</i>
FOB	Free on board
GASRI	Groupe africain de la sécurité routière internationale
GATS	Accord général sur le commerce et les services
GATT	<i>General Agreement on Tariffs et Trade</i> (Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce)
GPA-PRI	Groupe des pays africains - Prévention routière internationale
IGAD	<i>Intergovernmental Authority for Development</i>
ILM	<i>International Legal Materials</i> , Washington
JCMS	<i>Journal of Common Market Studies</i> , Oxford
LGDJ	Librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris
LSB	<i>UN Law of the Sea Bulletin</i>
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OHADA	Organisation pour l'harmonisation des droits des affaires en Afrique
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMI	Organisation maritime internationale
OPL	Officiers permanents de liaison
OTC	Opérateur de transport combiné
OTIF	Organisation des transports internationaux ferroviaires
OTM	Opérateur de transport multimodal
OUA	Organisation de l'Unité africaine
Penant	Recueil Penant de jurisprudence et de législation, Droit des pays d'Afrique, Paris
POLMAR	Convention sur la prévention de la pollution marine
PUF	Presses universitaires de France
RADIC	Revue africaine de droit international et comparé, Londres
Rd	Rand
RDC	République démocratique du Congo
RDP	Revue de droit public, Paris
RFDIP	Revue française de droit international public, Paris
RU	Règles uniformes
SACU	<i>South African Customs Union</i>
SADC	<i>South African Development Community</i> (Communauté de développement d'Afrique australe)
TIPAC	Transit inter-États des pays de l'Afrique centrale
TIR	Transport international par la route
TMI	Transport multimodal international
TRIE	Transit routier inter-États
UA	Union africaine

UAC	Union des États de l'Afrique centrale
UCOMAR	<i>Continental Unit for Maritime Transport</i> (OAU)
UDE	Union douanière équatoriale
UDEAC	Union douanière et économique des États de l'Afrique centrale
UE	Union européenne
UEAC	Union économique de l'Afrique centrale
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine
UK	United Kingdom
UMA	Union du Maghreb arabe
UN Stat.	<i>United Nations Statement of Treaties and International Agreements deposited</i>
UNIDROIT	Institut international pour l'unification du droit privé
UNTS	Série des traités des Nations Unies
UNYrBk	Yearbook of the United Nations
vol	Volume
ZEP	Zone d'échanges préférentiels

NOTE : Dans le texte et dans les Notes, le nom d'une publication, d'une institution ou d'une procédure, devant être ultérieurement mentionné sous forme de sigle, apparaît en toutes lettres la première fois suivi du sigle. Le seul sigle est ou peut être employé dans la suite du texte.

I. DONNÉES JURIDIQUES FONDAMENTALES RELATIVES AU DROIT INTERNATIONAL

A. DÉFINITIONS¹

1. **Accords internationaux.** Les définitions fondamentales qui suivent sont valables pour tous les instruments juridiques mentionnés dans ce recueil.

- (a) Un accord international est un engagement écrit entre personnes juridiques de droit public soit souveraines comme les États, soit indépendantes ou autonomes comme les organisations internationales, ayant pour objet de produire des effets de droit entre les parties. Ces effets (droits ou obligations) sont soumis au droit international dans les rapports entre les parties à l'accord.
- (b) Les accords internationaux sont désignés sous les noms de traités, conventions, accords, protocoles, échanges de notes, de lettres, engagements d'honneur, ou encore de procès-verbaux approuvés de négociations, etc. Les accords autres que les traités et généralement les conventions sont connus sous le nom d'*accords en forme simplifiée*. Dans ce qui suit, et sauf dans des cas particuliers, le mot «traité» est un terme générique désignant tout traité, accord, convention ou autre instrument international.
- (c) Les accords peuvent être **bilatéraux** ou **multilatéraux**. Les traités bilatéraux sont des contrats par lesquels deux parties équilibrent leurs prétentions sur un sujet précis. Les traités multilatéraux, généralement dénommés conventions, fixent des règles de droit applicables à toutes les parties, et dans leur intérêt à toutes. Contrats en la forme, ils se rapprochent de la loi par leur essence
- (d) Un accord, même lorsqu'il devient droit interne par la ratification (voir ci-dessous), même lorsqu'il est une convention formulant des règles comme une

¹ **BIBLIOGRAPHIE** Ch. Rousseau, *Droit international public*, Sirey, Paris, 1960, p. 126-132. D. Garreau, *Droit international*, Pedone, Paris, 1977, E. Zoller, *Droit des relations extérieures*, Dalloz, Paris, 1992. P. Freymond, *la ratification des traités et le problème des rapports entre le droit international et le droit interne*, Liège, 1947. H. Blix, *Treaty making power*, Stevens, London and Praeger, New York, 1960. D. Lasok, *Les traités internationaux dans le système juridique anglais*, Revue générale de droit international public (RGDIP), Pedone, Paris, vol. LXX, (1966) p. 961-964. J.B. Scott, *Ratification of treaties in Great Britain*, American Journal of International Law (SAJIL), Washington, vol. 17 (1924), p. 296. Nguyen Quoc Dinh, *La Constitution de 1958 et le droit international*, LXXV Revue de droit public, Paris, vol. LXXV, 1959, p. 515-564.

loi (ci-dessus, en [c]), demeure un contrat et doit être interprété comme tel. L'application des clauses d'un traité par un service de l'État est donc davantage que l'application du droit interne. Elle constitue une contribution aux relations internationales et a un impact sur la réputation de la nation en tant que partenaire dans ces relations.

2. Ratification. La ratification est la procédure, fixée éventuellement par la constitution, par laquelle l'accord entre dans le droit interne d'une des parties signataires et produit dès lors ses effets. Les accords en forme simplifiée sont généralement ratifiés par l'exécutif, alors que les traités et conventions le sont par les assemblées législatives ou avec leur agrément. En Angleterre, dont la constitution n'est pas écrite, les traités politiquement importants, modifiant le droit interne ou imposant une obligation financière, sont ratifiés par le Parlement. Les constitutions des pays africains anglophones ne formulent aucune règle et la pratique doit varier d'un État à l'autre. Il est probable que la ratification est de la compétence exclusive du pouvoir législatif ; elle peut être partagée avec le pouvoir exécutif, en fonction de l'importance du traité. En France, la Constitution dispose que la ratification se fait par voie de loi ou de décret présidentiel. La Constitution énumère les catégories de traités devant être ratifiés par une loi. L'un des critères est l'impact du traité sur les finances publiques, la matière étant de la compétence des assemblées. (Constitution de 1958, art. 53). Cette formule est reprise par la constitution de nombreux pays africains, francophones ou non. D'autres constitutions prévoient une ratification par décret du Président de la République, sur autorisation du législateur ; ainsi en est-il de l'article 179 de la constitution de la République du Congo. D'autres constitutions enfin laissent tous pouvoirs au Président ; ce qui est le cas en Guinée équatoriale ou en République centrafricaine (article 66 de la Constitution). Les États-Unis connaissent les accords du pouvoir exécutif, quasi-traités qui ne nécessitent pas ratification avec approbation préalable par le Sénat en application de l'article II de la Constitution fédérale.

3. Enregistrement. Tout traité ou engagement international souscrit par un État membre des Nations Unies doit être enregistré et publié par le Secrétariat général, en application de l'Article 102 de la Charte. Ceux qui ne l'ont pas été demeurent valides mais ne peuvent être invoqués auprès d'un organe des Nations Unies. Les traités sont numérotés dans l'ordre chronologique de leur enregistrement et sont ensuite publiés dans les volumes du *Recueil des Traités des Nations Unies* qui a succédé au même recueil de la Société des Nations. Ils sont aisément consultables à l'adresse Internet des Nations Unies www.un.org.

4. Identification et localisation des instruments. Quand ce travail d'étude a démarré, il semblait que les instruments juridiques internationaux et interrégionaux applicables à la matière examinée fussent bien connus. Le contraire s'est avéré. Le nombre d'instruments, traités, conventions, accords et autres, est en fait nettement plus important qu'on ne l'avait d'abord supposé. Tous ces accords n'ont pas été soumis à l'enregistrement du Secrétariat général des Nations Unies et n'ont pas pris place dans le Recueil des Traités qu'il publie. Ils ont été plus volontiers enregistrés auprès de l'Organisation de l'Unité africaine (OUA) ce qui les rend moins directement accessibles. Par ailleurs, l'enregistrement des traités, sous l'un ou l'autre des régimes, prend place après signature, dans certains délais, en fonction de la promptitude avec laquelle ils ont été soumis. Ils doivent être ensuite publiés localement et diffusés auprès des services intéressés par leur application, qui doit faire l'objet d'un suivi. De nombreux instruments peuvent ne pas être en fait appliqués. D'autres sont périmés, même s'ils sont toujours en

vigueur. Et certains d'entre eux font double emploi avec d'autres. Finalement, et ce point est important au moment de la rédaction de ce recueil, certains accords bilatéraux passés soit pour l'application d'accords internationaux ou interrégionaux ou indépendants de ces accords peuvent devoir être encore identifiés et analysés.

- Il peut rester à identifier et à analyser des instruments bilatéraux signés pour l'exécution d'accords internationaux ou inter-régionaux indépendamment de ces derniers instruments.
- Le droit positif interne, lois, décrets, arrêtés et circulaires doit être également identifié et comparé aux accords multilatéraux et bilatéraux auxquels ils peuvent ou non se conformer.

Comme on l'a déjà mentionné, certains instruments sont inappliqués, voire obsolètes.

5. Problématique. La problématique présente quatre aspects fondamentaux qui concernent :

- a) Les conditions d'applicabilité d'un traité, accord ou autre instrument de droit international sur le territoire et dans le régime juridique de l'État partie à un tel traité ou instrument, en particulier lorsqu'il y a succession d'État
- b) La primauté respective des normes juridiques (traités et droit interne)
- c) Le point de savoir si les traités, accords ou autres instruments sont effectivement appliqués
- d) La distinction entre :
 - (i) Les accords et autres instruments traitant de matières de droit public (douanes, facilitation, police du trafic, sécurité, etc.) et ceux ayant pour objet de moderniser et de codifier le droit privé, les pratiques et procédures commerciales, les contrats de transport, les assurances, etc.
 - (ii) Également et par voie de conséquence, les accords orientés vers l'administration publique pour être appliqués par les soins d'agents publics et les accords orientés vers l'association de la communauté des commerçants et des transporteurs au développement durable du système de transports.

Cette problématique est examinée ci-après.

B. APPLICABILITÉ²

a. *Applicabilité internationale*

6. Les accords n'ont d'effet qu'entre les parties. Lorsqu'un État, qui n'est pas partie à un traité, en accepte le contenu et désire y adhérer, il le fait par voie d'accession, soit avant, soit après que le traité ait pris force de loi dans les États signataires.³ Vis-à-vis des Nations Unies (voir ci-dessus), ils ne prennent effet qu'après enregistrement et publication et dans la mesure seulement où ils sont conformes aux obligations des États membres au titre de la dite Charte. Un certain nombre de conventions et accords interafricains semblent ne pas avoir été enregistrés auprès des Nations Unies. Le présent recueil les mentionne à l'occasion.

b. *Effets des traités sur le territoire de l'État contractant : succession d'États*

7. **Règle générale.** Comme on l'a vu plus haut, la ratification rend le traité applicable par la partie qui l'a ratifié. Le point de savoir si des États résultant du démembrement d'autres États, (comme la Yougoslavie) ou de l'accession à l'indépendance après colonisation, étaient tenus par les traités antérieurs à cette indépendance, a fait l'objet de nombreuses études et discussions et opinions contradictoires.⁴ Différentes solutions ont été proposées et mises en œuvre pour différentes catégories de traités, bilatéraux et multilatéraux. Le régime à appliquer aux traités stipulant des obligations financières a été une matière particulièrement sensible.

8. **Traités multilatéraux et la thèse de la place nette.** Le principe et la pratique actuelle sont que, sauf dénonciation formelle, les traités multilatéraux antérieurs, et donc les conventions internationales, demeurent en vigueur. Parfois, la succession est automatique sauf

² **BIBLIOGRAPHIE** C. Rousseau, *Droit international public*, Dalloz, Paris, 1984, 56-65. D. Carreau, *Droit international*, Pedone, Paris, 1997, *Application du droit international dans l'ordre interne*, p. 408-525. J.M. Bipoun-Woum, *Le droit international africain, problèmes généraux et règlement des conflits*, L.G.D.J. Paris, 1970. A.K. Kouomegni, *Les constitutions africaines et le droit international*, in G. Conac. *Les institutions constitutionnelles des États de l'Afrique francophone et de la République malgache*, Economica, Paris, 1979, 238. P.F. Gonidec, *Droit international et droit interne en Afrique*, Revue africaine de droit international et comparé (RADIC), Londres, vol. 8, 1996 p. 789-807. A. Sall, *Le droit international dans les nouvelles constitutions africaines*, Revue juridique et politique Indépendance et coopération, Paris, (RJPIC), vol LI, Sep. 1997, p. 339-352.

³ D. Garreau, *Droit international*, Pedone, Paris, 1997, Adhésion aux traités, p. 126-127.

⁴ **BIBLIOGRAPHIE** Ch. Rousseau, *Droit international public*, III, Paris, 1977, p. 483-510. V.D. Decan, *La succession d'États en matière de traités et les États nouveaux*, Annuaire français de droit international (A.F.D.I.), Paris, t. XLII, 1996, p. 207-227. V.D.P. O'Connell, *The law of State succession*, Cambridge, G.B. 1956. Même auteur, *State succession in international et municipal law*, Cambridge, G.B. 1957. H. Beemelmans, *State succession in international law*, Boston University International Law Journal, Boston, Mass. vol. XV, 1977, p. 71-121. M. Mrak, *Succession of States*, Nijhoff, La Haye, 1999.

déclaration contraire ; parfois, l'État intéressé remet une déclaration d'adhésion, ce dont on trouve d'assez nombreux exemples dans le cas des États africains. Les États d'Afrique de l'Est (Tanzanie, Kenya, Malawi, Ouganda, Burundi), au moment de leur indépendance ont fortement exposé la doctrine dite de Nyerere dite de la place nette (*clean slate*). D'après cette doctrine, ils ne pouvaient être liés par aucun traité ou convention antérieure à leur indépendance, que l'instrument soit bilatéral ou multilatéral. Il leur appartenait d'accéder librement à ceux et à celles qu'ils choisiraient⁵, en toute souveraineté, après leur accession à l'indépendance qui seule les faisait naître à la vie internationale. Lorsque la Tanzanie, le 16 novembre 1962 a accédé à la Convention de Bruxelles de 1924 sur l'unification de certaines règles concernant les connaissances, par la voie d'une déclaration de succession, son gouvernement a précisé dans une note au Royaume de Belgique, dépositaire de la Convention, que le terme « déclaration de succession » était purement formel et ne signifiait pas que la Tanzanie eut hérité d'une obligation quelconque du gouvernement britannique qui avait étendu sa ratification de cette convention au territoire du Tanganyika. L'accession à la Convention de Bruxelles était un acte souverain, sans précédent, de la part de la République de Tanzanie.

9. Thèse de la succession. Si par contre, on admet la thèse suivant laquelle les États succèdent aux engagements pris en leur nom, le traité, pour exercer ses effets dans l'État nouvellement indépendant, doit avoir été auparavant applicable lorsque cet État se trouvait sous contrôle étranger. Les colonies et, a fortiori, tous les États placés sous un régime de protectorat⁶ ou de mandat de la Société des Nations, et ultérieurement de tutelle des Nations Unies, n'en avaient pas moins la personnalité juridique. Pour que les traités leur fussent applicables et qu'ils le soient après la restitution de leur pleine souveraineté ou leur accession à l'indépendance, il fallait une déclaration spécifique de cette applicabilité. Ces traités devaient avoir été ratifiés pour leur compte. Cela a été le cas pour un grand nombre de possessions, protectorats ou autres territoires de l'Empire britannique et dans le cas d'un certain nombre de conventions multilatérales, pour les protectorats français (Maroc et Tunisie) ou les territoires sous mandat (Syrie et Liban), qui étaient sans aucun doute des personnes de droit international. Les États qui en sont issus ont donc succédé aux droits et obligations résultant du traité. Par contre, la pratique française la portait à écarter systématiquement et explicitement de la ratification ses colonies qui, personnes morales, n'étaient pas des sujets de droit international. Les États francophones subsahariens ne sont donc pas liés par des traités, accords ou conventions antérieurs à leur indépendance, que l'on accepte ou non la thèse de la succession. La pratique espagnole et la pratique portugaise semblent avoir varié.

10. Dénonciation et caducité. Un traité, une convention, peut être dénoncé. La dénonciation peut en être implicite quand un nouveau traité sur le même sujet a été conclu, et dont les termes ne peuvent être réconciliés avec ceux du traité antérieur. Par exemple, la Convention de

⁵ V. Makonnen *International law and the new States of Africa*, UNESCO, Paris, 1980.

⁶ Un exemple particulièrement net en est fourni par le Maroc sous protectorat français. Tous les actes de droit international le concernant étaient pris au nom du Meghzen (gouvernement) marocain et non au nom de la République française. Cf. B. Jofé, *Le statut international du Maroc*, Revue de droit international et de droit comparé, Bruxelles, t. XXVI, 1949, p. 35. H. Ouazzani Chahdi, *La pratique marocaine du droit des traités*, L.G.D.J. Paris, 1982.

Berlin de 1885 sur le fleuve Niger est devenue en fait caduque quand la Convention de Niamey de 1964 sur la Commission du Niger, entre le Niger, le Nigeria, le Mali et le Tchad, est devenue applicable (Annexe VII-35).

c. *Effet des traités dans les régimes de common law*⁷

11. **Droit anglais**⁸. La doctrine et les usages juridiques anglais veulent que les traités n'aient pas d'effets directs dans le pays contractant, même après ratification⁹. Ils nécessitent, pour prendre effet, d'être reçus par le droit interne par le truchement d'une loi. En Grande Bretagne par exemple, le parlement a seul compétence, par le vote d'une loi, pour l'admission du traité dans le droit du Royaume. Signature, ratification, loi sont les trois étapes nécessaires à cette admission. La jurisprudence indique que le processus est le même en Australie et au Canada. Il est probable qu'il en est ainsi dans les pays africains anglophones.

12. **Droit des États-Unis d'Amérique**¹⁰. Le droit des États-Unis distingue entre les traités à effet direct et les traités sans effet direct. Les premiers peuvent s'appliquer automatiquement ; les seconds nécessitent une disposition d'introduction dans le droit interne qui les rendent acceptables au juge à qui est soumis, dans le cadre d'un litige, le traité ou autre instrument. Il appartient au juge de décider, en fonction de l'importance politique du contenu du traité, à

⁷ *Common law* Terme utilisé pour désigner le droit anglais coutumier, élaboré et précisé par les juges. Cf. P.J. Kinder et S. McCracken, *Connaissance du droit anglais*, L.G.D.J. Paris, 1980. Le terme droit écrit (*civil law*) désigne ici le droit codifié généralement issu du droit romain et caractéristique des pays du continent européen. En fait, le droit positif écrit ou *statute law* (lois et règlements) prend de plus en plus d'importance dans les pays de *common law* et les droits tendent à se rapprocher.

⁸ **BIBLIOGRAPHIE** C. Elliott, F. Quinn, *English legal system*, Longman, London, 1998. P. St J. Langan, *Maxwell on the interpretation of statutes*, Sweet and Maxwell, London, 1949, p. 183-186. A.D. Mc Nair, *The Law of Treaties*, Oxford, 1962. F. A. Mann, *The enforcement of treaties in English courts*, Transactions of the Grotius Society (T.G.S.), London, vol. 44 (1958-59), 29. R. Higgins, *The effect of treaties in domestic law*, F. Jacobs and S. Roberts, ed, London, 1987. D. Lagok, *Les traités internationaux, dans le système juridique anglais*, R.G.D.I.P, t. LXX, 1966, p. 961-994.

⁹ J. Verhoeven, *La notion d'applicabilité directe en droit international*, Revue belge de droit international, Bruxelles et Louvain, 1980, 2. T. Buergenthal, *Self-executing and non-self executing treaties in national and international law*, Revue canadienne de droit international, 1992, IV.243.

¹⁰ **BIBLIOGRAPHIE** B.E. Carter et P.R. Tumble, *International Law in the U.S.* dans *International Law*, Aspen law and Business, Aspen, Col, 1995, p. 165-278. J.J. Post, *International Law as Law of the United States*, North Carolina Academic Press, Durham, NC. 1996, p. 51-142. R.A. Falsk, *The Role of Domestic Courts in the International Legal Order*, Princeton, 1964. L. Henkin, *International Law as Law of the United States*, Michigan Law Review, Ann Arbor, Mi, 1984, t. 82, p. 1555. Y. Iwasawa, *The Doctrine of Self-Executing Treaties in the United States, a Critical Analysis*, Virginia Journal of International law, Charlottesville, Va, tome 26, 1986 p. 633. M. Vazquez, *The Four Doctrines of Self Executing Treaties*, AJIL, vol. 89, 1995, p. 695.

quelle catégorie celui-ci appartient. Par exemple, la Charte des Nations Unies, en raison de son importance politique, n'a pas été considérée comme un traité d'application directe.

d. Effets des traités dans les régimes de droit écrit¹¹

13. Droit français. En droit français, et en général dans les pays de droit écrit, les traités sont valides et applicables dans l'ordre interne dès qu'ils sont ratifiés et publiés. La ratification et la publication sont dès lors des étapes successives et nécessaires dans la procédure d'admission. La jurisprudence est stricte sur la nécessité de la publication, car le ministère des Affaires étrangères tend à être, sur ce point, négligent en ce qui concerne les accords en forme simplifiée comme les échanges de lettres (voir para. 1 *supra.*). Le texte du traité tel quel est placé en annexe de la loi ou du décret de ratification. Les effets du traité deviennent alors directs sans intervention d'une loi supplémentaire. La publication se fait dans le *Journal officiel*. Par contre, une clause de réciprocité limite l'application du traité aux relations avec les États qui l'ont également ratifié et l'appliquent.

14. États africains francophones. Les États d'Afrique francophone suivent le modèle des pays de droit écrit. Les traités sont annexés à la loi ou au décret de ratification. L'un et l'autre sont publiés dans le *Journal Officiel* local. Les constitutions de quelques États, comme le Rwanda et le Burundi (1998, Art. 168) ou Madagascar (1992, Art. 82-VIII) disposent que, si les stipulations d'un traité sont contraires à la constitution du pays, le traité ne peut être ratifié avant modification de la Constitution.

e. Conclusion

15. Applicabilité et application. Il résulte de ce qui précède que la signature d'un accord n'est que le premier pas d'une démarche en vue de l'exécution des obligations qu'il a créées. Nombre de traités solennellement signés demeurent lettre morte parce que les gouvernements intéressés ont ensuite des arrière-pensées. Ils retardent leur ratification ou utilisent diverses procédures pour échapper à leurs obligations. Un État peut donc signer un traité dans un geste à signification politique, puis indéfiniment faire attendre sa ratification. Cela a été le cas pour certains des traités et accords examinés dans ce recueil. Il arrive également que, lorsqu'un traité est formulé en termes généraux et qu'une législation ou réglementation nationale détaillée est nécessaire pour son application, spécialement une réglementation promulguée par décret et contenant des instructions pour l'administration, la carence à publier ces textes prive d'effets le traité même s'il a été ratifié en bonne et due forme. Une analyse plus détaillée serait nécessaire pour déterminer si de tels procédés affectent l'application des traités sur le transit et la

¹¹ **BIBLIOGRAPHIE** Ch. Rousseau, *Droit international public*, Dalloz, Paris, 1984. V.A. Mestre, *Les traités et le droit interne*, Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye, 1981, IV. V. Errlich, *L'interprétation des traités*, idem, 1938.IV. V.S. Regourd, *L'article 55 de la Constitution et les juges*, R.G.D.I.P, Paris, vol LXXX, 1980, 783-810. D. Garreau, *Supériorité du droit international sur le droit interne*, in *Droit international*, Pedone, Paris, p. 44-64. *La supériorité du droit universel sur le droit régional*, même ouvrage, p. 84-91

facilitation des échanges en Afrique subsaharienne. De façon significative, on a pu vérifier à quel point les problèmes juridiques freinaient l'intégration entre pays africains, ce qui a permis d'identifier les obstacles ci-après¹².

- Négligence à ratifier et à appliquer les accords
- Refus implicite ou explicite de consentir aux abandons de souveraineté qu'impliquent les accords
- Diversité des lois constitutionnelles et modifications fréquentes de ces lois, en ce qui concerne l'application des normes de droit international
- Incompatibilité et conflits entre le droit national et le droit international, le premier ignorant délibérément les traités et engagements internationaux
- Absence de principes juridiques bien affirmés et explicites en matière de responsabilité du fait des choses, de responsabilité pour faute, de responsabilité administrative, etc.
- Absence de règles concernant la résolution des conflits de lois
- Moyens insuffisants des tribunaux

C. HIÉRARCHIE DES NORMES JURIDIQUES¹³

La question de savoir si les traités prévalent sur la législation interne est la seconde donnée fondamentale de la problématique des traités.

a. *Hiérarchie des normes en common law*

16. Le droit anglais et la doctrine dite de l'incorporation¹⁴. La règle en droit anglais est que le droit international fait partie du droit interne, ce qui signifie une absence de primauté a priori de ce droit sur le droit national. Quand le juge examine le droit positif au vu des traités, il opère une distinction entre ce droit qui a pour objet l'application des traités, et toute autre législation. Si les dispositions d'une loi appliquant un traité sont susceptibles de plus d'une interprétation et si l'une des ces interprétations est compatible avec les termes du traité alors que les autres ne le sont pas, le droit positif sous revue sera interprété de manière à éviter un

¹² Cf. B. Thompson, *Legal problems of economic integration in the West African sub-region*, RADIC vol. 2, (1990, p. 85-102.

¹³ E, Van Bogaert, *Les antinomies entre le droit international et le droit interne*, R.G.D.I.P, vol. LXVIII, 1968, p. 346-360.

¹⁴ Voir les références dans la Note 10 ci-dessus.

conflit avec le droit international, c'est à dire le traité. Mais si les termes du droit positif sont sans ambiguïté, le juge n'a d'autre choix que de les appliquer quel que soit le conflit possible avec les termes du traité. Le traité, quoique incorporé au droit interne (la doctrine dite de l'incorporation) ne prévaut pas automatiquement. Cette règle est probablement appliquée dans les pays africains anglophones au sud du Sahara.

17. La doctrine de l'incorporation étant bien établie, il y a peu de références au droit international dans les constitutions des pays anglophones au sud du Sahara. L'Article 40 de la Constitution du Ghana dispose que:

Le Gouvernement promouvra le respect du droit international et des obligations résultant des traités.il adhèrera aux principes posés et aux objectifs et idéaux de la Charte des Nations Unies, la Charte de l'Organisation de l'Unité africaine, du Traité de la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest de toute autre organisation internationale dont le Ghana est membre.

Il s'agit là plus d'une déclaration de politique générale que d'une règle spécifique de droit utilisable par le juge pour l'interprétation du droit positif et des traités. Cette prise de position se retrouve dans l'Article 14 de la Constitution de 1975 de l'Angola d'après lequel l'État se considère lié par les principes de la Charte des Nations Unies et de la Charte de l'Organisation de l'Unité africaine. L'Article 144 de la constitution de la République de Namibie de 1990 dispose que :

Les règles générales de droit international public et les accords internationaux créant des obligations pour la Namibie feront partie intégrante du droit namibien.

Cela dit, la Constitution namibienne ne considère pas pour autant que le droit international prévaut sur le droit interne.

18. Le droit des États-Unis et la doctrine de la règle de droit la plus récente¹⁵. Le droit des États-Unis est encore plus strict. Les efforts des premières années de l'histoire constitutionnelle pour faire prévaloir les traités sur le droit interne n'ont pas eu de suite. Les traités et le droit interne sont sur le même pied et la Constitution fédérale prévaut comme loi suprême de l'État, même si cette interprétation conduit à enfreindre les obligations contractées par les États-Unis dans le cadre d'un traité. Lorsqu'il y a conflit entre un traité à effet direct et le droit positif (loi votée par le Congrès), la règle la plus récente prévaut. A tout moment par conséquent, la position d'une partie à un traité avec les États-Unis, risquant de se voir appliquer la doctrine de la règle de droit la plus récente, dont elle ignore peut-être le contenu, est en vérité très fragile.

b. Hiérarchie des normes en droit écrit

19. Primauté des traités. Les pays de droit écrit, dont la tradition juridique a une forte influence sur les pays subsahariens, autres que les pays anglophones, tendent à considérer le

¹⁵ Cf. B.E. Carter et P.R. Tumble, op. cit. Note 10, p. 165-278.

droit international comme supérieur au droit interne. La Constitution française de 1958 dispose que

- 1) Les traités dûment ratifiés ont force de loi en droit interne
- 2) Le contenu d'un traité prévaut sur le droit interne dans la mesure toutefois où il est appliqué par l'autre ou les autres parties au traités (*règle de réciprocité*)

Le juge français peut également déclarer une disposition du droit positif inapplicable, si elle entre en conflit avec un traité antérieur, approche totalement différente de celle du droit des États-Unis et de la doctrine de la règle de droit la plus récente. Cette approche interdit au législateur de légiférer dans un sens contraire à un traité. La Loi fondamentale de la République fédérale d'Allemagne va encore plus loin en incluant la supériorité de la coutume, elle-même source importante de droit international. Le traité prime les lois et crée directement des droits et des obligations pour les habitants du territoire de la République fédérale allemande. En d'autres termes, les traités ont un effet direct.

20. Afrique subsaharienne¹⁶. La plupart des constitutions des pays africains francophones suivent les règles des pays de droit écrit, la formulation étant :

Les traités et accords approuvés ou ratifiés conformément aux règles en la matière auront, dès leur publication, valeur supérieure aux lois, sous réserve de leur application par l'autre partie au traité, et pour chacun des traités.

La règle est formulée dans les constitutions du Bénin (1990, Art. 147), du Burkina Faso (1991, Art. 151), du Cameroun (1996, Art. 46)¹⁷, de la République Centrafricaine (1994, Art. 69), du Tchad, (1996, Art. 222), de la Côte d'Ivoire (2000, Art. 88), de la Guinée (1990, Art 77 à 79), du Mali (1992, Art. 116), de la Mauritanie (1990, Art. 88), du Niger (1996, Art. 121) et du Sénégal (2001, Art. 98). En revanche, elle est absente des Constitutions du Congo (1992), du Gabon (1994), de Madagascar (1991) aussi bien que de celles de pays de droit civil comme le Cap Vert, Sao Tome et Principe, et la Guinée Bissau.

21. Exemple. L'influence de la doctrine de droit écrit de supériorité du droit international sur le droit interne est illustrée par les instruments concernant l'Union économique et monétaire de l'Afrique de l'Ouest (UEMOA). La Convention UEMOA de Dakar (1994) entre huit États francophones (voir para. 338et 389) stipule un régime très complet, visiblement inspiré de celui de l'Union européenne.

- (1) Les actes arrêtés par les organes de l'Union pour la réalisation des objectifs du présent Traité et conformément aux règles et procédures institues par celui-ci sont appliquées

¹⁶ M. Monelle Konbi, *Les dispositions relatives aux conventions internationales dans les nouvelles constitutions des États africains francophones*, Annuaire africain de droit international (AADI), La Haye, vol 8, 2000, p. 223-264.

¹⁷ Sur l'évolution du régime des traités en droit constitutionnel camerounais cf. A.D. Alinga, *Considérations sur les traités dans l'ordre juridique camerounais*. R.J. P-I.C. vol. L, 1996 p. 283-308.

dans chaque État membre nonobstant toute législation nationale antérieure ou postérieure (Article 14).

- (2) Les règlements [de l'Union] sont obligatoires dans tous leurs éléments et sont directement applicables dans tout État membre. (Article 43).

En outre

- (3) Les Directives indiquent quels résultats doivent être obtenus et, comme telles, lient les États membres.
- (4) Les États membres doivent obligatoirement appliquer les décisions de l'UEMOA.

Dans l'UEMOA, seules les recommandations et opinions ne sont pas directement applicables. Tous les instruments, sauf les recommandations, doivent être motivés. Des ordonnances sont formulées par le juge et exécutables conformément aux règles nationales de procédure civile.

D. DROIT PUBLIC ET DROIT PRIVÉ

22. Importance du droit public. De nombreux traités et conventions examinés dans ce recueil semblent être des instruments orientés vers l'exécution, par les gouvernements et leurs administrations, de tâches régaliennes. Ils concernent donc des matières de droit public. Dans toutes les institutions décrites, il est clair que l'État et ses agents sont responsables. On mentionne très rarement les professionnels du transport, les chambres de commerce, les procédures de consultation, etc. Cinq exceptions sont toutefois remarquables.

- (i) L'UEMOA accorde officiellement un rôle consultatif aux chambres de commerce, ce qui reflète le cadre juridique français. Ce cadre considère les chambres de commerce comme des organismes officiels, représentant les milieux des affaires et leur assigne des fonctions et des missions de service public (concessions portuaires, magasins sous douane, formation, etc.)
- (ii) Le Corridor de Walvis Bay qui est essentiellement un projet privé par lequel des professionnels et des opérateurs organisent un service public de mise en place d'un corridor d'accès à l'hinterland.
- (iii) Le traité établissant l'Organisation pour l'harmonisation du droit des affaires en Afrique (OHADA). Ce traité concerne la modernisation du droit des affaires et des transports et traite du problème des rapports entre transporteur et clients.
- (iv) Le traité de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) prévoit la représentation du secteur privé dans les autorités routières que l'on propose de créer.
- (v) L'Accord de 1999 instituant un régime fluvial uniforme et créant la Commission internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha prévoit une représentation des transporteurs dans le comité de gestion de la Commission.

23. **Moindre importance accordée au droit privé.** Dans de nombreux pays, sauf ce qui concerne les assurances de responsabilité civile aux tiers, un faible intérêt semble avoir été accordé au transport lui-même et au transporteur. Ils semblent être étrangers au processus. Il est caractéristique qu'aucun État n'ait semblé anxieux de ratifier la Convention internationale sur le transport multimodal. Les Incoterms¹⁸, contrats-type de vente à l'exportation et leur emploi ne sont jamais mentionnés. Le régime des lettres de voiture est parfois obscur. Le mode de règlement des litiges entre transporteurs, chargeurs et consignataires ou commissionnaires est imprécis. Peu de décisions judiciaires sont publiées, sauf par l'OHADA. Le site de cette organisation, qui diffuse la jurisprudence commerciale de pays francophones constitue une heureuse et bienvenue exception. Mais on ignore si le recours au juge ou à l'arbitre est fréquent ou non.

E. PRÉSENTATION

24. L'état du droit international conventionnel et multilatéral, en Afrique subsaharienne, pour ce qui concerne le transit, la facilitation et les transports, est exposé dans les chapitres qui suivent. Les conventions se répartissent en :

- (i) Conventions internationales à vocation mondiale, soit fixant des règles de politique générale, soit spécifiques à un mode de transport, sauf l'aviation qui n'est pas traitée dans le présent recueil ;
- (ii) Conventions et traités valides ou destinés à le devenir dans l'ensemble du continent africain ; et
- (iii) Convention et traités à vocation régionale et sous-régionale, spécifiques à l'Afrique subsaharienne.

Chaque section résume le contenu de la convention ou du traité, fait le point de sa ratification ou des adhésions dont il est l'objet, et renvoie à l'annexe contenant le texte de l'instrument.

¹⁸ **BIBLIOGRAPHIE** F. Eisemann, *La pratique des Incoterms*, CCI, Paris, 1988. I. Ramberg, *A Guide to Incoterms*, CCI, Paris, 1991. M.L.M. Granziera, *Contratos internacionais, negociação e renegociação, comentários aos Incoterms*, Sao Paulo, Brésil, 1993. F. Reynolds, *Incoterms for Americans, simplified and answers questions about Incoterms for U.S. foreign traders*, International Projects, Holland, Oh, 1993.

II. CONVENTIONS INTERNATIONALES À VOCATION MONDIALE

A. CONVENTIONS DE POLITIQUE GÉNÉRALE

a. Généralités

25. Historique. La facilitation et la liberté de mouvement des navires, des véhicules terrestres et des marchandises ne sont pas matières récentes. Le mouvement plusieurs fois centenaire en faveur de cette facilitation et de cette liberté, inauguré par le juriste hollandais Grotius en ce qui concerne la mer, au début du XVII^{ème} siècle, a pris une nouvelle vigueur après la création de la Société des Nations, et au début de la décennie 1920-1930, en réaction au protectionnisme de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle. Les conventions internationales et régionales actuellement en vigueur ou récemment signées ne sont pas, de ce fait, des innovations. Elles sont la suite, la mise à jour et le développement d'un mouvement vers une liberté du commerce mondial, qui a maintenant près de cent ans d'existence et dont les racines sont plusieurs fois séculaires.

26. Liste des conventions. Dix-neuf conventions de politique générale applicables à tous les modes de transport (aérien, terrestre et maritime) sont présentées ci-après :

- (a) La *Convention de Barcelone de 1921 sur la liberté de transit*.
- (b) L'*Accord général de 1947 sur les tarifs douaniers et le commerce* (GATT), ultérieurement *Accord général sur le commerce et les services* (GATS).
- (c) La *Convention de New York de 1965 sur le commerce de transit des pays enclavés* ainsi que les instruments qui l'ont précédé, la *Convention et le Statut sur la liberté de transit* (1921) et la *Convention de Genève sur la Haute Mer* (1958). Ces trois conventions protègent les intérêts des pays sans littoral.
- (d) Cinq conventions relatives au fonctionnement des services douaniers : la *Convention de Bruxelles de 1950 établissant un Conseil de coopération douanière* ; la *Convention de Kyoto de 1973 sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières*, elle-même précédée par une Convention de Genève de 1923 ayant le même objet ; la *Convention de Nairobi de 1977 sur l'assistance administrative mutuelle en vue de la prévention de la recherche et de la répression des infractions douanières*, et la Convention de Genève de 1982 sur l'harmonisation des contrôles douaniers de marchandises aux frontières.
- (e) Cinq conventions techniques concernant les équipements de transport, soit la Convention de Bruxelles de 1960 sur les palettes, les Conventions de Genève de 1956 et 1972 sur les *conteneurs*, la Convention de Bruxelles de 1960 sur les emballages et la Convention de 1994 sur les *conteneurs en pool*.

- (f) Quatre conventions douanières portant sur les importations temporaires de marchandises.

Ces dix-neuf conventions constituent un corps de doctrine cohérent en matière de droit international. Elles devraient avoir été ratifiées et appliquées par tous les États intéressés à la facilitation des échanges en Afrique subsaharienne.

*b. Convention de Barcelone et Statut de 1921 sur la liberté de transit*¹⁹

27. Historique. La liberté de transit est essentielle pour les pays enclaves. Un pays enclavé est un pays qui n'a pas de côtes et qui n'accède à la mer, de ce fait, que par la traversée d'un ou de plusieurs pays voisins. La Convention de 1921 est basée sur le principe suivant lequel *le transit est un service à rendre aux autres pays dans l'intérêt international et non un privilège source de profits injustifiés et excessifs, voire même d'abus de position dominante*. Dans la ligne de l'Article 23(e) du Traité de la Société des Nations, la Convention, à l'époque de sa signature, était importante, car le démantèlement de l'Empire austro-hongrois s'était traduit par la création de nouveaux États, dont certains étaient enclavés. Il était nécessaire d'obtenir, à leur profit, et des États côtiers la reconnaissance d'un droit d'accès à la mer, que l'on trouvait du reste dans l'Acte de Vienne de 1815 sur le régime du Rhin et dans d'autres conventions du XIXe siècle concernant le régime de fleuves internationaux. L'un des principaux objectifs de la Convention de 1921 était donc de permettre l'exercice du droit d'accès à la mer sans porter atteinte à la souveraineté des États traversés sur les routes ouvertes au trafic en transit. Un nouvel instrument de droit international sur le transit, la Convention douanière pour le transit international de marchandises a été signé à Vienne (Autriche) le 7 juin 1971. Le Burundi et le Tchad l'ont signé mais la convention n'est jamais entré en vigueur. L'admission temporaire de marchandises, un aspect important du transit, était déjà couverte par la Convention ATA de 1961 (voir para. 65 et suivants).

28. Applicabilité. La convention est toujours en vigueur et 42 États y sont parties, principalement ceux membres de la Société des Nations en 1921²⁰. Hong Kong, qui n'était pas membre en 1931, l'a signée et ratifiée en 1997. Le Royaume Uni l'avait ratifiée pour ses colonies et protectorats, à l'exception de l'Afrique du Sud qui, en tant que dominion, avait le droit de signer séparément. Les anciennes colonies britanniques d'Afrique subsaharienne peuvent donc être considérées comme tenues par la convention, sauf application de la doctrine de la place nette (para. 8). Par contre, le Lesotho (1973), le Swaziland (1969) et le Zimbabwe (1998) y ont accédé formellement depuis leur indépendance. Il en a été de même du Rwanda (1965). Sans

¹⁹ **BIBLIOGRAPHIE** E. Lauterpacht, *Freedom of transit in international law*, T.G.S. vol. 44, 1958-59, p. 313. L. Oppenheim, *International law*, Longmans, London, 1955, p. 675. G. Schwarzenberger et E. D. Brown, *A Manual of International Law*, Milton Professional Books, London, 1976, p. 103 et sq.

²⁰ Pour chacune des conventions ou chacun des accords cités dans le texte de ce recueil, on a indiqué l'état des ratifications ou accession de la part des États d'Afrique subsaharienne. Les informations afférentes sont reprises du Recueil informatisé des Traités des Nations Unies. Le relevé de ce recueil n'est donc exact que dans la mesure où le dit Recueil est à jour.

doute ces pays enclavés ont-ils vu dans cette accession une possibilité de renforcer leur position par rapport aux États disposant d'un littoral. Il est caractéristique que le préambule de l'Accord de transit du Corridor Nord de 1985 entre le Kenya et les pays enclavés du Burundi, du Rwanda et de l'Uganda y fasse référence expresse (voir para. 227 et suivants). D'autres puissances coloniales ne l'ont pas automatiquement ratifié pour leurs possessions d'outre-mer. La convention n'est donc pas applicable par tous les États africains. Mais, même pour ceux-la, elle constitue un document important dans la mesure où elle expose les principes de base de toute politique de transit qu'appliqueront et développeront les conventions ultérieures sur l'accès à la mer des États sans littoral.

Le texte anglais de la **Convention de Barcelone de 1921 sur le transit** (Société des Nations, Recueil des traités, volume 7, 11), constitue l'**Annexe II-1** du présent recueil.

29. Contenu. Les principales clauses de la Convention sont :

- (1) **(Article 1) Définition du transit.** Le transit est défini comme le passage de personnes, de marchandises, de moyens de transport, etc. à travers un territoire, ce passage ne constituant qu'une fraction d'un trajet complet d'origine à destination en dehors de l'État sur le territoire duquel le transit prend place. Comme on le note dans le paragraphe 31 ci-dessous, cette définition est en fait assez étroite.
- (2) **(Article 3) Facilitation.** La facilitation est constituée par les mesures prises par les États parties à la Convention pour la régulation et l'expédition du trafic et qui en faciliteront le transit.
- (3) **(idem) Égalité de traitement.** Aucune différence de traitement ne sera fondée sur la nationalité des individus, le pavillon du navire, etc. ou quelque circonstance que ce soit, ayant rapport à l'origine des marchandises ou des moyens de transport qu'elles utilisent.
- (4) **(Articles 4 et 5) Tarifs et redevances.** Le trafic de transit ne sera pas soumis à des tarifs particuliers. Droits et redevances ne doivent être perçus que pour financer les dépenses de contrôle et d'administration. Le niveau des tarifs et leur mode de recouvrement seront raisonnables. Ils seront fixés de façon à faciliter le trafic international. Aucune redevance, mise à disposition d'aucun ouvrage ou équipement et aucune restriction ne sera fonction, directement ou indirectement, de la nationalité ou de la propriété des moyens de transport utilisés en l'espace.

c. Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT)

30. Généralités. Tous les pays d'Afrique subsaharienne ont soit ratifié l'Accord du GATT de 1947 soit y ont adhéré. Aucun problème d'applicabilité²¹ ne se pose. Le but de cet Accord, qui a

²¹ **BIBLIOGRAPHIE:** D. Garreau et P. Juillard, *Droit international économique*, L.G.D.J. Paris, 1998. A. de Laubadère et P. Delvolvé, *Droit public économique*, Dalloz, Paris, 1986. J. M. Djossou, *L'Afrique, le GATT et l'OMC entre territoires douaniers et régions commerciales*, Presses de l'Université Laval, St Foy, Québec, 2000. J.H. Jackson, *The world trading system. Law and policy of international*

été ultérieurement complété et élargi à partir de 1963 (Kennedy Round, Uruguay Round, Tokyo Round, etc.) était d'ouvrir le commerce international, et surtout, d'abaisser ou de supprimer les barrières douanières et les restrictions quantitatives, de diffuser la clause de la nation la plus favorisée, tout en prévoyant certaines dérogations et clauses de sauvegarde.

Le texte de l'**Accord GATT** enregistré sous le numéro 814 auprès du Secrétariat des Nations Unies (référence Recueil des Traités des Nations Unies, volume 35 N° 194), constitue l'**Annexe II-2** du présent ouvrage.

31. Définition du droit de transit. En ce qui concerne le transit, le GATT, examiné ci-après, a recouru aux principes de la Convention de Barcelone de 1921 et en a parfois reproduit exactement les termes. L'article V traite du transit des navires, des véhicules terrestres et des chargements. Il définit le trafic en transit comme le trafic dont le passage dans un territoire *n'est qu'une fraction d'un trajet complet commençant et se terminant au-delà des frontières du pays dans lequel le passage prend place*. Cette définition est assez restrictive en ce qui concerne les pays enclavés d'Afrique. Si *trajet* signifie la totalité du parcours entre, par exemple, Anvers et Niamey, par Abidjan, le déplacement du camion entre Abidjan et Niamey est inclus dans le transit. Par contre, si le trajet en camion au départ d'Abidjan est envisagé séparément, la fraction du déplacement prenant place en Côte d'Ivoire n'est pas du transit. En d'autres termes, un camion chargeant à Abidjan des marchandises pour Bamako n'est pas en transit en Côte d'Ivoire, mais seulement au cours de sa traversée du Burkina Faso. Les règles du GATT, en principe, ne s'appliquent donc pas. Pourtant, les destinataires de la marchandise, à Bamako, ont bien le sentiment que le parcours qui prend place en Côte d'Ivoire est du transit, et les services douaniers de ce pays considèrent les marchandises transportées comme en transit, dès lors que leur destination finale est à l'extérieur de la Côte d'Ivoire. La définition du transit ici adoptée et celle de la Convention de Barcelone de 1921 ne satisfont donc pas les besoins des pays enclavés. Encouragés par la Commission des Nations Unies pour le Commerce et le Développement, (CNUCED) ceux-ci se sont efforcés d'obtenir la réunion d'une conférence et la rédaction d'une convention qui reconnaîtrait sans ambiguïté leur droit à l'accès à la mer. Cet effort a abouti à la Convention de New York de 1965, examinée ci-après (voir para. 39 et suivants).

32. Exercice du droit de transit – équité. Après avoir exposé qu'aucune distinction ne doit en matière de transit être opérée en fonction du pavillon du navire, de l'origine, de la destination ou du propriétaire des marchandises en transit et des moyens de transport, l'Article V-2 de l'Accord stipule qu'*il y aura liberté de transit à travers le territoire des parties contractantes pour le trafic en transit en provenance ou à destination du territoire d'autres parties contractantes empruntant les voies les plus commodes pour le transit international*. L'Article V-8 stipule que *les transports de cette nature... ne seront pas soumis à des délais ou à des restrictions inutiles et seront exonérés de droits de douane et de tout droit de transit à l'exception des frais de transport ou des redevances correspondant aux dépenses administratives occasionnées par le transit* ? Ces tarifs doivent être *équitable*s et en rapport avec le coût effectif des services rendus.

economic relations, Massachusetts Institute of Technology (MIT). Press, Cambridge, Mass, 1989. Cl.J. Herr. *L'Accord général sur le commerce des services*. AFDI tome XL, 1994, p. 748-757.

33. Exercice du droit de transit – égalité de traitement L'égalité de traitement en matière de tarifs est la règle que *chaque partie contractante accordera au trafic en transit, en provenance ou à destination du territoire de toute autre partie contractante, un traitement non moins favorable que celui accordé au trafic en transit en provenance ou à destination de tous pays tiers* (Article V-5). La même règle d'égalité de traitement s'applique aux marchandises et produits en transit. Quoique l'Article V de la Convention GATT sur l'égalité de traitement ne mentionne que les produits (c'est-à-dire les marchandises) et non pas les véhicules, on interprète généralement le texte comme s'appliquant aux moyens de transport terrestres. Un État peut pour des raisons justifiées interdire la circulation de certains véhicules lourds, par exemple pendant la nuit ou les week-ends, mais la prohibition doit s'appliquer aux véhicules de toutes origines nationales.

34. Évaluation. Le GATT est incomplet sur la facilitation. Sa définition du transit est étroite et ne fait aucune référence aux besoins des pays enclavés. Il admet un droit au transit, qui peut être invoqué. Un accord bilatéral est cependant nécessaire pour son exercice et le GATT en fixe certaines des conditions, comme la règle d'égalité de traitement, elle-même issue du principe d'égalité entre États, qui découle de leur égale souveraineté. Mais le GATT n'a pas d'effets directs. Si aucun accord n'est passé, le droit de transit est sans valeur. Ceci étant, le GATT n'est pas ignoré. Il est significatif que l'Article 77[b] du traité de l'*Union monétaire et économique ouest-africaine* (UEMOA) (voir para. 389 et suivants *infra*) y fasse spécifiquement référence ainsi qu'aux droits et obligations qui en découlent. De même, dans l'Article 41 de l'Accord de Cotonou de juin 2000 entre l'Union européenne et les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique, (voir para. 133 *infra*), les parties à l'accord réitèrent leur attachement respectif au contenu du GATT.

d. Commerce de transit des États sans littoral – Convention de Genève de 1958. Convention de la Haute Mer et Convention de New York de 1965

35. Droit naturel ou prérogative²². Le droit d'accès des pays enclavés, en droit international, mérite ici un examen et quelques développements. Le point de savoir si la coutume internationale permet à un pays enclavé d'avoir accès à la mer a été l'objet de débats substantiels entre spécialistes. Pour certains d'entre eux c'est un droit, pour d'autres ce n'est qu'une prérogative du pays traversé qui doit autoriser le transit par un traité spécifique. Comme on a pu le voir dans les développements ci-dessus, le droit, s'il n'est pas naturel, semble avoir été reconnu par l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce. Trois autres traités sont caractéristiques de la manière dont le droit peut être exercé.

- La Convention et le Statut de Barcelone de 1921 sur la liberté de transit, examinée ci-dessus dans la sous-section b.

²² **BIBLIOGRAPHIE** M.I. Glassner, *Access to sea for developing landlocked States*, Nijhoff La Haye, 1970. Même auteur, *Bibliography on landlocked States*, Nijhoff, Dordrecht, 1955. L. Savadogo, *Essai sur une théorie générale des États sans littoral. L'expérience africaine*, LGDJ, Paris, 1997. E.D. Upadhyaya, *Transit trade of landlocked countries*, Institut d'études sociales, La Haye, 1975.

- La Convention de Genève de 1958 sur la haute mer.
- La Convention de New York de 1965 relative au commerce des États sans littoral.

Les deux dernières conventions sont examinées ci-dessous. La Convention de Montego Bay de 1982 sur le droit de la mer ne traite pas la matière. Elle considère seulement le droit des pays sans littoral à participer à l'exploitation des ressources vivantes de la zone économique exclusive des États côtiers, qui n'est pas examinée ici.

36. Convention de Genève de 1958 sur la haute mer²³. L'Article 3 de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer stipule que les États enclavés ont accès à la mer par accord avec les États situés entre eux et les États côtiers, toute considération étant accordée aux droits des États côtiers et des États de transit. La formulation est donc assez restrictive. Le Burkina Faso (1965), le Kenya (1969), Madagascar (1962), Maurice (1970), le Nigeria (1961), le Sénégal (1961), la Sierra Leone (1962), l'Afrique du Sud (1963), le Swaziland (1970) et l'Ouganda (1974) ont ratifié la convention. Elle a été signée mais non ratifiée par le Ghana (1958) et le Lesotho (1958). Les autres États se sont abstenus. Bon nombre d'États côtiers d'Afrique n'ont donc pas reconnu les droits des pays enclavés par l'intermédiaire de cette Convention. Réciproquement, certains États sans littoral n'ont pas saisi l'occasion qui leur était offerte de voir reconnaître leur droit d'accès à la mer libre.

Les extraits de la **Convention sur la haute mer**, enregistré auprès du Secrétariat des Nations Unies sous le numéro 6465 (Recueil des Traités, volume 450. N° 82) constituent l'**Annexe II-3** de ce recueil.

37. Contenu de la Convention sur la haute mer. L'Article 3 de la Convention formule, explicitement ou implicitement, un certain nombre de principes concernant le commerce et la facilitation.

- i) Les États n'ayant pas de littoral ont le droit de jouir de la liberté des mers dans les mêmes conditions que les États côtiers. Dès lors, ils doivent avoir libre accès à la mer.

²³ **BIBLIOGRAPHIE** The Law of the Sea, *A bibliography of the Law of the Sea 1968-1988, Two decades of law making. Le droit de la mer. Deux décennies de législation, de pratique des États et de doctrine.* New York, Bureau des affaires de l'océan et du droit de la mer, Nations Unies, 1991. A. Bermes, *Bibliographie du droit de la mer*, Éditions techniques et économiques, Paris, 1974. *African Intergovernmental meeting on aspects of the provisions of the Convention of the Law of the Sea*, Addis Ababa, 1984. New York, Conseil économique et social des Nations Unies, 1984. J.C.F. Wang, *Ocean politics and law. An annotated bibliography*, Greenwood Press, New York, 1991. Sur les États sans littoral, cf. *Rights of access of land-locked States to and from the sea and freedom of transit, Legislative history of Part A, art. 126 to 152 of the United Nations Convention on the Law of the Sea.* Bureau du Représentant spécial du Secrétaire général pour le droit de la mer, Nations Unies, New York, 1987. S.C. Viasscannie, *Landlocked and geographically disadvantaged States in the international law of the sea*, Clarendon Press, Oxford, 1990. A.M. Sinjela, *Land-locked States and the UNCLOS III Regime*, Oceana, New York, 1983. Trainmar France, *La desserte portuaire des pays sans littoral*, Séminaire de Dunkerque, 1993. Voir Note sous la SADC en ce qui concerne les États sans littoral d'Afrique du Sud.

- ii) À cet effet, l'accès à la mer leur sera assuré *par accord entre les États...conformément aux conventions internationales en vigueur, sur la base de la réciprocité.*
- iii) Dans les ports des États côtiers, un traitement égal sera accordé aux navires battant pavillon des États sans littoral.
- iv) Les États situés entre les États côtiers et les États sans littoral devront, par accord avec ces derniers, convenir de toutes dispositions relatives à leur droit de transit et d'égalité de traitement dans les ports.

38. Évaluation. La Convention sur la Haute Mer a probablement été source de confusion en stipulant que l'accès à la mer serait "libre" car ce terme, en anglais, pouvait signifier qu'aucune redevance ne pouvait être exigée pour cet accès. Les termes "sans entrave" auraient probablement été plus exacts. Plus important est le fait que les termes de la convention posent les mêmes problèmes que ceux du GATT. Très clairement, le document stipule que le droit d'accès au littoral ne peut résulter que d'un accord bilatéral entre les États intéressés. La Convention n'a pas d'effet direct, aucune force coercitive. Certes, elle crée une obligation "de négocier et de signer un accord" (*l'accès ...sera....accordé*) mais aucun délai n'est fixé pour la signature d'un tel accord et l'absence d'accord n'est pas sanctionnée. La convention n'est pas créatrice de normes.

39. La Convention de New York de 1965 sur le commerce de transit des pays États sans littoral. La Convention sur le commerce de transit des États sans littoral a été signée à New York le 8 juillet 1965, en même temps que l'Acte final de la Conférence des Nations Unies sur le même sujet. En vigueur depuis le 9 juin 1967, elle a été ratifiée, soit normalement soit par accession, par le Burkina Faso (1987), le Burundi (1968), la République centrafricaine (1989), le Tchad (1967), le Lesotho (1969), le Malawi (1966), le Mali (1967), le Niger (1966), le Nigeria (1966), le Rwanda (1968), le Sénégal (1985), le Swaziland (1969), la Zambie (1966). Le Cameroun et l'Ouganda l'ont signée en 1965 mais ont choisi de laisser la solution du problème de l'accès à la mer à des accords bilatéraux plutôt que de reconnaître un droit fondamental aux pays sans littoral par la voie d'une convention multilatérale. Mais on notera que la Charte maritime africaine (voir para. 150 *infra*) contient des engagements de tous les pays signataires sur les droits des pays enclavés de la Région. Un État qui n'était pas tenu par la Convention de New York peut donc l'être par la Charte maritime. Celle-ci, toutefois, n'a pas été enregistrée auprès des Nations Unies et n'a apparemment pas d'effets directs.

Le texte de la **Convention de New York sur le commerce de transit des pays sans littoral**, de 1965, enregistrée sous le N° 8641 auprès du Secrétariat des Nations Unies (référence Recueil des Traités, Volume 597, N° 3) constitue l'**Annexe II-4** du présent recueil.

40. Contenu de la Convention de New York de 1965. La Convention a progressé par rapport aux conventions précédentes dans sa reconnaissance des droits des États sans littoral. Son préambule pose huit principes concernant les droits des pays sans littoral : droit au libre accès à la mer, droit au transit à des conditions non discriminatoires, droit à l'égalité de traitement pour leurs navires dans les ports du littoral, etc. Mais ces droits ne doivent être exercés que s'ils sont *accordés* par des traités avec les pays côtiers qui *conserveront leur pleine souveraineté sur leur territoire*, étant entendu toutefois que tous les États *favoriseront* la conclusion d'accords régionaux ou internationaux en la matière.

Cette formulation n'est pas aussi généreuse que celle préparée antérieurement par un groupe de représentants des États sans littoral des différents continents (dont le Mali et la Zambie) qui demandaient que le droit d'accès ne dépendît pas de la signature d'accords particuliers avec les États côtiers. Ils eussent préféré une convention à effets directs. L'Organisation de l'Unité africaine (OAU) elle-même a déclaré avant l'ouverture des négociations du traité que *les États africains reconnaissent le droit à la mer des pays enclavés*. Mais le Nigeria, État côtier, a insisté sur la nécessité d'accords bilatéraux ou de conventions régionales pour fixer les conditions dans lesquelles ce droit serait exercé. Là encore, en dépit du principe formulé par le GATT, il y a eu carence à reconnaître le droit d'accès comme un droit fondamental et à effets directs et immédiats au bénéfice des pays enclavés.

41. Ratifications et accessions incomplètes. De façon caractéristique tous les États africains qui ont ratifié la convention ou qui y ont accédé (voir para. 39 *supra*) étaient des États enclavés, hormis le Sénégal et le Nigeria. En dépit de leur apparent engagement en faveur des États sans littoral dans les traités et protocoles régionaux et sous-régionaux, tous les autres États côtiers l'ont ignorée, peut-être parce qu'ils voulaient tirer le maximum d'avantages de conventions bilatérales, sans pour autant reconnaître le droit fondamental des pays enclavés et accepter les principes formulés par la convention. Cela peut être l'expression d'une méfiance à l'égard des conventions multilatérales à vocation mondiale, les accords régionaux leur étant préférés. Il est caractéristique également qu'en 1968 Le Tchad et la République centrafricaine se soient retirés de l'Union douanière et économique de l'Afrique centrale, (voir para. 175 et suivants *infra*) parce qu'aucun accord ne pouvait être obtenu sur une compensation des handicaps subis par ces États sans littoral de la sous région. La situation s'est cependant améliorée au fil du temps. Les accords régionaux et sous-régionaux reflètent désormais l'acceptation des droits spécifiques des États sans littoral. Par exemple, l'Article 378 du Code communautaire de la marine marchande de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (voir para. 190 et suivants *infra*) fait référence aux accords spécifiques qui doivent être convenus entre les États côtiers et ceux de l'intérieur *conformément aux termes de la Convention des Nations Unies sur le commerce des États sans littoral*. Enfin les États qui ne sont pas parties à la Convention de New York de 1965 sont désormais liés par l'Accord de partenariat ACP-U.E. 2000 (voir para. 133 *supra*). Cet Accord fait état des handicaps dont souffrent les États enclavés et reconnaît leur droit à des mesures correctives spécifiques. Les États côtiers qui ne sont pas liés par une convention le sont donc par une autre.

42. Droits des États traversés. Le Cinquième principe formulé dans le préambule de la Convention de New York dispose que les États traversés ont le droit de prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que l'exercice par les États enclavés des droits que leur reconnaît la Convention *ne porte pas atteinte à leurs intérêts légitimes*. On a toutefois fait remarquer que la convention est muette sur la question de savoir qui a qualité pour déterminer, et sur quels critères, l'existence et la consistance de tels intérêts.

e. Convention portant création d'un Conseil de coopération douanière

43. Historique. La Convention portant création d'un Conseil de coopération douanière a été conclue à Bruxelles le 15 décembre 1950 entre treize États européens, en même temps qu'un Protocole relatif au groupe d'étude pour l'Union douanière européenne. La convention a été

ouverte à l'accèsion par tout État à partir du 1^{er} avril 1951 et, en 1995, 123 États y avaient accédé²⁴. Il semble que le Conseil de coopération douanière soit désormais désigné comme Organisation mondiale des Douanes (*World Customs Organisation*) mais les informations manquent sur ce changement de dénomination et peut-être de nature, même sur le site Internet des Nations Unies.

La Convention de Bruxelles a été enregistrée sous le numéro 2052 par le Secrétariat général des Nations Unies. Elle a été publiée dans le Recueil des Traités, volume 171 N°. 305. Le Protocole relatif au groupe d'étude a été enregistré sous le N° 2111 à la même date et se trouve dans le Recueil des Traités, volume 160, N° 267. Le texte de la **Convention de Bruxelles portant création d'un Conseil de Coopération douanière** constitue l'**Annexe II-5** du présent recueil.

44. Objectif. La Convention a pour but (i) d'assurer aux régimes douaniers le plus haut degré d'harmonisation et d'uniformité, (ii) d'étudier les problèmes inhérents au développement des techniques douanières et de la législation y afférente et (iii) de développer la coopération entre États en matière douanière.

La Convention (**Article I**) crée un Conseil de Coopération douanière dont le siège est à Bruxelles et dont sont membres tous les États signataires de la Convention ou y ayant adhéré. Chaque État a un représentant dans le Conseil (**Article II**) principalement en charge (**Article III**) de:

- (a) Étudier toutes questions relatives à la coopération douanière ;
- (b) Examiner les aspects techniques et économiques des questions douanières ;
- (c) Élaborer des projets de conventions douanières ;
- (d) Faire des recommandations aux gouvernements pour assurer une interprétation uniforme des conventions douanières ; et
- (e) Diffuser tous renseignements et documents utiles.

45. Organisation. (Article VI) Le Conseil élit chaque année son Président et ses vice-présidents. Il dispose (i) d'un Comité de Nomenclature, (ii) d'un Comité de la Valeur. (iii) d'un Comité technique permanent ; et (iv) d'un Secrétaire général. (**Article IX**) Le Conseil établit avec les Nations Unies et avec tous autres organismes gouvernementaux les relations nécessaires à la poursuite de ses missions. Il peut établir des relations avec toute organisation non gouvernementale intéressée par les questions relevant de sa compétence. Une Annexe à la Convention précise la capacité juridique, les privilèges et les immunités du Conseil.

²⁴ Il n'a pas été possible de déterminer les États d'Afrique subsaharienne qui avaient accédé à la convention, car, sur ce point, les informations fournies par le site de la Série des Traités des Nations Unies diffèrent fortement de celles fournies par C.L. Viktor, *Répertoire des traités multilatéraux, 1648-1995*, M. Nijhoff, La Haye, 1998 Le relevé informatisé de la Série des Traités n'indique que quelques ratifications ou accessions.

f. Conventions sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières

46. Convention de Genève de 1923. Dans le cadre de l'effort de coopération internationale qui a marqué la décennie 1920-1930, la Société des Nations, en application de l'article 23 de son acte constitutif sur le traitement équitable du commerce international, a préparé et fait adopter une première *Convention sur la simplification des formalités douanière* signée à Genève le 8 novembre 1923. Cette Convention survit en ce qu'elle a été ratifiée par le Niger (1966) et le Malawi (1967) qui semblent ne pas avoir encore ratifié la Convention de Kyoto qui suit. Le Nigeria, Le Lesotho et le Zimbabwe, qui l'avaient également ratifiée après leur accession à l'indépendance, ont signé et ratifié la Convention de Kyoto qui a remplacé celle de Genève.

47. La Convention de Genève de 1923 fondait le régime douanier sur le principe du traitement équitable. (**Article 2**). Mais ce traitement allait au-delà de l'exécution des formalités et de la facilitation administrative. Il s'agit d'un premier instrument de libéralisation du commerce international, précurseur du GATT, de l'Uruguay Round et autres accords internationaux en la matière. La Convention (**Article 3**) déplorait donc les obstacles au commerce international par les *prohibitions et restrictions* qui devaient être réduites *au nombre le plus bas possible, avec un régime de licences d'importation, s'il est nécessaire, aussi souple que possible*. Les mesures nécessaires (**Article 7**) devaient *être prises pour que les lois et règlements douaniers ne soient pas appliqués de façon arbitraire*. Malgré son intérêt historique évident, cette convention ayant un caractère résiduel, son texte n'est pas annexé au présent recueil²⁵.

48. Convention de Kyoto de 1973. Cette Convention est entrée en vigueur en septembre 1974. Le Botswana (1991), le Burundi (1974), le Cameroun (1977), la République démocratique du Congo (1978), la Côte d'Ivoire (1978), la Gambie (1974), le Kenya (1983), le Lesotho (1982), le Nigeria, le Rwanda (1981), le Sénégal (1983), l'Afrique du sud (1981), l'Ouganda (1989), la Zambie (1984) et le Zimbabwe (1988) l'ont ratifiée ou y ont accédé. Non seulement un nombre important d'États d'Afrique subsaharienne ne l'a pas ratifiée, mais les ratifications ou accessions se sont étalées sur un grand nombre d'années, ce qui semble indiquer une hésitation à simplifier et à harmoniser les procédures douanières.

Le texte de la **Convention de Kyoto de 1973 sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières**, enregistrée sous le N° 13561 au Secrétariat des Nations Unies (Recueil des Traités, volume 950, N° 269), constitue l'**Annexe II-6** du présent recueil.

49. Domaine. La Convention a été rédigée sous les auspices du Conseil de coopération douanière étudié ci-dessus (para. 44). Son objectif est d'harmoniser et de simplifier les procédures douanières afin de faciliter le commerce international. Mais le terme *procédure* ne doit pas être interprété étroitement, comme s'appliquant seulement aux formalités douanières. De façon caractéristique, alors que le texte anglais de la Convention de Kyoto utilise le terme *procédure*, le texte français parle de *régime*, ce qui laisse entendre que l'objectif de simplification et d'harmonisation se situe bien au-delà du domaine limité de la procédure.

²⁵ Cf. Recueil des Traités Société des Nations, volume 30, N°371. Journal officiel de la République française, 1926, p.12892.

50. Structure et contenu. La Convention propose des définitions de termes douaniers, des normes et des pratiques qu'elle recommande. Son texte est rédigé en termes très généraux. Les normes et les pratiques recommandées sont décrites en annexe. Les parties à la Convention doivent accepter, avec ou sans réserves, au moins une annexe et appliquer ses dispositions. Elles peuvent donc accepter une annexe, en refuser une autre ou décliner d'appliquer une procédure recommandée aussi longtemps qu'elles formulent les réserves nécessaires au moment où elles ratifient l'annexe en question. Les États doivent notifier au Conseil de coopération douanière les différences entre leur législation et réglementation nationale et les dispositions des annexes adoptées. Ce type de communication encourage les parties à modifier leurs lois et règlements pour les aligner sur les dispositions des annexes tout en fournissant au Secrétariat du Conseil les informations nécessaires sur les procédures et usages applicables dans les différents pays. Les mesures proposées par la Convention et ses annexes constituent un minimum où chaque État est libre d'adopter des dispositions plus favorables.

51. Révision. La Convention de Kyoto a été révisée en 2000²⁶. Dans la nouvelle convention, normes et pratiques recommandées sont consignées dans une seule annexe générale que les parties sont supposées devoir approuver en totalité. En outre, le style des stipulations est plus incisif et la suggestion que les services de douanes des parties «pourraient» appliquer une règle ou une procédure a été remplacé par la formule impérative selon laquelle ils devront l'appliquer. La Convention révisée n'est pas en vigueur et ne semble même pas avoir été signée. On n'en trouve pas trace dans le recueil des Traités des Nations Unies.

g. Convention sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières.

52. Généralités. Cette Convention apparaît comme un complément utile de la Convention de Kyoto. Elle a été signée le 21 octobre 1982 et, malheureusement pour la facilitation des échanges en Afrique, n'a été ratifiée que par l'Afrique du Sud (1987) et le Lesotho (1988). Les quarante autres parties sont principalement des États européens. Cette Convention est en vigueur.

Son objectif est de faciliter les mouvements internationaux de marchandises en réduisant les exigences administratives en matière de formalités, ainsi que le nombre et la durée des contrôles, tant en ce qui concerne les procédures nationales et internationales que leur méthode d'application.

Le texte de la **Convention de Genève de 1982 sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières** enregistrée sous le N° 23583 au Secrétariat des Nations Unies (Recueil des Traités, volume 1409, n° 3), constitue l'**Annexe II-7** du présent recueil.

²⁶ Cf. J. Raven, *The Kyoto Convention, A New Port-Customs Relationship*, Ports and Harbors, Tokyo, Sept. 2000, p. 24.

53. Sources d'harmonisation (Articles 4 à 9). L'harmonisation des contrôles et procédures sera effectuée par (i) un nombre suffisant de personnels qualifiés, satisfaisant les besoins du trafic, (ii) un équipement et des installations adéquates et (iii) des instructions officielles aux fonctionnaires des Douanes. Les heures d'ouverture des bureaux et de contrôle des marchandises devront être harmonisées. L'échange d'information sera la règle. Les États parties devront s'efforcer d'utiliser des documents conformes aux modèles fournis par les Nations Unies. Les documents produits par des moyens techniques appropriés devront être acceptés tant qu'ils seront lisibles, intelligibles et conformes aux dispositions des règlements en vigueur, ce qui fait référence au développement des techniques informatiques de communication.

54. Marchandises en transit (Article 10). Chaque fois que cela sera possible, les parties traiteront les marchandises en transit par des procédures simples et rapides, en particulier si ces marchandises voyagent sous couvert de procédures internationales de transit ; les inspections se limiteront aux cas où elles sont justifiées par les circonstances ou les risques du moment.

La situation des pays sans littoral sera tout particulièrement prise en considération.

Le transit des marchandises en conteneurs ou en unités de charge offrant une sécurité adéquate devra être au maximum encouragé.

55. Annexes. Sept annexes la Convention portent sur des détails d'application :

Annexe 1	Harmonisation des contrôles douaniers et autres
Annexe 2	Inspections médicales et sanitaires, avec dispositions spéciales concernant les marchandises en transit
Annexe 3	Inspections vétérinaires, avec dispositions spéciales concernant les marchandises en transit
Annexe 4	Inspection phytosanitaire
Annexe 5	Contrôle de conformité aux normes techniques
Annexe 6	Contrôle de qualité
Annexe 7	Règles de procédure du Comité administratif à établir pour modifier la Convention si besoin est

h. Convention de Nairobi de 1977 sur l'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières

56. Domaine et structure. La Convention de Nairobi assure le suivi de la Convention de Bruxelles de 1950 créant le Conseil de coopération douanière (voir para. 44 *supra*). Ses objectifs sont l'établissement d'une coopération active entre administrations douanières de différents États pour prévenir et réprimer les infractions douanières nuisant à leurs intérêts commerciaux

et financiers. La Convention comprend (i) le texte de l'instrument et (ii) dix annexes, qui en font partie intégrante. Chaque annexe décrit un domaine de coopération et d'assistance.

- Assistance par une administration douanière à sa propre initiative
- Assistance à l'évaluation des droits de douane et taxes
- Assistance concernant les contrôles et les enquêtes
- Comparution des agents des douanes devant la justice à l'étranger
- Présence d'agents des douanes sur le territoire d'un autre État partie à la convention
- Mise en commun de l'information
- Participation à des enquêtes à l'étranger
- Assistance en matière de surveillance
- Assistance à la lutte contre le trafic de drogue
- Assistance à la lutte contre la contrebande des objets d'art

Aucune réserve à la Convention n'est acceptée mais les États parties à l'instrument peuvent soit accepter toutes les annexes, soit en accepter au moins une et refuser les autres. Cela peut certes freiner la coopération mais diminue ou élimine les chances des conflits de lois ou les incidents de frontière. Le Niger, par exemple, sur les onze annexes en a accepté six, refusant l'assistance sur demande en matière de surveillance.

57. Applicabilité. La Convention est entrée en vigueur le 21 mai 1980. La Côte d'Ivoire (1986), le Kenya (1988), le Malawi (1985), Maurice (1985), le Niger (1989), le Nigeria (1989), la Zambie (1986) et le Zimbabwe (1986) l'ont ratifiée ou y ont accédé. Le taux insuffisant de ratification en Afrique a été en partie compensé par la signature de la Convention de Cotonou de 1982 sur l'assistance mutuelle administrative en matière de douane (voir para. 385 et suivants ainsi que l'Annexe VII-28).

Le texte de la **Convention de Nairobi de 1977 sur l'assistance mutuelle administrative** enregistrée sous le N° 19805 au Secrétariat des Nations Unies (référence volume 1226, N°143 du Recueil des Traités), constitue l'**Annexe II-8** du présent recueil.

58. Contenu. Tout en formulant la règle suivant laquelle les administrations douanières des États parties à la Convention doivent coopérer, le document semble soucieux de prévenir tout abus de leur part.

Les principales dispositions de la Convention sont :

- (1) L'administration des Douanes d'un des États parties à la Convention peut demander une assistance mutuelle au cours de toute enquête ou en rapport avec toute procédure administrative ou judiciaire, dans les limites de sa compétence. Sur ce point, il est possible que la Convention reflète le souci d'éviter que l'administration des Douanes soit tentée d'empiéter sur la compétence d'autres

services ou encore d'aller jusqu'à l'abus de pouvoir au détriment d'intérêts légitimes, publics ou privés, y compris ceux d'individus ou d'étrangers.

- (2) L'assistance mutuelle ne s'étend pas à l'arrestation d'individus ou au recouvrement de droits, amendes ou autres sommes.
- (3) Toute information, renseignement, document ou autre, communiqué ou obtenu en application de la Convention, ne peut être utilisé qu'aux fins de la Convention. Toutes les communications passeront directement entre les administrations douanières intéressées.
- (4) La capacité d'assistance doit être réciproque si le service des douanes d'une des parties sollicite une assistance qu'il ne serait pas en mesure de fournir, il devra en informer la partie demanderesse, qui pourra alors fournir ou ne pas fournir l'assistance demandée.

i. Convention douanière sur les conteneurs et conventions similaires

59. Domaine et objectifs. Quatre conventions doivent être considérées :

- (1) La **Convention européenne relative au régime douanier des palettes dans les transports internationaux** (9 décembre 1960). Son objectif est de permettre l'importation des palettes sans paiement de droits d'entrée et l'importation de palettes destinées à la réexportation.
- (2) La **Convention douanière de Genève relative aux conteneurs** (2 décembre 1972). Son objectif est de permettre un mouvement rapide et aisé des conteneurs et leur admission temporaire dans les pays ouverts au commerce international. La Convention a remplacé une première convention de Genève relative aux conteneurs (28 mai 1956).
- (3) La **Convention de Genève sur le traitement douanier des conteneurs en pool utilisés pour le transport international** (21 janvier 1994). Son objectif est de faciliter le traitement douanier de cette catégorie de conteneurs.
- (4) La **Convention douanière de Bruxelles relative à l'importation temporaire des emballages** (6 octobre 1960) dont l'objectif et les dispositions sont similaires.

60. Applicabilité. Ces conventions sont diversement appliquées et de façon complexe.

- (1) La **Convention de Genève de 1960 sur le traitement douanier des palettes** est en vigueur. Les États européens, l'Australie et Cuba l'ont ratifiée ou y ont accédé. Aucun pays africain au sud du Sahara ne l'a signée ni ratifiée.
- (2) La **Convention de 1972 sur les conteneurs** est en vigueur mais le Burundi semble être le seul État subsaharien qui y ait accédé. La Gambie, le Cameroun, le

Kenya, le Malawi, Maurice, l'Ouganda et la Sierre Leone ont accédé à la convention d'octobre 1956, en principe périmée et remplacée par celle de 1972 mais toujours en vigueur entre les parties qui n'ont pas ratifié cette dernière.

- (3) Le seul État subsaharien à avoir ratifié la **Convention sur l'importation temporaire d'emballages** est la République centrafricaine.
- (4) La **Convention de 1994 sur les conteneurs en pool** signée par l'Ouganda n'a pas été ratifiée. Elle est en vigueur depuis 1998, principalement en Europe.

Toutefois, l'Annexe II du Protocole No 3 joint à l'Accord sur le Corridor Nord entre le Kenya, le Rwanda, le Burundi, l'Ouganda et le Zaïre stipule que les parties à l'Accord s'engagent à accepter les unités de charge (conteneurs) approuvées conformément aux conventions ci-dessus (voir para. 227 et suivants). En conséquence, pour ce qui est du Corridor, le Kenya et l'Ouganda sont liés par deux conventions, la Convention de 1956 et, dans le cadre de l'Accord sur le Corridor, par celle de 1972. Pour d'autres sections de leur réseau de transport, ces États sont liés par la Convention de 1956. Seuls le Zaïre, le Rwanda et le Burundi sont tenus par la Convention de 1972 par l'intermédiaire de l'Accord sur le Corridor, mais ne sont tenus par aucune convention sur les autres sections de leur réseau de transport.

La **Convention douanière de Genève de 1960 sur les palettes** a été enregistrée sous le N° 6200 auprès du Secrétariat des Nations Unies (Recueil des Traités, volume 429, n° 211). Son texte constitue l'**Annexe II-9** du présent recueil.

Le texte de la **Convention douanière de Genève de 1956 sur les conteneurs** a été enregistré sous le N° 4834 auprès du Secrétariat des Nations Unies (Recueil des Traités, volume 338, N° 103). Son texte constitue l'**Annexe II-10** du présent ouvrage.

La **Convention douanière de Genève de 1972 sur les conteneurs** a été enregistrée sous le N° 14449 auprès du Secrétariat des Nations Unies (Recueil des Traités, volume 908, N° 43). Son texte constitue l'**Annexe II-11** du présent recueil.

Le texte de la **Convention douanière de Genève de 1960 sur les emballages** a été enregistré sous le N° 6861 auprès du Secrétariat des Nations Unies (Recueil des Traités, volume 473, N°131). Son texte constitue l'**Annexe II-12** du présent recueil.

La Convention sur les conteneurs en pool n'a pas été encore publiée dans les recueils internationaux.

61. Conteneurs. Les Annexes à la Convention de 1972 fixent en détail les caractéristiques techniques des conteneurs et de leurs marques.

D'après la convention :

- (1) Chaque État contractant devra accorder l'admission temporaire aux conteneurs, vides ou chargés, pour une durée de trois mois pouvant être prolongée.

- (2) Les conteneurs peuvent être réexportés en passant par tout bureau des douanes compétent, même si ce bureau est différent de celui de l'admission temporaire du conteneur.
- (3) Les conteneurs en admission temporaire peuvent être utilisés pour le trafic intérieur.
- (4) Les conteneurs dont on désire qu'ils soient admis au transport de marchandises sous scellés douaniers doivent être conformes aux réglementations contenues dans une annexe à la Convention. Mais les conteneurs approuvés par un État contractant pour le transport sous scellés de douane et satisfaisant les conditions formulées dans les règlements devront être acceptés par les autres États contractants pour effectuer tout transport international sous scellés. Les États contractants éviteront de retarder le mouvement des marchandises quand les insuffisances présentées par le conteneur sont d'importance mineure et ne présentent aucun risque de contrebande.

62. Application en Afrique subsaharienne. La question de savoir si les pays subsahariens devraient accéder à cette convention mérite certainement considération. Il est caractéristique que la Convention de Genève de 1975 sur le transport international de marchandises sous couvert de carnets TIR (voir para. 113 et suivants *infra*) stipule que les conteneurs approuvés pour le transport de marchandises dans le cadre de la Convention de 1972 seront considérés comme satisfaisants les conditions posées par la Convention de 1975 concernant les conteneurs acceptables pour transport sous carnets TIR.

63. Palettes et emballages. Ces deux conventions contiennent des dispositions semblables. Les palettes et les emballages peuvent être importés temporairement pour une durée de trois à six mois sous réserve de réexportation. Des dispositions spécifiques s'appliquent aux palettes et aux emballages détruits ou endommagés pendant leur période d'importation temporaire.

j. Conventions douanières sur l'importation temporaire de marchandises

64. Ces instruments sont les suivants :

- (a) Le principal instrument, central au système, est la Convention douanière sur le carnet ATA pour l'admission temporaire de marchandises (Bruxelles 1961). Elle est examinée dans les paragraphes qui suivent. Les trois autres, dont la liste suit, ont été établies sur les mêmes lignes. Elles ne sont pas examinées en détail ici.
- (b) La Convention douanière de Bruxelles relative à l'importation temporaire de matériel pédagogique (8 juin 1970) ratifiée par le Cameroun, le Niger, le Rwanda, la Somalie et le Togo (Nations Unies N° 11650, Recueil des Traités, volume 817, N° 313).
- (c) Convention douanière de Bruxelles relative à l'importation temporaire de matériel professionnel (8 juin 1961) ratifiée par l'Afrique du Sud, la Côte d'Ivoire,

Madagascar, le Niger, le Nigeria, la République centrafricaine, la Sierra Leone, le Soudan, le Zimbabwe (Nations Unies N° 6862, Recueil des Traités, volume 473, N° 153).

- (d) Convention douanière de Bruxelles sur l'importation temporaire d'équipement scientifique (11 juin 1968) ratifiée par le Bénin, le Gabon, le Ghana, le Niger et le Tchad (Nations Unies N° 5667 Recueil des Traités, volume 690 N° 97).

65. La Convention ATA. La Convention ATA (Admission temporaire, *temporary admission*) signée à Bruxelles le 6 décembre 1961 a été ratifiée par la Côte d'Ivoire (1962), le Nigeria (1973), l'Afrique du Sud (1975), le Sénégal (1977), le Niger (1978), Maurice (1982) et le Lesotho (1983). D'après l'Organisation internationale des douanes à Bruxelles, y ont également accédé ou l'ont ratifiée le Cameroun, le Ghana, le Malawi, le Mali et la Tanzanie. Elle a été enregistrée par le Secrétariat Général des Nations Unies sous le N° 6864 et publiée dans le Recueil des Traités, volume 473, N° 219).

66. Contenu. Le système ATA d'admission temporaire de marchandises est basé sur un système de garanties du paiement des droits de douane par des associations agréées, telles les chambres de commerce. Ces associations émettent le carnet ATA valide pour un an seulement et décrivant les marchandises en admission temporaire et indiquant leur valeur. Le recours aux carnets est strictement réservé aux marchandises en transit devant être réexportées. Les marchandises devant faire l'objet d'une transformation ou devant être réparées ne peuvent bénéficier à l'importation du régime des carnets ATA (Article 3). Lorsque les conditions d'admission en transit ne sont pas satisfaites, les associations garantes émettrices du carnet ATA doivent payer les droits de douane et les sommes qui, des titres divers, peuvent être exigées en sus. Par contre, ces paiements supplémentaires ne doivent pas excéder 10 % du montant des droits de douane (Article 5). Les importateurs sont solidairement et individuellement responsables du paiement (*idem*). Il appartient à l'association émettant les carnets d'apporter la preuve que les marchandises ont été réexportées (Article 6). Pour protéger les usagers d'éventuels abus, la Convention stipule que les visas des carnets en douane aux heures normales de service, ne doivent donner lieu à aucun paiement supplémentaire en rémunération des services de l'administration (Article 10).

La Convention ATA n'est pas annexée au présent Recueil, les informations données ci-dessus étant suffisantes aux fins de ce dernier.

B. CONVENTIONS MARITIMES

a. Généralités

67. Domaine des conventions. Les conventions maritimes sont nombreuses et se répartissent en diverses catégories, concernant le droit public ou privé.

68. Conventions de droit public. La Convention sur la haute mer de 1948, qui formule les principes fondamentaux de la liberté des mers et du contrôle des États côtiers sur les eaux

voisines de leur littoral, vient en tête. Vient ensuite une première sous-catégorie de conventions concernant la sécurité des navires et de la navigation, comme la Convention de Londres de 1955 sur les lignes de charge ou bien la Convention de Bruxelles de 1910 sur l'unification des règles de droit en matière de collisions entre navires. Une seconde sous-catégorie traite de la conservation du milieu marin et de l'environnement. Ainsi de la Convention de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution accidentelle ou de la Convention de 1954 pour la prévention de la pollution marine (POLMAR). Une des trois sous-catégorie concerne l'utilisation par les navires, les passagers et les marchandises des infrastructures mise à la disposition du commerce maritime. Parmi ces conventions, deux sont d'un intérêt particulier en matière de facilitation :

- La Convention de Genève de 1923 sur le régime international des ports maritimes
- La Convention de Londres de 1965 sur la facilitation du trafic maritime international

69. Conventions de droit privé. Une seconde catégorie concerne les aspects commerciaux de la navigation marchande, en particulier (i) la responsabilité du transporteur par mer (règles de Bruxelles, de Visby et de Hambourg) ; et (ii) la responsabilité du propriétaire de navires. Les conventions de cette catégorie concernent indirectement la facilitation, car en se conformant aux règles qu'elles édictent, transporteurs et chargeurs sont davantage en sécurité et les usages commerciaux sont uniformisés. Ce qui a un impact sur les taux de fret et les primes d'assurance. Ces conventions sont donc examinées brièvement ci-après. Il s'agit de :

- La Convention de Bruxelles de 1924 sur l'unification de certaines règles de droit concernant les connaissements
- La Convention de 1976 sur le transport des marchandises par mer
- La Convention de Vienne de 1991 sur la responsabilité des opérateurs; de terminaux
- La Convention sur l'unification des règles de limitation de responsabilité des propriétaires de navires

b. Convention sur le régime international des ports maritimes²⁷.

70. Généralités. La Convention de Genève de 1923 sur le régime international des ports maritimes est l'une des conventions de la période 1921-1929, période durant laquelle la Société des Nations s'est efforcée d'encourager les États à ouvrir leurs économies et à coopérer à la facilitation du commerce international. Elle se situe dans la même ligne que la Convention de Barcelone de 1921 sur la liberté de transit (voir para. 27). La Convention sur le régime des ports lie non seulement les États et les administrations portuaires mais aussi tous les opérateurs de

²⁷ **BIBLIOGRAPHIE:** R, Laun, *Le régime international des ports*, Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye, vol. 15, 1926, p. 5-143.

terminaux et concessionnaires *de quelque sorte que ce soit*», disposition ignorée souvent, aussi bien de la part des opérateurs que des autorités portuaires. Elle est de toute évidence créatrice de normes et a des effets directs.

71. Applicabilité. Le Royaume Uni a ratifié la Convention (2 septembre 1925) pour la Gambie, le Ghana (alors Côte d'Or), le Cameroun (mandat britannique sur le Cameroun), le Kenya, Maurice, le Nigeria, la Sierra Leone, la Somalie, le Tanganyika, et Zanzibar. Au contraire, la France a spécifiquement exclu de son adhésion à la Convention (1^{er} décembre 1924) toutes ses colonies, protectorats et autres dépendances. De ce fait, et sur la base des informations disponibles, seuls la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso, Madagascar, Maurice, le Nigeria, et le Zimbabwe y ont accédé depuis l'indépendance.

Le texte de la **Convention sur le régime international des ports maritimes**, enregistrée sous le N° 1379 auprès de la Société des Nations Unies (référence 58-285 du Recueil des Traités), constitue l'**Annexe II-13** du présent ouvrage.

72. Problématique. Le droit d'un navire étranger à l'accès au port d'un autre pays est un point litigieux en droit international²⁸. La coutume internationale ne reconnaît pas ce droit. Le droit anglais, par contre, l'admet et le *Dangerous Vessels Act* de 1995 a été nécessaire pour donner en Grande Bretagne les pouvoirs nécessaires aux autorités portuaires de prohiber l'entrée d'un navire. Le droit français soumet toute entrée à la seule autorisation du capitaine de port et le Conseil d'État considère que dans ce domaine *il jouit d'une totale liberté d'appréciation*. Le problème est devenu plus aigu avec le développement des risques de pollution des eaux portuaires ; la tendance est à la prohibition plutôt qu'à la reconnaissance du droit à l'accès. Mais tout refus d'accès, dans quelque système juridique que ce soit, doit être justifié par un motif valide.

73. La Convention. La Convention ne stipule pas expressément un droit automatique à l'accès, mais formule une règle d'égalité de traitement entre navires battant pavillon national et navires étrangers, *en ce qui concerne la liberté d'accès, d'utilisation complète des installations portuaires*. Il y a en fait, par conséquent, une reconnaissance implicite d'un droit d'entrée qui peut être limité *pour des raisons de bonne administration*, pourvu que la règle d'égalité de traitement soit respectée. Le régime est par conséquent :

- (i) **(Article 1) Définition.** Un port maritime est un port normalement fréquenté par des navires de mer et utilisé pour le commerce extérieur.
- (ii) **(Article 2) Égalité de traitement des navires.** Tous les navires doivent être traités également, qu'ils soient nationaux ou étrangers, dans les ports des États parties à la Convention, et en ce qui concerne les mises à quai, le chargement et le déchargement des marchandises, les droits et redevances et les prestations de service en général..

²⁸ **BIBLIOGRAPHIE** A.W. Lowe, *The Right of entry into maritime port in international law*, San Diego Law Review, San Diego, Cal. 4.1977, p. 597-622.

- (iii) **(Article 4) Publication des tarifs.** Tous les tarifs portuaires doivent être publiés avant leur application.
- (iv) **(Articles 5 à 7) Égalité de traitement en matière de tarifs.** Toutes les marchandises, quel que soit le pavillon du navire à bord duquel elles sont importées ou exportées, doivent être soumises aux mêmes droits de douane ou autres droits et redevances. Les exceptions à cette règle, basées sur des considérations particulières, économiques ou autres, ne devront pas être utilisées comme un moyen de discrimination inéquitable.
- (v) **(Article 11) Pilotage et remorquage.** Chaque État peut organiser les services de pilotage et de remorquage portuaire comme il le considère convenable, sous réserve de l'observation de la règle d'égalité de traitement.

La Convention admet le droit et la nécessité pour les autorités portuaires locales de restreindre et de limiter l'accès au port dans des circonstances exceptionnelles pourvu que les mesures prises soient appliquées de façon égale à tous les navires et à toutes les marchandises, sans discrimination injustifiée, basée sur le pavillon du navire, l'origine ou la destination de la marchandise. La Convention ne s'applique ni au cabotage national ni aux navires de pêche ou à leurs prises.

74. Application aux marchandises transportées par rail. D'un intérêt particulier sont les termes de l'Article 6 de la Convention qui rendent applicables aux signataires les stipulations des Articles 4 et 20 à 22 de la Convention de Genève de 1923 sur le régime des chemins de fer, que l'État partie à la Convention sur le régime des ports soit ou non partie à celle sur les chemins de fer. Comme on le verra ci-après (para. 94 *infra*) aucun des États francophones n'est partie à la Convention sur les chemins de fer de 1923. Mais ils sont tenus à l'observation de certaines de ses clauses par le renvoi opéré par et dans la convention sur le régime des ports. Dans l'Article 6, les États conviennent de s'abstenir de toute discrimination en matière d'exploitation ferroviaire au détriment d'autres États. Dans les Articles 20 et 21, ils s'engagent à éviter tout abus et toute discrimination hostile dans le domaine des tarifs ferroviaires. L'Article 22 étend l'application de ces dispositions aux marchandises stockées dans les ports. Mais la convention portuaire ne fait aucune référence au transport routier, ce qui est caractéristique de la domination des chemins de fer dans le transport terrestre quand la convention a été signée. De ce fait, les marchandises transportées par rail sont protégées, les autres ne le sont pas.

75. Application. Il n'est pas certain que la convention soit actuellement appliquée. On a la preuve que, dans un État africain partie à celle-ci, les cadres de l'administration portuaire, y compris le chef des services juridiques, ignoraient tout de son existence. On peut soupçonner que les États africains ne connaissent pas leurs obligations en la matière et ne voient pas l'urgence de s'y soumettre, car ils accordent éventuellement un régime préférentiel à leurs navires. Il est caractéristique que les parties à l'accord ACP-EU de 2000, et parmi elles trente États africains, dont quinze limitrophes de la mer, aient convenu d'accorder aux navires des autres signataires un traitement qui ne soit pas moins favorable que celui accordé à leurs propres navires en ce qui concerne les ports, l'utilisation des infrastructures, les redevances et droits correspondants, les facilités en matière douanière, l'attribution des postes à quai et l'accès aux terminaux (voir para. 133 *infra*). Ces engagements étaient inutiles de la part des États qui étaient parties à la Convention de 1923 sur le régime des ports. Ils avaient une obligation

d'égalité de traitement à l'égard de tous les navires, qu'ils arborent ou non le pavillon d'un État partie à l'Accord ACP-E.U. de 2000. De même, et auparavant, les principes de base de la Convention de New York de 1965 sur l'accès à la mer des pays sans littoral (para. 39 et suivants), fait état de droits à accorder aux navires battant pavillon des États enclavés, dans les ports du littoral, droits qui sont déjà reconnus par la Convention de 1923 ici présentée.

c. Convention sur la facilitation du trafic maritime international

76. Objectifs. La Convention de Londres de 1965 sur la facilitation du trafic maritime international a pour objectif de faciliter le trafic maritime en simplifiant et réduisant au minimum les formalités, exigences et procédures documentaires à l'arrivée, pendant le séjour et au départ des navires participant au commerce international.

77. Applicabilité. Cette Convention a été rédigée et proposée par l'Organisation maritime internationale (OMI). À la date du présent rapport, l'Angola, le Bénin, le Cameroun, le Cap Vert, le Congo, la République démocratique du Congo, la Côte d'Ivoire (1967), le Ghana (1965), la Guinée Bissau, le Liberia, la Mauritanie, Maurice, le Nigeria (1967), le Sénégal, les Seychelles, la Sierra Leone, l'Afrique du Sud, le Togo, la Zambie l'ont ratifiée ou y ont accédé. Le Code communautaire de la marine marchande de la CEMAC (para. 190 *infra*) y fait expressément référence.

Le texte de la **Convention visant à faciliter le trafic maritime international**, enregistré sous le N° 8564 auprès de la Société des Nations Unies (Recueil des Traités, volume 591, n° 265), constitue l'**Annexe II-14** du présent recueil.

78. Objet et structure. La Convention a été adoptée pour éviter de retarder inutilement le trafic maritime pour accroître la coopération entre États et pour assurer le maximum d'uniformité en matière de procédures. Elle a pour but de prohiber le harcèlement des capitaines de navires, des équipages, des passagers et des consignataires de navires, par des formalités portuaires excessives. Elle réduit au minimum le nombre et le type de documents exigés lors de l'escale. Une annexe à la Convention donne la liste des huit documents qui, hors le cas où des circonstances spéciales et particulières, justifient des demandes supplémentaires, doivent suffire aux autorités portuaires et autres pour accomplir leurs tâches de contrôle. La Convention est établie dans les mêmes formes que la Convention de Kyoto sur la simplification des procédures douanières : une annexe contient les normes et usages recommandés en ce qui concerne les formalités.

- La Convention définit les *normes* comme des mesures convenues au plan international qui sont nécessaires et praticables aux fins de faciliter le trafic maritime international.
- Les *pratiques ou usages recommandés* sont les mesures qui permettent l'application de ce qui est désirable au sens de la Convention.

Par exemple, des procédures simplifiées devraient être applicables aux passagers des paquebots de croisière visitant le pays. Les bureaux du port devraient être ouverts aux heures normales de travail et aucun tarif supplémentaire ne devrait être appliqué quand les fonctionnaires

travaillent en heures supplémentaires. L'OMI a également mis au point des imprimés standardisés pour les formalités concernant les navires et pour les bureaux des ports.

d. Convention de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles de droit concernant les connaissements

79. Généralités. Cet instrument concerne la responsabilité du transporteur maritime. La convention d'origine était la Convention de Bruxelles de 1924. Elle a été modifiée en 1968 par un protocole énonçant les règles dites de Visby relevant le plafond de la responsabilité et élargissant la portée de la Convention²⁹.

80. Applicabilité. L'Angola, le Cap Vert, le Cameroun, le Congo, la République démocratique du Congo (Zaïre), la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana (par le Royaume Uni en tant que Côte d'Or), Maurice (par le Royaume Uni en tant qu'Île Maurice), le Mozambique, le Nigeria (par le Royaume Uni), le Sénégal, les Seychelles, la Sierra Leone, la Somalie et la Tanzanie ont ratifié la Convention de Bruxelles ou y ont accédé. Seuls le Liberia et le Congo semblent avoir ratifié le Protocole de 1968 (Règles de Visby), mais la matière nécessite encore examen. La Convention a été dénoncée par le Royaume Uni, la Suède, la Norvège, les Pays-Bas, l'Italie la Finlande et le Danemark, à la suite du mouvement en faveur d'une nouvelle convention, dite des Règles de Hambourg, qui sont examinés ci-après (para. 82 *infra*). En outre, un certain nombre d'États, comme en Europe, la France et en Afrique subsaharienne, les États membres de la CEMAC (voir para. 190 *infra*) imposent le recours à leur législation nationale pour tout transport au départ ou à destination de l'un de leurs ports, ce qui est du reste matière à conflit entre les parties au contrat de transport maritime. Le Congo et le Cameroun, par exemple, sont tous deux signataires de la Convention de Bruxelles et membres de la CEMAC, dont le Code communautaire de la marine marchande, promulgué en 2001 énonce des règles différentes de celles de la Convention de Bruxelles, mais il ne semble pas que les deux États cités aient pour autant dénoncé cette Convention.

81. Domaine. La convention énonce des règles touchant à la responsabilité du transporteur maritime depuis le chargement jusqu'au déchargement (de palan à palan), quand le transport se fait sous connaissement, y compris un connaissement émis sous charte partie. Elle constitue donc la source normale de droit de la responsabilité pour le transport de marchandises diverses. Elle ne s'applique pas au transport en pontée ou aux chartes parties, sans connaissement. De même, elle n'est pas applicable aux opérations prenant place sur un terminal même si celui-ci est sous le contrôle du transporteur. D'autres régimes de responsabilité s'appliquent dans ce cas. Elle s'applique quand le connaissement a été émis dans un État signataire, quand le transport

²⁹ **BIBLIOGRAPHIE:** Sir Alan Abraham Mocatta and al, *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, Sweet et Maxwell, London, 1995. W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, Buttersworth, London, 1987. E. du Pontavice et P. Cordier, *Transport et affrètement maritimes*, Delmas, Paris, 1990. R. Rodière et E. du Pontavice. *Droit maritime*, Dalloz, Paris, 1991. M. Bourcelet, *Le transport maritime sous connaissement, droit canadien, américain et anglais*, Presses de l'Université de Montréal, Montréal, 1972. C.K. Nubupko, *Les pays en voie de développement, usagers du transport maritime face au droit maritime*, thèse, Paris, 1984.

commence dans un tel État ou quand le connaissement renvoie spécifiquement à la Convention. Il en résulte que si la Convention, dans les limites étroites de sa validité, est généralement applicable aux transports entre pays industrialisés et pays africains au sud du Sahara, elle peut ne pas s'appliquer au trafic interafricain. Dans l'ensemble, le régime de la Convention de Bruxelles, faisant peser la charge de la preuve de la faute du transporteur sur le chargeur ou le destinataire, a été considéré par les clients du transporteur, et spécialement dans les pays en voie de développement, comme faisant la part trop belle au transporteur et à ses agents qui sont aussi couverts par les limites de responsabilité stipulées dans l'instrument.

Le texte de la Convention de Bruxelles n'est pas annexé au présent recueil, les développements qui précèdent étant suffisants du point de vue de cette étude.

*e. Convention (Règles de Hambourg) sur le transport de marchandises par mer*³⁰

82. Applicabilité. Les règles dites de Hambourg, adoptées le 31 mars 1978 après une conférence internationale tenue à Hambourg, sont en vigueur depuis le 1^{er} novembre 1992. La convention stipulant les règles a été signée par la plupart des États maritimes. Vingt-cinq États l'ont ratifiée ou y ont accédé, dont un est enclavé en Europe ; quatre sont des États de l'ancien bloc de l'Est, et dix-huit se situent en Afrique, le Burkina Faso, la République démocratique du Congo, l'Égypte, la Gambie, la Guinée, le Kenya, le Lesotho, le Maroc, le Nigeria, le Sénégal, la Sierra Leone, la Tanzanie, la Tunisie et la Gambie. Elle est par conséquent applicable aux transports entre ces pays et soumis à leur droit.

83. L'échec de la signature et de la ratification du projet de convention en 1980 sur le transport multimodal, illustre également la faible attractivité des Règles de Hambourg pour les transporteurs maritimes (para. 123 *infra*.) Cette convention était basée sur ces règles en matière de responsabilité et n'était dès lors pas acceptable aux États qui les refusaient. Le Code communautaire de la marine marchande de la CEMAC (para. 190 *infra*) reprend les Règles de Hambourg et fait référence spécifique à la convention du même nom.

84. Portée de la convention. La Commission des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) a élaboré les Règles de Hambourg sous l'influence des pays en voie de développement qui souhaitaient un instrument de droit international plus favorable à la marchandise que la Convention de Bruxelles de 1924. On a également avancé que les Nations

³⁰ **BIBLIOGRAPHIE** R, Rodière et E, du Pontavice, *Droit maritime*, Dalloz, Paris, 1991, p. 307-323. G. Auchter, *La Convention sur le transport des marchandises par mer (Règles de Hambourg 1978)*, in *Droit européen des transports*, vol. No 1 à 3. C.F. Luddeke et A. Johnson, *The Hamburg Rules from Hague to Hamburg through Visby*, Lloyd's of London, 1995. F.A. Nlerim, *The application and some implications of the Hamburg Rules for Nigeria*, RADIC, vol. 9, 1997, p. 386-408. J.E. Bokalli, *Le nouveau droit des transports maritimes internationaux de marchandises: les règles de Hambourg*, 9 AJICL Publication et référence p. 836-852. P.Y. Nicolas, *Les Règles de Hambourg devant les tribunaux français*, *Droit maritime français*, Paris, n° 583, 6.1998, 547. B. Makins, *The Hamburg Rules, a casualty?* B. Makins, Bayview, NSW, 1994. S. Leif, *The Hamburg Rules and transport documents*, Nordisk Institute for Sjøret, Oslo, 1980.

Unies étaient en cela encouragées par la loi française de 1966 qui a modernisé le Code de commerce dans un sens également plus favorable aux intérêts du fret. L'application de la loi de 1966 en droit français est obligatoire. Elle est d'ordre public. Aucune clause primant les autres (*paramount*) contraire à ses dispositions, sur un connaissement ou dans un contrat de transport, n'est valable. La Convention de Hambourg, de portée bien supérieure à celle de Bruxelles, a été présentée comme un ensemble de règles portant sur toute l'opération de transport. Principalement :

- (1) La Convention s'applique à tous les transports de marchandises par mer sous connaissement, qu'elles soient chargées en pontée ou en cales.
- (2) La période pendant laquelle est engagée la responsabilité du transporteur n'est plus limitée de sous palan à sous palan mais couvre tout le temps pendant lequel les marchandises sont sous la garde du transporteur.
- (3) Il y a présomption de responsabilité contre le transporteur. La charge de la preuve de sa diligence pèse sur lui.
- (4) La liste des cas d'exonération est limitée.

Le texte des règles de Hambourg n'est pas annexé au présent ouvrage, ce qui précède étant jugé suffisant aux fins de cette étude.

85. Évaluation. Il y a peu de chances que les Règles de Hambourg soient acceptées par le monde du commerce maritime et que les nations qui le constituent ratifient la convention. Il est caractéristique que, bien que ses propres lois protègent les chargeurs, le gouvernement français, après avoir fait voter la loi No 81-348 (15 avril 1981) autorisant la ratification, n'a jamais ratifié. Une étude serait nécessaire pour identifier les types de contrats de transport maritime entre les pays industrialisés et les États d'Afrique subsaharienne et d'évaluer leur impact sur le coût des transports et la facilitation.

f. Convention de Vienne de 1991 sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international

86. Historique. L'approche globalisante utilisée pour élaborer les Règles de Hambourg a conduit les Nations Unies à préparer une *Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international*. Elle a été signée à Vienne le 19 avril 1991. Comme la Convention de Hambourg, elle est orientée vers l'élimination des obstacles juridiques aux intérêts des chargeurs et des destinataires de marchandises des pays en voie de développement. Elle a pour but d'établir des règles uniformes concernant la responsabilité pour pertes, avaries, retard de livraison ou autre, lorsque les marchandises sont sous la garde des transporteurs et qu'elles ne sont pas couvertes par les conventions applicables aux différents modes de transport. La Convention de Vienne n'est jamais entrée en vigueur. Les chances sont faibles qu'on parvienne à réunir le nombre de signatures nécessaires à cet effet. Mais son contenu peut présenter de l'intérêt en vue de la rédaction d'une convention régionale ou sous-régionale. Aucun État africain, toutefois, ne semble anxieux de voir ses propres opérateurs de terminaux – dont un certain nombre sont des entreprises publiques – être soumis à la discipline

imposée par la Convention. Aucune convention ou réglementation africaine n'a donc vu le jour.

Le texte de la **Convention de Vienne sur la responsabilité des exploitants de terminaux** constitue l'**Annexe II-15** du présent recueil.

87. Contenu. Les principales dispositions de la Convention sont :

- (1) **(Article 1) Définition des opérateurs.** L'opérateur d'un terminal de transport est la personne qui, dans le cours de ses activités professionnelles, prend en charge des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue de fournir des services à caractère de transport, portant sur ces marchandises, dans un espace placé sous son contrôle.
- (2) **(Article 2) Applicabilité.** Les règles formulées par la Convention sont applicables quand les services sont fournis par un opérateur dont l'activité se déroule dans un État partie à la convention ou encore quand les services de transports et services connexes sont soumis à la loi d'un État partie à la convention.
- (3) **(Article 4) Charge de la preuve.** L'opérateur doit remettre un reçu des marchandises. Il est présumé les avoir reçues en bon état, sauf preuve contraire. En cas d'avaries, de retards ou autre, l'opérateur est présumé responsable sauf s'il prouve que les avaries, le retard ou autre, ne sont pas dus à son comportement ou à sa négligence.
- (4) **(Articles 6 à 9) Limitation de responsabilité.** L'opérateur peut limiter sa responsabilité. Le droit de limitation de responsabilité n'est pas consenti lorsque les avaries, les pertes, les retards ou autre trouvent leur origine dans une omission de l'opérateur lui-même, d'un de ses subordonnés ou agents.
- (5) **(Article 17) Caractère obligatoire de la convention.** Toute stipulation dans un contrat conclu par l'opérateur et dont l'objet porte sur l'exploitation du terminal est nulle de plein droit si elle déroge, directement ou indirectement, aux stipulations de la convention.

g. Conventions pour l'unification des règles concernant la responsabilité des propriétaires de navires de mer

88. Historique. Les conflits de lois entre droit anglais et droits des pays d'Europe continentale ont conduit, à partir de 1885, à une série de conférences et à l'élaboration d'instruments juridiques sur la matière. La première convention a été celle de 1924, qui n'est plus en vigueur. Elle a été remplacée par la Convention du 10 octobre 1957 ratifiée par le Congo, le Gabon, Madagascar et Maurice. Cette Convention autorise le propriétaire de navire à limiter sa responsabilité pour dommages, y compris la mort, causés aux passagers et pour les dommages aux marchandises, pourvu que le propriétaire ou son commettant ne soit pas en faute. Une nouvelle convention lui a été substituée en 1976. Elle est examinée ci-après.

Les textes de ces conventions ne sont pas annexées au présent recueil, les informations ci-dessus étant suffisantes aux fins de cette étude. La convention de 1978 se trouve dans le Recueil des Traités des Nations Unies, volume 1412, 73.

89. Convention de Londres de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes. Cette Convention en date du 10 novembre 1976 fixe les règles applicables à la responsabilité du propriétaire de navires. Elle définit et énumère les cas dans lesquels s'applique la limitation de responsabilité. Ils incluent non seulement les pertes aux passagers et aux marchandises, mais aussi les retards de transport. Une faute simple ne prohibe plus le recours à la limitation de responsabilité ; on doit prouver que la faute était délibérée ou inexcusable. La convention précise également que les plafonds de responsabilité sont formulés en droits de tirage spéciaux (DTS).

90. Applicabilité. L'instrument est en vigueur entre ses signataires depuis 1996. Le Bénin a été l'un des premiers des douze États qui ont ratifié la Convention ; il semble être le seul État subsaharien à l'avoir fait. Mais les dispositions du texte ont été reprises par le Titre V (Articles 100 à 113) du Code communautaire de la marine marchande de la CEMAC. Elles sont donc applicables dans les États de la CEMAC pour ce qui touche au trafic de ces États.

91. Convention de Bruxelles de 1961 sur le transport par mer des passagers. Cette Convention a été signée à Bruxelles le 29 avril 1961. Madagascar, la République démocratique du Congo, le Congo et le Liberia l'ont ratifiée ou y ont accédé. Les articles 419 à 426 du Code communautaire de la marine marchande de la CEMAC en reprennent exactement les termes (voir para. 190), ce qui la rend de facto applicable dans les États et pour le trafic de la CEMAC. La Convention, qui ne s'applique pas aux bagages mais aux passagers seulement, stipule une obligation de diligence à la charge du transporteur. Il appartient au passager de faire la preuve de l'absence d'une telle diligence, sauf quand le dommage a été causé par le feu, une explosion, un échouage, la réduction à l'état d'épave ou autre perte totale. Cette Convention prévoit également un plafond des dommages intérêts.

92. Convention d'Athènes de 1974 sur le transport par mer des passagers et de leurs bagages (modifiée par un Protocole de 1976). Cette Convention est en vigueur depuis 1987. Elle stipule que le transporteur est responsable si le dommage prend place à bord du navire ou en cas de négligence. La négligence est présumée s'il y a feu, échouage ou abordage. Les plafonds de responsabilité sont plus élevés que dans la Convention de Bruxelles. Le seul État subsaharien à avoir ratifié cet instrument est le Liberia (1987). Cette Convention a été complétée par un Protocole améliorant l'indemnisation du passager, précisant la responsabilité du transporteur et introduisant l'obligation d'assurance. En juin 2003, l'Union européenne a annoncé qu'elle ratifierait le Protocole au nom et à la place des États membres, et promulguerait ensuite un règlement d'application s'imposant aux États. Cette procédure doit retenir l'attention. Elle pourrait être mise en œuvre par les organisations régionales et sous-régionales africaines, à condition que les États acceptent de leur transférer ou de leur reconnaître les compétences nécessaires qui peuvent être conjointes.

C. CONVENTIONS DE TRANSPORT FERROVIAIRE

93. Convention sur le régime international des chemins de fer. La Convention de Genève de 1923 sur le régime international des chemins joue un rôle important dans le développement de la coopération internationale en matière de transport et de facilitation. Les chemins de fer, en position de monopole comme transporteurs à longue distance pendant le XIX^{ème} siècle, ont trop facilement tendu à se livrer à des abus de position dominante. Une des sources de la première convention sur le régime international des chemins de fer, la Convention de Berne de 1890 a été le comportement des chemins de fer allemands dont les tarifs désavantageaient le port autrichien de Trieste et le port néerlandais de Rotterdam, mais avantageait artificiellement ceux de Brême et de Hambourg³¹. La Convention de 1890 a été amendée par la Convention de 1923 examinée ci-après.

94. Applicabilité. La Convention du 9 décembre 1923 est, comme la Convention sur le régime international des ports maritimes (voir para. 70 et suivants) caractéristique des conventions élaborées après le Traité de Versailles. Comme toutes les concessions successives sur les chemins de fer, elle n'a pas pénétré l'Afrique subsaharienne, sauf par l'intermédiaire des ratifications opérées par le Royaume Uni au profit de ses possessions ou protectorats. La Sierra Leone, la Côte d'Or, le Nigeria, le Cameroun sous mandat britannique, le Tanganyika, la Rhodésie (Sud et Nord), le Nyassaland et la Gambie se sont trouvés ainsi liés par la Convention. Elle est certainement bien en vigueur, car le Malawi et le Zimbabwe l'ont formellement ratifiée en 1969 et 1989 respectivement. Par contre, la Tanzanie, sauf ratification et compte tenu de la doctrine de la place nette (para. 8 *supra*) ne se considère pas liée par la Convention.

Le texte de la **Convention de Genève de 1923 sur le régime international des voies ferrées** est annexé au présent recueil. Il a été enregistré au Secrétariat de la Société des Nations (Recueil des Traités 75-55) et constitue l'**Annexe II-16** de cette étude.

95. Contenu de la Convention de 1923. Les clauses de la Convention se classent dans deux catégories : (i) engagements des parties en matière de développement et de facilitation du trafic international, (ii) règles de droit concernant les relations entre les chemins de fer et leurs usagers. Les principales dispositions concernant la facilitation sont :

- (1) **(Articles 1 à 3)** Les lignes existantes des différents réseaux doivent être raccordées. Des gares frontières communes à deux réseaux étrangers doivent être construites chaque fois que cela sera possible. L'État sur lequel la gare sera implantée devra aider dans ses tâches les personnels de l'autre réseau.

³¹ Le litige sur les distorsions de concurrence au profit des ports allemands s'est prolongé jusqu'à la fin du XX^{ème} siècle. En 1971, la Commission des Communautés européennes jugeait incompatible avec le Traité de Rome les exonérations fiscales accordées aux camionneurs allemands par la loi fédérale du 28 juillet 1968, pour leur desserte des ports allemands. Ces exonérations étaient en outre un procédé oblique tournant les règles d'égalité de traitement en matière de tarifs stipulées dans la Convention de Genève de 1923 sur les ports maritimes (*supra*, para. 70 et suivants).

- (2) **(Articles 4 à 7)** La liberté d'exploitation est la règle mais sera exercée sans que cela n'entrave le trafic international. Toute discrimination au détriment d'un réseau étranger est prohibée.
- (3) **(Article 8)** Les formalités de douane, de police et d'immigration doivent être réglementées de façon à ne pas constituer une gêne pour le trafic international.
- (4) **(Articles 9 à 13)** Les parties à la Convention doivent conclure des accords pour faciliter l'échange et les emplois réciproques du matériel roulant.

L'engagement d'utiliser, chaque fois que cela sera possible, un contrat de transport couvrant la totalité du voyage, et celui de faire en sorte que, dans la plus grande mesure possible, les conditions d'exécution d'un tel contrat soient uniformisées, font partie des dispositions d'un intérêt particulier concernant les relations entre chemins de fer et leurs clients.

96. Convention de Berne de 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires³². La Convention de 1923 a, depuis, été remplacée par d'autres conventions comme celles de Berne de 1952 et de 1961, puis par la Convention et les protocoles du 7 février 1970, enregistrés auprès du Secrétariat des Nations Unies sous le No 16900 (Recueil des Traités, tome 1100-N°164), à leur tour modifiés en 1973, 1977 et surtout le 9 mai 1980 par la Convention de Berne relative au transport ferroviaire international, dite COTIF³³. Cette Convention (i) définit le rôle et les attributions de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaire (OTIF) et de son Office central ou secrétariat général, et (ii) fixe les normes relatives au contrat de transport international par chemin de fer, dites Règles uniformes. (RU) Celles-ci s'appliquent aux envois de marchandises internationaux sous couvert d'une lettre de voiture directe établie pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux des États membres de l'OTIF. Les États parties à la Convention conviennent des lignes sur lesquelles les Règles uniformes sont applicables. Sur les autres, c'est le droit du lieu de conclusion du contrat de transport qui s'applique. Aucun État subsaharien n'a ratifié la Convention de 1980, essentiellement d'application européenne, ni n'est membre de l'OTIF. Les projets de raccordement des réseaux de chemins de fer africains, s'ils se matérialisent, amèneront sans doute les États à revoir leur position et à accéder à cette Convention.

³² **BIBLIOGRAPHIE** B. Mercadal, *Droit des transports terrestres et aériens*, Dalloz, Paris, 1996, p 177-248. M. Allégret, *Transports internationaux ferroviaires*, Jurisclasseur commercial, Paris, Fasc. 680, 1996.

³³ Le texte de cette convention est qualifié indisponible dans le recueil informatisé des traités internationaux tenu à jour par les Nations Unies. Elle n'a pas reçu de numéro d'ordre dans le système. Texte français dans le Journal officiel de la République française, Documents administratifs, 1987, p. 10154 et 1991, p. 4805 et 6927.

D. CONVENTIONS DE TRANSPORT FLUVIAL

97. **Convention de Barcelone de 1921**³⁴. Le Royaume Uni a ratifié en 1922 pour l'Empire britannique, à l'exception des dominions (Afrique du Sud), la Convention et le protocole du régime des voies intérieures navigables d'intérêt international. De ce fait, les États africains énumérés dans le paragraphe 8 peuvent être considérés comme partie à cette Convention dont ils ont hérité, et sous réserve de l'application de la doctrine de la place nette. En fait, le Nigeria y a accédé formellement le 3 novembre 1967 et ne considérait donc pas qu'il en avait hérité. Par ailleurs les stipulations de la convention ont été introduites dans le Code communautaire de la navigation fluviale de la CEMAC (voir para. 188 *infra*) et sont donc applicables aux États francophones de cette communauté.

Le texte anglais de la **Convention sur le régime des voies navigables intérieures** (référence Recueil des Traités de la Société des Nations volume 7 No 35) constitue l'**Annexe II-17** du présent recueil.

98. **Contenu de la Convention.** Comme toutes les conventions de la période, cet instrument est basé sur les principes de liberté de mouvement, d'égalité de traitement entre États et de tarifs minimums.

- (1) **(Article 3) Liberté de la navigation.** Les bateaux arborant le pavillon d'un État partie à la Convention ont droit au libre passage dans les eaux navigables sous l'autorité d'un autre État contractant.
- (2) **(Articles 4 et 5) Égalité de traitement.** Les biens et les pavillons des États contractants seront traités *sur un pied de parfaite égalité*. Aucune distinction ne sera opérée entre nationaux et pavillons des différents États non riverains. Les seules exceptions à la règle porteront (i) sur le trafic entre un port placé sous la souveraineté d'un État contractant et un autre de ses ports, ou (ii) sur le fait de réserver le trafic entre deux États riverains aux bateaux et opérateurs de ces États.
- (3) **(Article 7) Tarifs.** Aucun droit ne sera perçu si ce n'est pour le règlement de services rendus devant couvrir uniquement et de façon raisonnable les coûts de l'entretien et de l'amélioration de la navigabilité des voies d'eau.
- (4) **(Article 8) Transit.** Le trafic de transit sera soumis aux règles formulées dans la Convention de Barcelone sur la liberté de transit (voir para. 27).

³⁴ **BIBLIOGRAPHIE :** Ch. Rousseau, *Droit international public*, Paris. 1970. vol IV, Les relations internationales, p. 484-564 *Les cours d'eau internationaux*, Fondation Carnegie, 1967. F.J. Berber, *Rivers in international law*, Stevens, London and Oceana, New York, 1959. P. Corthésy, *Etude de la Convention de Barcelone*, Pedone, Paris, 1927. R.E. Bacon, *British and American policy and the right of fluvial navigation*, British Yearbook of international law, London, 1932, p. 72-92. R.W. Johnson, *Freedom of navigation for international waters*, Michigan Law Review, Ann Arbor, Mi, vol. 63, 1964, p. 465-484. Cl. Parry, British Digest of International Law, tome III, 1967, p. 53-190. R. Zacklin, et L. Caflisch, *Le régime juridique des fleuves et des lacs internationaux*, Nijhoff, La Haye, 1981.

- (5) **(Article 9) Égalité de traitement** en matière de douanes, octrois ou autres prélèvements fiscaux. Les droits de douane ne doivent pas être supérieurs à ceux levés aux autres postes frontière de l'État intéressé.
- (6) **(Article 10) Partage des coûts.** Les coûts d'entretien seront répartis entre États riverains. Un État riverain ne pourra refuser d'effectuer les améliorations nécessaires aux voies d'eau si un autre État offre de payer le coût des travaux et une portion convenable des coûts d'entretien.

E. CONVENTIONS EN MATIÈRE DE TRANSPORTS ROUTIERS

a. Généralités

99. Le transport routier s'est développé considérablement au cours du dernier siècle et de façon phénoménale depuis la Seconde Guerre mondiale. Dans les pays industrialisés, et réserve faite pour les transports de vrac généralement confiés au rail ou au transport fluvial, la route transporte 55 à 80 % des tonnages de marchandises. Avec le développement du transport multimodal, la nécessité d'un corps uniforme de règles s'est fait sentir. Ces règles sont soit de droit public, portant sur les signaux routiers, les véhicules, les procédures douanières, actes unilatéraux et régaliens, soit de droit privé, sur le transport, les assurances et autres contrats.

100. Ces matières et les conventions les concernant sont passées en revue dans l'ordre suivant :

- (1) Le trafic et les véhicules, dans un objectif de sécurité et d'harmonisation des normes entre États et juridictions. Il s'agit des *Conventions de Genève et de Vienne sur le trafic routier et la signalisation*.
- (2) La réglementation des transports, notamment dans le contexte des douanes. À cet égard la *Convention sur le transport international par la route sous couvert de carnets TIR* est également d'un intérêt particulier.
- (3) Le régime à appliquer aux véhicules routiers commerciaux temporairement importés ou utilisés dans le transport international.
- (4) Le contrat de transport routier lui-même pour lequel une convention européenne, la *Convention pour le contrat de transport international de marchandises par la route* (CMR) offre un bon modèle qui a un impact sur les conventions sous-régionales et sur les codes de lois et règlements (voir para. 162 et suivants).

Ces conventions sont passées en revue dans les sections et paragraphes qui suivent.

b. Conventions et protocoles de Genève (1949) et de Vienne (1968) sur la circulation routière et la signalisation routière

101. Convention de Genève de 1949 sur la circulation routière. Une première convention a été signée à Genève le 19 septembre 1949 à la suite de la Conférence des Nations Unies sur les routes et le transport routier. Elle est en vigueur depuis 1952. Le Bénin (1961), le Botswana (1962), le Congo (1962), la Côte d'Ivoire (1961), le Ghana (1959, avec réserves), le Lesotho (1973), Madagascar (1962), le Mali (1972), le Niger (1962), le Rwanda (1962), le Sénégal (1962), la Sierra Leone (1962), l'Afrique du Sud (1952), le Togo (1962), l'Ouganda (1965) et le Zimbabwe (1998) sont les États subsahariens qui l'ont ratifié ou y ont accédé.

La Convention a été enregistrée sous le N° 1671 auprès du Secrétariat des Nations Unies (Référence : Recueil des Traités volume 125 No 22). Le texte de la **Convention de Genève de 1949 sur la circulation routière** constitue l'**Annexe II-18** du présent recueil.

102. Protocole relatif à la signalisation routière. Un Protocole sur la signalisation routière, adopté en même temps que la Convention, est entré en vigueur le 20 décembre 1958. Aucun des États subsahariens ne semble l'avoir ratifié ou y avoir accédé.

Ce **Protocole** a été enregistré auprès du secrétariat des Nations Unies sous le N° 1671 (Référence : Recueil des Traités Volume 1043 No. 17). Le texte de ce Protocole constitue l'**Annexe II-19** du présent ouvrage.

103. Objectifs en matière de circulation routière internationale et domaine de la convention de 1949. L'objectif de la convention était de promouvoir le développement de la circulation routière internationale par la formulation de règles uniformes. Les principes de base applicables étaient exposés dans le Chapitre I de la convention.

- (1) Tout en réservant sa compétence sur l'emploi de ces propres routes, chaque État contractant a convenu que les routes ouvertes au trafic international seraient utilisées dans les conditions fixées par la Convention.
- (2) Le trafic international est le trafic assuré par des véhicules appartenant à des non-résidents, non immatriculés dans l'État et temporairement importés. Aucun État contractant ne doit se voir demander d'étendre les dispositions de la Convention à un véhicule ou à un conducteur demeuré sur son territoire pendant plus d'un an.
- (3) Les mesures que les États contractant peuvent convenir de prendre pour faciliter la circulation routière internationale en simplifiant les procédures douanières, de police, de santé ou autres doivent être regardées comme conformes à l'objet de la Convention.
- (4) Une caution ou autre forme de garantie du paiement des droits d'entrée ou autres taxes peut être exigée par l'un des États contractants. Mais un État contractant acceptera à cette fin la garantie constituée par une organisation fixée sur son territoire et émettant un carnet de passage en douane valide.

- (5) La Convention ne produit pas d'effets directs. Il appartient donc aux États contractant de prendre les mesures d'application nécessaires.

104. Autres dispositions. Les autres dispositions de la Convention et de ses annexes sont des règles du Code de la route applicables à la circulation internationale et la présentation des documents comme le permis de conduire.

105. Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière. Une seconde convention a été signée à Vienne le 8 novembre 1968 et est entrée en vigueur en 1977, l'Acte final de la Conférence des Nations Unies sur la circulation routière à laquelle ont assisté des délégations des gouvernements, sept organisations gouvernementales et dix-neuf organisations non gouvernementales. Aucun organe spécifiquement africain n'était représenté.

106. État des ratifications. La Côte d'Ivoire (1985), le Ghana (signature seulement, 1989), le Niger (1985), le Sénégal (1972), les Seychelles (1977), l'Afrique du Sud (1977) et le Zimbabwe (1997) sont parties à la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière.

107. Diversité des régimes applicables. En raison du petit et fort inégal nombre de ratifications ou accessions aux conventions sur la circulation routière, trois régimes sont applicables dans ce domaine en Afrique subsaharienne.

- (1) Le régime de la Convention de 1949 est applicable dans les États qui l'ont ratifiée mais pas celle de 1968.
- (2) La Convention de 1968 est applicable dans les pays dont le gouvernement l'a ratifiée. Tous ces pays à l'exception des Seychelles avaient déjà ratifié la Convention de 1949.
- (3) Les États qui n'ont ratifié ni la Convention de 1949 ni celle de 1968 appliquent leur droit interne ou sont tenus par les termes des instruments régionaux ou sous-régionaux en la matière. C'est le cas pour le Code communautaire de la route de la CEMAC couvrant le Cameroun, la République centrafricaine, le Tchad, le Congo, la Guinée équatoriale et le Gabon. Il reste à examiner si ces codes internationaux ou législations nationales sont conformes aux termes des Conventions de 1949 et de 1968.

La **Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière** a été enregistrée auprès du Secrétariat général des Nations Unies sous le N° 15705 (référence Recueil des Traités, volume 1042 No 17). Le texte de la Convention constitue l'**Annexe II-20**.

108. Objectifs et domaine de la Convention de Vienne de 1968. La Convention de Vienne de 1968 propose *de faciliter la circulation internationale et d'accroître la sécurité routière par l'adoption de règles uniformes*. La définition des véhicules en circulation internationale est la même que celle utilisée dans la Convention de 1949 (voir para. 101).

109. Contenu de la Convention. Les principales dispositions sont :

- (1) *(Chapitre I)* Ce chapitre formule les principales dispositions. La Convention n'a pas d'effet direct. Conformément à l'Article 3, les parties contractantes doivent prendre toutes les mesures appropriées pour s'assurer que les règles en matière de circulation routière applicables dans leur pays sont *en substance* conformes aux termes de la Convention. Les parties contractantes seront tenues d'admettre sur leur territoire, en circulation internationale, les véhicules automobiles et les conducteurs qui remplissent les conditions posées par la Convention.
- (2) *(Chapitre II)* Dans ce chapitre, la Convention stipule un certain nombre de règles concernant les signes et signaux, les conducteurs, la position du chargement, le dépassement, la vitesse et les distances entre véhicules, les changements de direction, l'arrêt et le stationnement, la conduite à tenir vis-à-vis des troupeaux, les piétons, le chargement et le déchargement des véhicules, etc.
- (3) *(Chapitre III)* Ce chapitre fixe les conditions d'admission des véhicules routiers et des remorques au trafic international. Le conducteur du véhicule devra être porteur d'un certificat national énumérant au moins les informations exigées par la Convention. Les véhicules porteront les marques d'identification décrites dans les annexes à la Convention.
- (4) *(Chapitre IV)* Ce chapitre contient les règles applicables aux conducteurs et aux permis de conduire. Tout permis national ou international conforme aux prescriptions des annexes à la Convention sera acceptable et accepté par les parties contractantes. Les permis peuvent être suspendus ou retirés pour une infraction aux règlements entraînant le retrait du permis en application de la réglementation nationale.
- (5) *(Chapitre V)* Les dispositions de ce chapitre concernent les cycles et les vélomoteurs.

110. Annexes à la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière. Six annexes complètent le texte de la Convention de Vienne et en font intégralement partie.

- (Annexe 1) Exceptions à l'obligation d'admettre des véhicules à moteur et des remorques à la circulation routière. Les parties contractantes peuvent refuser d'admettre sur leur territoire des véhicules de poids ou de dimensions excessives ou des véhicules dont la liste est donnée et dont les caractéristiques techniques ne sont pas satisfaisantes
- (Annexe 2) Numéros d'immatriculation des véhicules admis au trafic international
- (Annexe 3) Signes distinctifs des véhicules en circulation internationale
- (Annexe 4) Marques d'identification des véhicules en circulation internationale
- (Annexe 5) Conditions techniques applicables aux véhicules. Cette annexe contient une liste très détaillée de normes, de caractéristiques et d'équipements.
- (Annexe 6) Permis de conduire nationaux. Règles et contenu du permis sans référence spécifique à la circulation internationale.

111. Convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière. Le 8 novembre 1968 a été également signée à Vienne une Convention sur la signalisation routière pour remplacer le Protocole de 1949. Le Sénégal (1978), les Seychelles (1978) et la République démocratique du Congo (1978) ont ratifié la Convention ou y ont adhéré.

Comme dans le cas de la Convention sur la circulation routière, le nombre réduit de ratifications se traduit par trois régimes dans deux catégories de pays, ceux appliquant la Convention de 1968 et ceux n'appliquant aucune convention ou appliquant des règles sous-régionales en matière de signalisation.

La **Convention sur la signalisation routière** a été enregistrée sous le numéro 16743 auprès du secrétariat général des Nations Unies Recueil des Traités, Volume 1091, No 3). Son texte constitue l'**Annexe II-21** du présent recueil.

112. Accord de Genève de 1958 sur les prescriptions uniformes. Un accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes pour les équipements et pièces détachées de véhicules et sur les conditions de reconnaissance réciproque des approbations basées sur ces prescriptions a été signé à Genève le 20 mars 1958. Il est en vigueur depuis le 20 juin 1959. L'accord a été enregistré auprès du Secrétariat Général des Nations Unies sous le No 1789 (Recueil de traités, volume 335, No 215). La signature de la Convention a été suivie par la publication de quelque 110 règlements sur les normes applicables aux équipements mécaniques et autres des véhicules à moteur. Le nom de l'Accord a été changé le 18 août 1994 en celui d'*Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'approbation et de reconnaissance réciproque de l'approbation de véhicules à moteur et de leurs composants*, ce qui a réduit la portée de l'instrument. En Afrique subsaharienne, seule l'Afrique du Sud a ratifié l'Accord (2001), avec des réserves stipulant que l'État signataire ne sera pas tenu par 78 des réglementations contenues dans l'Accord ou promulgués pour son application.

L'**Accord sur les prescriptions techniques** a été enregistré auprès du Secrétariat général des Nations Unies sous le N°1789 (Recueil des Traités, volume 335 No 215). Il n'y a pas eu lieu de le reproduire ici en annexe du présent recueil.

c. Convention douanière de Genève de 1975 relative au transport international de marchandises sous carnet TIR

113. Objectif. La Convention TIR (Transports internationaux par la route) vise à l'amélioration des conditions de transport et à l'harmonisation et simplification des formalités administratives en matière de transport international, en particulier aux frontières. Son objectif est donc définitivement en rapport avec la facilitation.

114. Applicabilité. La Convention, appliquée depuis 1960, a été modifiée à de nombreuses reprises. Largement appliquée en Europe, dans le Maghreb, au Moyen Orient y compris en Iran, en Amérique du Nord et même au Chili en Amérique Latine et également en Indonésie, elle est demeurée étrangère à l'Afrique subsaharienne. Elle n'a cependant pas été complétement ignorée car, comme la CMR, elle a servi de modèle à des conventions TIR locales. Par exemple, l'Annexe II du protocole No 3 annexé à l'Accord sur le Corridor Nord entre le Kenya, le

Burundi, le Rwanda, l'Ouganda et le Zaïre stipule que les parties contractantes s'engagent à accepter les unités de charge (conteneurs) approuvées conformément à la convention ci-dessus.

La **Convention TIR** a été enregistrée sous le N° 16510 auprès du Secrétariat général des Nations Unies (Recueil des Traités, Volume 1679, No 89). Son texte constitue l'**Annexe II-22** du présent recueil.

115. Contenu. Les principales dispositions sont résumées ci-après. Le détail des procédures, du marquage des camions, etc. est décrit dans les annexes de la Convention.

- (1) Les marchandises transportées sous procédures TIR dans des véhicules sous scellés ne sont en général pas soumises à des visites de contrôle par les services douaniers en cours de route. Mais elles peuvent être inspectées si l'on soupçonne une irrégularité. Les services douaniers n'exigeront pas que les véhicules soient escortés, aux frais du transporteur quand ils traverseront leur pays.
- (2) Les États contractant autorisent les associations professionnelles agréées à émettre des carnets TIR. Ces associations garantissent le paiement des droits d'entrée et de sortie, et les taxes, y compris les pénalités, en cas d'infractions à la législation douanière. Aux fins de l'identification des marchandises au titre desquelles des droits doivent être acquittés, le carnet en contient le détail. Les carnets sont purgés par l'administration des douanes après achèvement du transport. La purge correspond à un apurement du dossier et l'administration des douanes ne peut réclamer aucun droit de douane ou taxe après apurement.
- (3) Les infractions exposent les délinquants à des amendes dans le pays où a été commis l'infraction. En cas de doute, l'infraction est supposée avoir été commise dans le pays où elle a été découverte. Tout délinquant peut se voir écarté, à l'avenir, de l'accès à la procédure TIR.

d. Conventions douanières sur l'importation d'équipements de transport terrestre

Trois conventions présentent de l'intérêt. Elles ont été inégalement ratifiées par certains des États de l'Afrique subsaharienne.

116. Convention douanière de New York sur l'admission temporaire de véhicules privés. Cette Convention, signée le 4 juin 1954, est en vigueur depuis le 15 décembre 1957. La République centrafricaine (1962), le Ghana (1957), Maurice (1968), le Nigeria (1961), le Rwanda (1964), le Sénégal (1972), la Sierra Leone (1962) et l'Ouganda (1965) l'ont ratifié ou y ont accédé.

La **Convention douanière sur l'admission temporaire de véhicules privés** a été enregistrée auprès du Secrétariat général des Nations Unies sous le N° 4101 (Recueil des Traités, Volume 176, No 192). Son texte constitue l'**Annexe II-23** du présent recueil.

117. Contenu. Les principales dispositions de la Convention sont les suivantes :

- (1) *(Articles 2 à 5)* Les États contractant accorderont l'admission temporaire sans paiement de droits de douane ou autres taxes sur les importations, et en franchise de toute prohibition des entrées ou restriction aux importations, à condition qu'ils soient réexportés, aux véhicules des non-résidents utilisés à des fins privées à l'occasion du séjour temporaire de leurs propriétaires.
- (2) *(Articles 6 à 11)* Les associations autorisées peuvent se voir reconnaître le droit d'émettre des documents d'importation temporaire (carnets de passage en douane) dont la validité ne dépassera pas un an. Les véhicules ne seront conduits que par des non-résidents.
- (3) *(Articles 12 à 19)* Les véhicules doivent être réexportés. Les véhicules très endommagés peuvent ne pas être réexportés. Les services douaniers décideront (i) s'ils doivent constituer l'assiette de droits d'entrée ; (ii) s'ils peuvent être abandonnés au profit du Trésor ; ou (iii) s'ils doivent être détruits sous surveillance de la Douane.

118. Convention de Genève sur l'importation temporaire de véhicules commerciaux. La Convention a été signée à Genève le 18 mai 1956. La Sierra Leone y a accédé en 1962. La Convention se réfère spécifiquement à la Convention de New York de 1954, avec l'intention d'appliquer des dispositions semblables à l'importation des véhicules commerciaux. Elle stipule que les véhicules commerciaux se verront accorder le droit d'admission temporaire sans paiement de droits d'entrée et de taxes dès lors qu'ils seront réexportés. Chacun des États contractants peut autoriser des associations, telles celles affiliées à une organisation internationale, à émettre les documents d'importation temporaire nécessaires à son application. Les véhicules endommagés au point de ne pouvoir être remis en état ne peuvent pas être réexportés, mais les droits d'entrée seront acquittés et les véhicules délaissés au profit du Trésor.

La **Convention douanière sur l'admission temporaire de véhicules commerciaux** a été enregistrée auprès du Secrétariat général des Nations Unies sous le N° 4721 (Recueil des Traités, volume 327, No 123). Son texte constitue l'**Annexe II-24**.

119. Convention de Genève sur la taxation des véhicules routiers utilisés dans le transport international de marchandises. Cette convention a été signée le 14 décembre 1956. Le Ghana est le seul État africain au sud du Sahara à l'avoir ratifié en 1962. La Convention stipule l'exemption de taxation des véhicules immatriculés dans un État contractant lorsqu'il est utilisé pour le transport international de marchandises.

La **Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de marchandises** a été enregistrée au Secrétariat général des Nations Unies sous le N° 6292 (Recueil des Traités, Volume 339, N° 3). Son texte constitue l'**Annexe II-25** du présent ouvrage.

e. *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)*³⁵

120. Présentation de la CMR. La CMR est fondamentalement une convention propre à l'Union européenne signée dans le but d'*élaborer des conditions uniformes de contrat pour le transport international de marchandises par la route*. Cet instrument juridique est essentiellement destiné au transport international et ne s'applique pas au transport intérieur. Il a pour origine les efforts, à partir de 1948, de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) de l'Union internationale des transports routiers de la Chambre de commerce internationale (Paris) et autres institutions professionnelles. Puis, la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe s'est associée à cette tâche et une convention internationale a été préparée. D'après l'Article 47, elle est ouverte pour signature et accession par les pays membres de la Commission économique pour l'Europe et les États admis à la Commission à titre consultatif, aux termes du paragraphe 8 du mandat de la Commission. En fait, et le point a été soulevé par un certain nombre d'États quand ils ont ratifié la Convention, l'accession à un traité est un droit souverain et non conditionnel d'un État.

121. Succès de la CMR. En tant que cadre contractuel pour le transport international par route, elle règle de plus en plus de contrats de transport en Afrique du Nord et au Moyen Orient. Ce succès est certainement dû à l'origine de la convention qui est issue de la profession. À l'inverse des conventions sur le transport international de marchandises par voie ferroviaire, qui ne concernent qu'un nombre limité de compagnies nationales de chemins de fer, la CMR est utilisée par des milliers de transporteurs routiers. De ce fait, son interprétation par les tribunaux nationaux a tendu à être uniforme, moyen puissant d'unification du droit. La CMR a été utilisée dans la rédaction de la Convention de Libreville de 1996 sur les transports routiers (*Convention inter-États de transport routier de marchandises diverses*) de l'Union douanière et économique de l'Afrique centrale (UDEAC) (voir Annexe IV-2). La Convention UDEAC reproduit exactement les termes de la CMR et en rend l'application obligatoire. La CMR a également été apparemment utilisée en 2003 comme modèle pour la rédaction de l'Acte uniforme de l'OHADA relatif au contrat de transport de marchandises par la route (para. 162 *infra* et Annexe III-7).

La **Convention CMR** a été enregistrée auprès du Secrétariat Général des Nations Unies sous le n° 5742 (Recueil des Traités, volume 399, N°189). Son texte constitue l'**Annexe II-26** du présent recueil.

122. Contenu de la CMR. Les principales dispositions de la CMR sont :

(1) (**Article 1**) **Domaine.** La convention couvre *tout* transport international de marchandises par la route par un même ou par plusieurs transporteurs successifs quand l'origine ou la

³⁵ B. Mercadal, *Droit des transports terrestres et aériens*, Dalloz, Paris, 1996, p. 78-177. A.D. Messent, *Contrats CMR pour le transport international de marchandises par la route*, Lloyd's of London, London, 1995.

destination de la marchandise se trouve dans un État contractant. Elle ne s'applique pas au transport multimodal si les marchandises quittent le véhicule.

(2) **(idem) Services de l'administration.** La Convention s'applique également quand le transport est assuré par des États ou des services ou institutions publiques.

(3) **(idem) Exclusivité.** Aucune clause de contrat différente ou contraire aux clauses de la CMR n'est valide dans un contrat de transport CMR.

(4) **(Articles 4 à 7) Lettre de voiture.** Les marchandises se déplacent sous la couverture d'une lettre de voiture établie dans la forme indiquée par la CMR. La lettre de voiture est preuve du contrat de transport. Le format en est obligatoire, mais l'absence de lettre de voiture ne rend pas nul le contrat de transport. Celle-ci fait preuve contre le transporteur.

(5) **(Articles 8 à 16) Obligations du chargeur et du transporteur.** Le chargeur spécifie les caractéristiques des marchandises transportées et contenant un certain nombre de mentions obligatoires. Le transporteur doit, sous sa responsabilité, vérifier l'exactitude des informations, chaque fois que cela est possible. La documentation destinée aux services douaniers est établie sous la responsabilité du chargeur. Celui-ci peut disposer des marchandises en donnant au transporteur les ordres nécessaires concernant le lieu de livraison, la livraison à un destinataire autre que le destinataire d'origine, etc. Toutes les dépenses afférentes à des modifications aux instructions sont des dépenses du chargeur.

(6) **(Articles 17 à 29) Responsabilité.** Le transporteur est *prima facie* responsable des avaries et la convention détaille les cas et conditions dans lesquelles il peut être déchargé de sa responsabilité. La charge de la preuve que la perte, l'avarie ou le retard a été dû à l'une des causes énumérées d'exonération repose sur le transporteur. Le chargeur est responsable de toute avarie causée par l'insuffisance des informations fournies au transporteur.

(7) **(Articles 30 et suivants) Litiges et compétence.** La CMR fixe aussi les conditions de compétence des tribunaux en cas de litige entre chargeur et transporteur. Ce qui écarte toute clause abusive attribuant compétence à un tribunal choisi par une des parties au litige. En fait, si le chargeur et le transporteur sont parties au contrat passé sous le régime de la CMR, le destinataire ne l'est pas, ni ses ayants droits. L'Article 31 sur la compétence, sauf stipulation spécifique, leur est donc inopposable. Dans les États francophones qui ont conservé les termes des Articles 14 et 15 du Code civil français, tout citoyen peut attirer dans son pays le procès quand lui-même est défendeur à l'action. Et ceci bien que la CMR soit un instrument de droit international primant le droit interne. La jurisprudence est dans ce sens.

F. CONVENTIONS ET RÈGLES APPLICABLES AU TRANSPORT MULTIMODAL

a. *Convention de Genève de 1980 sur le transport multimodal de marchandises (la Convention TMI)*

123. Définitions. Le transport multimodal ou combiné³⁶ est le transport par au moins deux moyens de transport successifs, rail-route ou route-mer-route. Le contrat de transport multimodal est le contrat pour transport de marchandises, par lequel le transporteur, dit transporteur combiné ou multimodal ou un opérateur de transport multimodal, s'engage, dans un unique contrat avec le chargeur, à effectuer le transport par différents moyens successifs terrestres, maritimes ou aériens³⁷ et à livrer les marchandises au destinataire.

124. Historique. Dès 1975, le transport combiné disposait de règles élaborées par la Chambre de commerce internationale (CCI) à Paris et, basée entre autres, sur le régime de responsabilité traditionnel (Convention de Bruxelles de 1924, Règles de Visby). La Convention TMI du 24 mai 1980, préparée sous l'égide de la CNUCED avait pour but de prendre le relais de ces règles et d'en formuler de nouvelles applicables à ce type de transport.

125. Élaboration. La Convention a été préparée au cours de deux conférences qui se sont tenues à Genève en novembre 1979 et mai 1980. Aux représentants des États et des organisations spécialisées s'étaient joints de nombreux représentants d'organisations et de groupements professionnels. Le long préambule de la Convention est significatif des difficultés auxquelles ont été confrontées les parties lors de son élaboration : (i) aspiration à une facilitation du commerce international et préoccupation des problèmes posés par les pays de transit, (ii) nécessité de dégager des règles convenables en matière de responsabilité des opérateurs de transport, (iii) nécessité de prendre en compte les difficultés propres aux pays en voie de développement, et (iv) nécessité de faciliter les procédures douanières. Les principes de base sur lesquels est fondée la Convention sont :

- (1) la mise en place d'un équilibre équitable entre les intérêts des pays industrialisés et des pays en développement avec distribution équitable des activités de transport multimodal entre ces deux catégories de pays ;

³⁶ Les deux termes sont utilisés et considérés comme synonymes, sauf aux États-Unis où le terme «multimodal» n'est pas utilisé.

³⁷ Sur le problème dans son ensemble, cf. R. De Witt, *A brief review of legal problems of multimodal transport*, Ports and Harbors, Tokyo, 9.2000, p. 17-25. D. Glass, *Multimodal Transport*, in D. Yates, *Contracts for the carriage of goods by Land, Sea and Air*, Lloyds of London, 1993. B. Mercadal, *Droit des transports terrestres et aériens*, Dalloz, Paris, 1996, p. 332-340 (*Les transports multimodaux internationaux*). V.M. Allégret, *L'aspect juridique du transport combiné vis-à-vis du rail*, Bulletin des transports internationaux ferroviaires, Paris, 1995, p. 27 *Benchmarking intermodal transport*, OECD, Paris, 2002.

- (2) la nécessité de consultation et entente sur les conditions de service, avant et après l'introduction de nouvelles techniques de transport multimodal de marchandises, entre les transporteurs multimodaux, les chargeurs, les conseils de chargeurs et les autorités nationales appropriées.

126. Une approche globale. Les principes exposés ci-dessus indiquent que les promoteurs de la Convention peuvent avoir voulu aller plus loin que l'élaboration d'un document strictement technique, comme pour les conventions précédentes. L'approche ici adoptée reflétait la philosophie d'un nouvel ordre économique mondial, des années 1970-1980, avec un parfum de contrôle étatique sur le transport multimodal international. Le principe d'une consultation avant introduction de nouvelles techniques de transport n'était pas réaliste. Sur cette base, des consultations entre gouvernements auraient été nécessaires avant le passage de la voile à la vapeur, une étape de progrès technique fondamentale du passé. L'approche ici adoptée peut donc avoir été l'un des motifs d'hésitation des pays industrialisés à ratifier la Convention. Une rédaction politiquement plus neutre aurait eu davantage de chances de succès.

127. Applicabilité. La Convention n'est pas entrée en vigueur faute d'avoir été signée et ratifiée par un nombre suffisant d'États. Elle a en fait été signée, ratifiée et acceptée par un petit nombre de pays de différents continents, allant du Chili (1992) au Maroc (1993). La Norvège est le seul État européen qui l'ait ratifiée. En Afrique subsaharienne, le Burundi (1998), le Malawi (1984), le Sénégal (1984) et la Zambie (1991) y ont accédé. Compte tenu de son inspiration, l'hésitation à ratifier des pays en développement semble démontrer qu'il n'y avait que peu de consensus sur les principes qui ont présidé à son élaboration. Comme on le verra au paragraphe 180, les États de l'UDEAC ont élaboré et publié leur propre convention de transport multimodal, dont l'applicabilité est limitée au trafic entre ces États et des États extérieurs, dans la mesure où ces États, les transporteurs et les chargeurs acceptent la convention, De même l'Accord sur le Corridor Nord en Afrique orientale fait référence à la Convention de Genève de 1980, bien qu'elle ne soit pas en vigueur (voir para. 240 infra).

Le texte anglais de la **Convention de Genève de 1980 sur le transport international multimodal** constitue l'**Annexe II-27** de ce recueil. Le texte français n'a pu être localisé car elle n'est pas enregistrée auprès du Secrétaire général et ne se trouve pas dans le Recueil des Traités.

128. Absence de sécurité juridique. La Convention, à l'instar de la CMR, est à effets directs. Une fois adoptée et ratifiée par les parties contractantes, elle est obligatoire et gouverne tout contrat de transport multimodal. Ce qui n'affecte pas le droit de chaque État de réglementer et de contrôler au niveau interne les opérations de transport multimodal et les opérateurs. Cela inclut le droit de prendre des mesures en matière de consultation, spécialement avant introduction de nouvelles techniques. L'opérateur de transport multimodal, par contre, est tenu par tous les termes de la convention, La conséquence de cet état de choses est que l'opérateur ne tire aucune sécurité juridique de la Convention. Il est tenu par ses dispositions, mais l'État signataire conserve une liberté d'agir considérable. Cela aussi peut expliquer les hésitations à signer et à ratifier.

129. Régime de responsabilité et autres dispositions. Le régime de responsabilité est celui des Règles de Hambourg (voir para. 82 *supra*) qui n'est pas encore accepté par de nombreux États, surtout parmi les pays maritimes. Sur l'opérateur pèse la charge de la preuve que lui-

même ou ses agents ne sont coupables ni de faute ni de négligence et ont pris toutes les dispositions qui pouvaient être raisonnablement prises pour le succès de l'opération de transport multimodal. Il existe des plafonds de responsabilité mais qui ne sont pas applicables en cas de négligence grave. D'autres dispositions de la Convention TMI stipulent le format des connaissements, les délais de prescription, les attributions de compétence, etc. Un certain nombre de clauses sont semblables à celles de la CMR.

b. Règles de la Chambre de commerce internationale pour le document de transport combiné, 1975 et 1992

130. Historique. L'échec de l'adoption de la Convention TMI a créé le risque d'une trop grande diversité de contrats de transport multimodal. Mais, comme on l'a indiqué plus haut, la Chambre de commerce internationale avait publié en octobre 1975, sur la base des travaux du Comité maritime international, des règles pour l'établissement d'un *Document de transport combiné* assorti d'un régime de responsabilité souple et d'une certaine liberté pour les parties au contrat en matière de rédaction de celui-ci (Publication CCI N° 298). La CCI remplaçait les documents successifs, tels que lettres de voiture ou connaissements, utilisés par les différents modes de transport, par un document unique utilisable de bout en bout. Le transporteur lui-même, ou un de ses agents, commissionnaire de transport ou autre, pouvait émettre ce document de transport combiné (DTC, en anglais CTD). Dans tous les cas, la personne émettant le DTC assumait la responsabilité de l'opération de transport et des dommages ou délais pouvant en résulter. Les opérateurs ont largement utilisé les règles de la CCI. Comme dans le cas des Incoterms³⁸, l'initiative de la CCI en matière de transport multimodal offrait un brillant exemple de la capacité d'un organisme professionnel privé à créer des règles de droit applicables dans le monde entier sans l'intervention des États et de leurs agents. La CNUCED, dans l'attente d'une possible mise en vigueur de la Convention TMI, s'est rapprochée de la CCI pour une modernisation du document de 1975, sur la base des règles de responsabilité en vigueur et non sur la base des règles de Hambourg, et compte tenu de l'expérience acquise. Il en est résulté les *Règles CNUCED/CCI³⁹ pour le document multimodal* de 1991 (Publication ICC No 491).

Le texte anglais des règles CNUCED/CCI pour l'établissement du Document de transport multimodal, (DTM) constitue l'**Annexe II-28** du présent recueil.

131. Contenu des règles de 1991. Les principales règles applicables au document de transport multimodal (DTM) qui se réfèrent par ailleurs aux Règles de la Haye et de Visby, sont les suivantes :

- (a) *(Règle 1)* Les règles ne s'appliquent que lorsqu'elles sont incluses dans un contrat de transport, qu'il y ait ou non document de transport multimodal. Les parties au contrat, en se référant aux règles, conviennent que celles-ci priment

³⁸ Sur les Incoterms, cf. Note 18 *supra*.

³⁹ En fait le terme CCI/CNUCED serait plus exact, le document d'origine étant un document CCI.

sur toute clause contraire antérieure. Les dérogations aux règles sont donc sans valeur, sauf lorsqu'elles accroissent la responsabilité et les obligations du transporteur.

- (b) **(Règle 2)**⁴⁰ Un document de transport multimodal peut être négociable ou non, à ordre ou au porteur ; il peut être émis sous forme d'un écrit ou par voie électronique.
- (c) **(Règle 3)** Le document de transport multimodal fait foi jusqu'à preuve contraire des informations qu'il contient.
- (d) **(Règles 4 et 5)** L'opérateur de transport multimodal (OTM), par son émission du document de transport multimodal, s'engage à effectuer ou à faire effectuer le transport, assume la charge et la responsabilité de ses actes et de ceux de ses agents ou employés.
- (d) **(Règles 6 et 7)** L'opérateur de transport multimodal peut limiter sa responsabilité, sauf faute ou omission délibérée, avec intention de nuire ou en connaissance de cause. L'OTM peut limiter sa responsabilité, sauf faute délibérée ou grossière.
- (e) **(Règle 13)** Les règles formulées par ne sont applicables que dans la mesure où elles ne font pas échec à des dispositions d'ordre public.

Il existe d'autres documents de transport combiné assez semblables aux règles de la CNUCED/CCI, tels que le connaissement négociable FIATA Multimodal Transport ou le Document négociable de transport combiné émis par la *Baltic and International Maritime Conference* (BIMCO).

⁴⁰ La Règle 2 est toute de définitions.

III. CONVENTIONS ET ACCORDS À VOCATION CONTINENTALE

A. GÉNÉRALITÉS

132. Présentation. Au niveau continental ou régional, en parlant du continent africain, les différentes catégories d'instruments internationaux ci-après ont été identifiées :

- (1) les instruments concernant l'*Organisation de l'Unité africaine* (OUA) qui comprennent la Charte de l'OUA, la Déclaration africaine de 1973 (Abidjan et Addis Abeba), la Déclaration de Monrovia de 1979, le Plan d'action de Lagos de 1980 et la Charte maritime africaine. Ces documents sont examinés dans la **Section B** ci-dessous.
- (2) La *Communauté économique africaine* créée par le Traité d'Abuja en 1991. Elle fait l'objet de la **Section C** de ce chapitre.
- (3) Le *Traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique* (OHADA) signé à Port Louis (Maurice) le 17 octobre 1993. Certes, ce traité est particulier aux États francophones, du fait des différences de traditions juridiques entre pays africains. Mais il constitue un outil essentiel de coopération et de modernisation et, par conséquent, a sa place ici. Il est particulièrement important parce qu'il traite de droit privé des affaires dans un esprit libéral, alors que de nombreux autres instruments sont inspirés par des traditions de contrôle étatique et semblent anxieux d'assurer la pérennité de la tutelle gouvernementale sur la vie et sur les opérateurs économiques. Le traité est examiné dans la **Section D** du présent chapitre.

133. Accord de Cotonou (2000) de partenariat entre les pays ACP et l'UE⁴¹. L'Accord de Cotonou a été signé le 23 juin 2000 entre l'Union européenne et les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique. Trente-cinq États africains sont ainsi associés à l'Union européenne par cet accord ; quinze de ces pays sont sans littoral (voir l'Article 2 et l'Annexe VI de l'Accord).

⁴¹ Voir Ph. Hugon, (sous la direction de) *Analyse comparative des processus d'intégration économique régionale*, ministère des Affaires étrangères, Paris, 2001, p. 183-189. R.H. Thomas, *The EU-South Africa trade development and cooperation agreement: precedent or complicating factor?* Regional workshop in the Cotonou ACP-EU Agreement, *What are the options for SADC*, Harare, 2000.

D'après l'Accord de Cotonou :

- (1) **(Article 84)** Une attention particulière sera portée aux infrastructures de transport et de communications.
- (2) **(Article 87)** Des dispositions et des mesures spécifiques seront prises pour aider les États de l'ACP sans littoral dans leur effort de surmonter les difficultés et autres obstacles freinant leur développement.
- (3) **(Article 41)** Les parties à l'Accord réitèrent leur attachement au GATT.
- (4) **(Article 42)** Le transport maritime est le seul mode de transport spécialement mentionné dans l'Accord. Il est vu comme le principal moyen de communication facilitant le trafic international. L'Accord stipule sa libéralisation, et le libre accès au marché. Il stipule également l'égalité de traitement des navires des États parties à l'accord dans leurs ports respectifs, ce qui confirme les stipulations de la Convention de 1923 sur le régime international des ports maritimes (para. 70 et suivants *supra*).

Le texte des articles les plus significatifs de l'Accord ACP-U.E. de Cotonou constitue l'**Annexe III-1** du présent recueil. L'Accord ne semble pas avoir été enregistré auprès du Secrétariat général des Nations Unies.

B. ORGANISATION DE L'UNITÉ AFRICAINE (OUA)⁴²

a. Charte de l'OUA, 1963⁴³

134. La Charte de l'OUA a été adoptée à Addis Abeba le 25 mai 1963. Elle affirme que le renforcement de l'unité et de la solidarité africaines seront obtenues entre autres par la coordination et l'harmonisation des politiques générales en matière de transports et de communications (Article 2-2-c). Au début de juin 2002, l'OUA est devenue l'Union africaine (UA).

⁴² Cf. G.J. Naldi, *The Organisation of African Unity, an Analysis of its role*. Mansell, London, 1989. Texte de la Charte de l'OUA dans AADI, vol. 8 (2000), p. 481-523.

⁴³ **BIBLIOGRAPHIE** S. Delaouane-Gherari et H. Gherari, *Les organisations régionales africaines*, La Documentation française, Paris, 1988, bibliographie sur *L'OUA et l'organisation internationale africaine*, p. 33-et s. Texte en français de la Charte, p. 18-21.

b. Déclaration africaine sur la coopération, le développement et l'indépendance économique, 1973

135. La Conférence ministérielle sur le commerce, le développement et les problèmes monétaires s'est déroulée à Abidjan (Côte d'Ivoire) du 9 au 13 mai 1973. Elle a été suivie par la 21^{ème} session du Conseil des Ministres de l'Organisation de l'Unité africaine à Addis Abeba du 17 au 23 mai 1973. Les deux réunions se sont conclues par la Déclaration d'Addis Abeba ou *Déclaration sur la coopération, le développement et l'indépendance économique* en date du 23 mai 1973. La Déclaration a identifié les objectifs qui suivent dans les domaines des infrastructures et du transport.

- (1) Développement de l'infrastructure comme constituant *la base fondamentale du développement*
- (2) En priorité, relier entre eux les réseaux routiers, pour, en particulier, assurer l'accès à la mer des pays enclavés
- (3) Élimination des obstacles à la circulation par une simplification des procédures douanières et de police et par une harmonisation des réglementations
- (4) Création de consortiums africains d'armements maritimes
- (5) Prises de positions communes en matière de taux de fret⁴⁴
- (6) Développement des conseils de chargeurs
- (7) Renforcement de la coopération entre compagnies aériennes africaines, avec échange de droits de trafic, développement d'efforts communs dans le choix des types d'appareils, d'entretien et de formation.

Le texte des **Sections A 3, B 1 et B 2 de la Déclaration** constitue l'**Annexe III-2** du présent recueil⁴⁵.

c. Déclaration de Monrovia de 1979

136. Au cours de la 33^{ème} session ordinaire de l'OUA à Monrovia du 9 au 20 juillet 1979, le Conseil a signé une *Déclaration d'engagement* dite Déclaration de Monrovia sur les principes et mesures à adopter pour atteindre l'autosuffisance économique à l'échelle de chaque nation, l'objectif étant l'instauration d'un nouvel ordre économique mondial. Dans sa déclaration, le

⁴⁴ Cf. A. Amjadi and A. Yeats, *Have transport costs contributed to the relative decline of sub-Saharan exports? Some preliminary empirical evidence*. World Bank Policy Research Working Paper No 1559, World Bank, Washington, D.C. 1995.

⁴⁵ Texte complet en français in S. Belahouane-Gherari et H. Gherari, op. cit. p. 21-27.

Conseil s'est engagé à appliquer intégralement le programme de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique⁴⁶.

Le texte de la **Déclaration de Monrovia** n'est pas annexé à ce recueil, les détails ci-dessus étant suffisants aux fins du présent document⁴⁷.

d. Le Plan d'Action de Lagos, 1980

137. Le Plan d'Action et Acte final a été publié à l'issue de la réunion de Lagos les 28 et 29 avril 1980.⁴⁸ Il formulait la volonté de créer, avant 2000 un Marché commun africain, suivi par l'établissement d'une Communauté économique africaine. En attendant ces échéances il fixait l'objectif de *renforcer effectivement l'intégration sectorielle...dans les transports*. Voir paragraphes 195 et suivants sur l'impact du Plan d'Action de Lagos sur la création de la *Communauté économique des États de l'Afrique centrale* (CEEAC).

Le texte du **Plan d'Action** de Lagos et de l'**Acte Final** n'est pas annexé à ce recueil, les indications ci-dessus étant suffisantes aux fins de celui-ci⁴⁹.

⁴⁶ Cette Décennie des Transports et des Communications en Afrique a été suivie d'une seconde qui s'est terminée vers 1990. Sa préparation, qui essentiellement a consisté à identifier les besoins, a été financée par le Programme des Nations Unies pour le développement. En fait, il ne semble pas que les programmes d'investissement en transports des pays africains et que les financements des institutions internationales ou régionales de financement aient été orientés vers l'exécution des projets identifiés dans le cadre des décennies, qui semblent être demeurés des exercices à portée limitée.

⁴⁷ Texte complet en français in S. Belahouane-Gherari et H. Gherari, op. cit. p. 28-29.

⁴⁸ OUA – *Lagos Plan of Action for the Implementation of the Monrovia Strategy for Economic Development of Africa*, Lagos 1981.

⁴⁹ Texte complet en français in S. Belahouane-Gherari et H. Gherari, op. cit. p. 29-31

C. COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE AFRICAINE (CEA)⁵⁰

a. Généralités

138. Le Traité d'Abuja. Le traité d'Abuja (Nigeria) signé le 3 juin 1991 a créé la Communauté économique africaine (CEA). Le dépositaire est l'OUA. 52 États sont parties au traité, c'est-à-dire tous les pays africains sauf le Maroc, y compris le pays connu sous le nom de République démocratique saharouie. Le Traité crée la Communauté au sein de l'OUA, dont elle est partie intégrante. Elle inclut une assemblée de Chefs d'État et de gouvernements, un Conseil des ministres, le parlement panafricain, le Conseil économique et social, le Secrétariat Général (le même que l'OUA) et des comités techniques spécialisés.

Le texte du **Traité d'Abuja** constitue l'**Annexe III-3** du présent ouvrage. Le traité ne se trouve pas dans le Recueil des Traités des Nations Unies et ne paraît pas avoir été enregistré auprès du Secrétariat. Mais on le trouve en anglais dans *International Legal Materials* 30 ILM 1241 (1991) et dans la Revue africaine de droit international et comparé, Volume 2, 1990, p. 792.

b. Objectifs et Programme

139. Objectifs. Les principaux objectifs de la Communauté économique africaine sont de :

- (1) Promouvoir le développement économique, social et culturel, et l'intégration des économies africaines ;
- (2) Établir à l'échelle du continent un cadre de développement, de mobilisation et d'utilisation des ressources humaines et matérielles de l'Afrique ;
- (3) Promouvoir la coopération ; et de

⁵⁰ **BIBLIOGRAPHIE** J. Senghor, *The Treaty establishing the African Economic Community, an introductory essay*, AADI, vol. 1(1993), 183-194. N. Luaba Lumu, *De la nature de la Communauté économique africaine*, RADIC vol. 8, 1996, p. 51-66. S. Babalola Ajulo, *Temporal scope of CEDEAO and AEC Treaties: a Case for African economic integration*, me publication and reference, p. 111-138. A. Mahiou, *La Communauté économique africaine*, AFDI, tome XXXIX Paris, 1993, p. 799-818. E. Berg, *Regionalism and Economic Integration in Sub-Saharan Africa*, United States Agency for International Development (US-AID), Washington, D.C. 1988. D.A. De Rosa, *Regional Integration Arrangements. Static Economic Theory. Quantitative Findings and Policy Guidelines*, Banque mondiale, Washington, D.C. 1998. E. Foroutan, *Regional Integration in Sub-Saharan Africa. Past Experience and Future Prospects*, in J. de Melo and A. Panagariya, Eds, *New Dimensions in Regional Integration*, Cambridge University Press, Cambridge, 1993. B. Thompson, *Legal Problems of Economic Integration in the West African Sub-Region*, RADIC, vol. 2, 1990), p. 85-102. Même auteur, *Economic integration efforts in Africa: a milestone, the Abuja Treaty*, RADIC vol. 5, 1993, 743. B. Thompson, *Legal problems of economic integration in the West African sub-region*, RADIC, vol. 2, 1990, p. 85-102.

- (4) Coordonner les politiques et assurer l'établissement graduel de la Communauté.

140. Politiques. Les principales politiques et mesures qui seront adoptées ou prises dans les domaines du commerce et de transport pour parvenir aux objectifs ci-dessus seront :

- (1) Le renforcement des communautés sous-régionales⁵¹
- (2) L'harmonisation des politiques
- (3) La promotion et le renforcement de programmes communs d'investissement
- (4) La libéralisation du commerce interrégional par la suppression des barrières tarifaires et non tarifaires
- (5) L'adoption d'une politique commerciale et d'un tarif extérieur communs
- (6) L'établissement d'un marché commun africain
- (7) La suppression des obstacles aux mouvements de marchandises, de personnes, et de services, avec mesures spéciales en faveur des pays sans littoral

c. Calendrier

141. Le calendrier peut être résumé comme suit :

- (i) Dans les cinq ans, renforcement des communautés sous-régionales existantes et création de nouvelles communautés là où elles n'existent pas encore.
- (ii) Dans les huit ans, stabilisation des barrières tarifaires et non tarifaires, des droits de douane et des taxes intérieures ; étude de la suppression progressive des barrières tarifaires et non tarifaires.
- (iii) Dans les dix ans, établissement d'une zone de libre échange dans chaque communauté économique sous-régionale.
- (iv) Dans les deux ans⁵², les tarifs et les systèmes autres que tarifaires doivent être harmonisés en vue d'établir une union douanière.
- (v) Dans les quatre ans, le marché commun africain devra être créé avec harmonisation des politiques financières, fiscales et monétaires.
- (vi) Dans les cinq ans, le Marché Commun sera unifié, en ce qui concerne les règles de résidence, les mouvements de marchandises et de services, l'établissement

⁵¹ Le Traité et d'autres documents se réfèrent aux communautés en les qualifiant de "régionales". En fait, comme la région, dans le vocabulaire des Nations Unies, est l'Afrique, ces communautés sont sous-régionales et sont ici désignées comme telles.

⁵² La date de début de la période n'est pas clairement établie. Ce peut être soit la date d'origine, soit celle intervenant deux ans après la fin de la Phase III.

d'une union monétaire, la création d'une banque centrale africaine et d'une monnaie africaine.

D'après l'Article 88 du Traité de la CEA, la Communauté africaine sera constituée au moyen des activités des cinq Communautés économiques régionales (CER) d'Afrique du Nord, d'Afrique de l'Ouest, d'Afrique centrale, d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe.

d. Protocole sur les relations entre la Communauté économique africaine et les Communautés économiques régionales

142. Le Protocole sur les relations entre la Communauté économique africaine et les communautés sous-régionales a été signé à Addis Abeba le 25 février 1998 entre l'OUA et (i) l'Autorité intergouvernementale pour le Développement (AIGD), (ii) la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), (iii) la Communauté de développement sud-africaine (SADC), (iv) le Marché commun pour l'Afrique de l'Est et du Sud (COMESA) et (v) l'Union du Maghreb arabe (UMA).

Le texte du **Protocole sur les relations entre la Communauté économique africaine et les communautés économiques régionales** constitue l'**Annexe III-4** du présent ouvrage. Cet instrument n'apparaît pas dans le recueil des Traités des Nations Unies et ne semble pas avoir été enregistré par le Secrétariat.

(a) Politique de la CEA – Généralités

143. Fondamentalement, le protocole a pour objectif de compléter les dispositions de l'Article 6 (iii) du Traité de la CEA d'après lesquelles les activités des communautés économiques africaines seront coordonnées et harmonisées. En dépit de l'affirmation (Article 5) suivant laquelle la priorité de la CEA est le développement des communautés sous-régionales, le document semble refléter l'inquiétude que ces communautés se développent indépendamment, poussant dans un esprit de clocher leurs propres politiques et programmes, et perdant de vue l'objectif ultime d'aboutir à la mise en place d'un marché commun à l'échelle de toute l'Afrique. De ce fait, et sous forme de rappel, le protocole tend à renforcer la position de la CEA dans ses relations avec les communautés sous-régionales. Il est caractéristique à cet égard que l'Article 21 du Protocole prévoit que des décisions de la CEA peuvent s'imposer aux communautés sous-régionales, avec la possibilité de sanction en cas de retards injustifiés dans le processus d'intégration.

144. Le Préambule du Protocole d'Addis Abeba insiste sur le fait que l'une des priorités de la CEA est le renforcement des communautés sous-régionales. La coordination et l'harmonisation des politiques, programmes et activités des communautés sous régionales avec celles de la CEA sont nécessaires pour un renforcement progressif et l'intégration des différentes communautés. Ces communautés doivent être intégrées dans le Marché commun africain (Article 3-b) et un cadre institutionnel doit être créé à cet effet (Article 3-c).

145. De ce fait, deux séries d'objectifs sont identifiées pour la CEA et les communautés. Ils peuvent être généraux ou spécifiques, à court ou à long terme. Ces objectifs se traduisent par des engagements par les parties, détaillés dans une certaine mesure dans le Protocole. Ils sont résumés dans ce qui suit.

(b) Objectifs et engagements de la CEA (Articles 11 et 12)

146. Ces objectifs sont :

- (1) Identification des sous régions dépourvues de communauté économique, dans le but d'en mettre une en place ;
- (2) Évaluation des politiques et activités de chaque sous région, pour déterminer où elles se placent par rapport aux objectifs d'intégration du Traité de la CEA; évaluation de l'assistance, financière ou autre, nécessaire de la part de la CEA, pour atteindre ces objectifs ; et
- (3) Suivi des politiques, programmes et mesures prises, dans l'optique de leur relation avec l'objectif d'intégration.

(c) Objectifs et engagements des communautés sous-régionales (Articles 13 et 14)

147. Les objectifs sont :

- (1) Libéralisation, facilitation, etc. en vue de créer une zone de libre échange et de développer une union douanière ;
- (2) Intégration sectorielle basée sur des politiques macroéconomiques harmonisées sur le libre mouvement des capitaux, des biens, des services, et des personnels ; réduction du coût du franchissement des frontières ; et
- (3) Respect du calendrier du traité de la CEA, mais le processus d'exécution peut en être accéléré.

148. **Institutions.** Pour mettre en œuvre la coordination des politiques, directives et programmes, deux comités sont mis en place (Articles 6 à 10).

- (i) **Comité de coordination.** Le Comité de coordination est présidé par le Secrétaire général. Il réunit les dirigeants des communautés sous régionales, le Secrétaire exécutif de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), et le Président de la Banque africaine de développement (BAD). Il est responsable de la coordination des politiques (notamment en ce qui concerne les transports) et du suivi du progrès de chaque communauté sous-régionale dans la marche vers les objectifs d'intégration de la CEA.
- (ii) **Comité des fonctionnaires de haut rang du Secrétariat.** Ce comité est formé de hauts fonctionnaires du Secrétariat de l'OUA, des communautés sous-régionales, de la Banque africaine de développement, et de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique. Ce comité se réunit avant le Comité

de coordination, prépare tous les documents que ce dernier doit approuver, assure le suivi et prépare les rapports et les documents budgétaires.

e. Transport

149. En matière de transport, les États contractants conviennent de :

- (1) Promouvoir l'intégration des infrastructures et de développer la coordination afin d'accroître la productivité et l'efficacité
- (2) Harmoniser et standardiser législations et réglementations
- (3) Promouvoir la coordination des transports, le développement de l'industrie locale des transports et des industries locales de matériels de transport, et encourager l'utilisation de matériaux et de ressources humaines locales
- (4) Réorganiser et standardiser les réseaux de chemin de fer pour les raccorder dans un unique réseau panafricain
- (5) Restructurer le secteur des transports routiers dans le but d'établir des liaisons inter-États
- (6) Harmoniser les politiques de transport maritime
- (7) Harmoniser les politiques de transport aérien et les horaires des vols
- (8) Harmoniser et coordonner les politiques de transport afin d'éliminer les obstacles au libre mouvement des marchandises, des individus et des services

f. Charte africaine des transports maritimes

150. Généralités et références. La Troisième Conférence des Ministres africains des Transports maritimes a pris place du 13 au 15 novembre 1993. Elle a adopté une Charte africaine des transports maritimes devant constituer le cadre de la coopération en la matière entre pays africains et entre pays africains et États étrangers à l'Afrique. Dans sa résolution CM/RES 1520 (LX) le Conseil des Ministres de l'OUA a insisté sur l'importance de ce document et l'a fait sien. Il a donc été publié le 26 juillet 1994. Il est ouvert à la signature des États membres au Secrétariat de l'OUA. Le préambule de la Charte se réfère à la Convention des Nations Unies constituant le Code des conférences maritimes et à la Convention de New York de 1965 sur le commerce de transit des pays enclavés en dépit de ce que, comme on l'a vu au paragraphe 41, tous les États africains n'aient pas ratifié cette Convention.

Le texte de la **Charte africaine des transports maritimes** constitue l'**Annexe III-5** du présent recueil. Il n'est pas certain qu'elle soit considérée comme traité. Apparemment, elle n'a pas été enregistré auprès du Secrétariat Général des Nations Unies et ne fait pas partie du recueil des Traités.

151. Objectifs. Les objectifs de la Charte sont les suivants :

- (1) Définir et mettre en œuvre des politiques harmonisées de transports maritimes
- (2) Encourager le développement de flottes africaines et de lignes de navigation régionales et sous-régionales
- (3) Plus généralement, promouvoir la coopération entre les États partenaires (Chapitres I et II).

La Charte est une mise en application des politiques de transport maritime définies de façon générale dans la Déclaration d'Addis Abeba de 1973 (voir para. 135 *supra*). Elle devait entrer en vigueur trente jours après le dépôt des instruments de ratification par les deux tiers des États partenaires (Chapitre IX). Une mise en vigueur provisoire était prévue après ratification par vingt États. Reste à savoir si elle est effectivement entrée en vigueur.

152. Institutions (Chapitre III). Pour assurer une coordination effective des politiques de développement maritime et portuaire et les activités et programmes d'intégration, l'OUA a créé, au sein de son Secrétariat général, une Cellule de coordination chargée de coordonner les activités des organisations de coopération en matière de transport maritime et d'exploitation portuaire en Afrique (UCOMAR). Des cellules semblables doivent être créées dans chaque sous-région. En outre, les conseils nationaux des chargeurs doivent être renforcés ainsi que les comités portuaires et autres institutions, dans le but de regrouper tous ces organismes sous la forme d'institutions sous-régionales spécialisées de coopération. On verra au Chapitre VII que ce résultat a été obtenu, au moins au plan juridique, en Afrique de l'Ouest.

153. Coopération en matière de transport maritime (Chapitres IV et VII). La coopération entre armements maritimes africains doit être développée, avec la mise en place de consortiums, des accords de pool et des services combinés. Le trafic devrait être redistribué dans la sous-région et un système harmonisé de partage de cargaisons – *cargo sharing* – mis en place. Des regroupements de moyens et associations devraient permettre de lancer des opérations dans le domaine du multimodal, sous le couvert de la Convention des Nations Unies (para. 123 *supra*). Un cadre juridique harmonisé devrait permettre et garantir la stabilité des groupements et associations d'entreprises dans le domaine maritime. La coopération devrait être également développée dans le domaine des réparations de navires, de la formation des personnels et de l'échange informatisé d'informations. Les États membres devraient mettre à jour et harmoniser leurs législations pour les rendre compatibles les unes avec les autres.

154. Coopération dans le domaine de l'assistance aux chargeurs (Chapitre V). Les institutions regroupant les chargeurs seront encouragées. Le regroupement des cargaisons au niveau national, sous-régional et régional doit être organisé pour obtenir des services bien adaptés de transport maritime à un coût réduit. La facilitation et l'harmonisation des procédures douanières doivent être développées.

155. Ports (Chapitre VI). La gestion des ports devrait être basée sur l'autonomie des établissements. L'harmonisation des tarifs et des statistiques portuaires sur les modèles mis au point par la CNUCED devrait être encouragée.

156. **Pays sans littoral (Chapitre VII).** Les États partenaires par le territoire desquels s'effectue le transit conviennent dans la Charte d'accorder des facilités et des avantages aux États enclavés et d'appliquer des mesures administratives, douanières et fiscales non discriminatoires. Ils conviennent de coordonner leurs politiques d'acquisition et d'utilisation des moyens de transport terrestre, fluvial, aérien, maritime et des ouvrages et équipements portuaires. Ils sont encouragés à conclure des conventions bilatérales et multilatérales et de ratifier celles en vigueur.

D. TRAITÉ POUR L'HARMONISATION DU DROIT DES AFFAIRES EN AFRIQUE (OHADA)⁵³

a. Généralités

157. Le **Traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique** a été signé à Port Louis (Maurice) le 17 octobre 1993. Il est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1998 entre le Bénin, le Burkina Faso, le Cameroun, la République centrafricaine, le Tchad, les Comores, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Guinée équatoriale, la Guinée, la Guinée Bissau, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo. Le Sénégal en est le dépositaire. Il faut ajouter que Madagascar a conformé toute sa nouvelle législation commerciale aux normes de l'OHADA⁵⁴.

158. Tous les États associés dans le Traité sont des pays de droit écrit. L'extension de l'OHADA au-delà de ces pays aurait signifié un examen en profondeur du droit existant et de son application dans les différents États pratiquant la *common law* pour parvenir à un ensemble de règles acceptables à tous les États de la région. En 2001, il était indiqué que le Ghana, l'Éthiopie et le Nigeria marquaient leur intérêt pour l'OHADA.

Le texte du **Traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique** constitue l'**Annexe III-6** du présent ouvrage. Le traité n'a pu être retrouvé dans les traités enregistrés par le Secrétariat Général des Nations Unies et ne se trouve pas dans le recueil des Traités.

⁵³ **BIBLIOGRAPHIE** La bibliographie de l'OHADA est très abondante. Voir *Bibliographie des articles et ouvrages consacrés à l'OHADA* in Recueil Penant, Paris, vol. 110, (2000) p. 232-240. M. Kirsch, *Historique de l'OHADA*, 108 Recueil Penant, vol 107, 1998, p. 129-135. L. Sawadogo, *Le traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique*, AFDI, vol. XL, 1994, p. 823-848. J.G. Gervais de Lafond, *Le traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique*, La Gazette du Palais, Paris, Nu 263, 11.1994, p. 26-27. PG. Pogoué, *Le droit des sociétés commerciales et du groupement d'intérêt économique*, Presses de l'Afrique, Yaoundé, 1998. P. Tiger, *Le droit des affaires en Afrique*, Presses universitaires de France (PUF), Paris, 1999.

⁵⁴ F. Fénéon, *L'avenir de l'OHADA*, R.J.P.-I.C., vol. LIV, No 3 2001, p. 243-251.

b. Institutions

159. L'application du traité relève de la compétence d'une nouvelle institution, l'Organisation pour l'harmonisation du droit des affaires en Afrique (OHADA), qui comprend :

- (1) Le Conseil des Ministres, formé des ministres responsables de la justice et de ceux responsables des finances.
- (2) Un Secrétariat permanent, responsable de l'*École régionale supérieure de la magistrature* pour la formation des futurs juges et magistrats.
- (3) Une Cour commune de justice et d'arbitrage constitué de sept juges élus par les Ministres en conseil sur une liste proposée par les États partenaires (deux candidats par État).

Le Traité stipule que l'OHADA est une institution internationale qui jouit de l'immunité diplomatique.

c. Objectifs et contenu

160. Objectifs. Le traité a pour objectifs de :

- (1) Développer un cadre de droit des affaires qui soit *harmonisé, simple, moderne et bien adapté* (Préambule), de façon à faciliter les affaires et à assurer la sécurité des transactions; et de
- (2) Développer l'arbitrage comme technique normale de règlement des litiges contractuels.

161. Contenu. Un résumé du contenu du traité suit.

- (a) **Règles communes.** Le droit des affaires inclut toutes les règles concernant les sociétés, les dettes et créances, la faillite, l'arbitrage, le droit du travail, la comptabilité, les ventes, les transports et autres matières que le Conseil des Ministres peut décider d'inclure dans la liste. Toutes ces matières feront l'objet de règles communes à toutes les parties contractantes.
- (b) **Actes uniformes.** Les actes uniformes sont préparés par le Secrétariat en consultation avec les gouvernements. Une fois adoptée par le Conseil des Ministres, il appartient à chaque gouvernement de mettre sa législation à jour pour les introduire, dans les 90 jours de l'adoption de l'acte. L'acte uniforme remplace tout acte du droit interne qui lui serait contraire. L'interprétation des actes uniformes relève de la compétence de la Cour commune de justice et d'arbitrage. À cette date, huit actes uniformes ont été publiés sur le droit commercial général (1998), les sociétés commerciales et groupements d'intérêt (1998), les sûretés

(1997), les procédés de recouvrement et voies d'exécution (1998)⁵⁵, les procédures collectives d'apurement du passif (1999), le droit de l'arbitrage (1998), les normes comptables (2000), et en dernier lieu, sur le contrat de transport par route (2003) examiné en plus de détail dans le paragraphe suivant.

- (d) **Arbitrage.** L'arbitrage est encouragé. Les arbitres sont désignés par la Cour commune de justice et d'arbitrage, qui n'arbitre donc pas elle-même mais examine les décisions avant qu'elles ne soient publiées. Elle ne propose cependant pas de modification à la décision arbitrale mais se limite à délivrer une décision d'exequatur⁵⁶.

d. L'Acte uniforme sur le transport des marchandises par la route

162. L'Acte uniforme sur le transport des marchandises par la route. L'Acte uniforme sur le transport par la route de marchandises a été diffusé le 22 mars 2003. Il entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2004. La CMR a apparemment été utilisée comme modèle pour son établissement (voir para. 121 *supra*) à quelques différences près et compte tenu de dispositions supplémentaires dues entre autres à la reprise dans l'Acte uniforme de règles d'origine jurisprudentielle. Dans l'ensemble, l'Acte uniforme⁵⁷ est plus détaillé et plus précis que la CMR, ayant visiblement tiré parti de la jurisprudence d'application.

Le texte constitue l'**Annexe III-7** du présent ouvrage.

163. Différences avec la CMR. Les principales différences entre la CMR et l'Acte uniforme sont :

- (1) Il n'y a aucune mention que l'Acte uniforme s'applique aux transports par les soins de l'État ou des organismes publics (Article 1).
- (2) L'Acte uniforme donne des définitions des principaux termes ; on remarquera la définition des documents écrits, qui inclut les documents émis par courrier électronique (Article 2).
- (3) Le contrat de transport est formé dès que les parties se mettent d'accord sur un transport contre paiement (Article 3).
- (4) Qu'il n'y ait pas de lettre de voiture ou qu'elle soit irrégulière est sans influence sur le contrat (Article 4). Il s'agit là d'une règle jurisprudentielle résultant de

⁵⁵ Voir J.R. Gomez, *Analyse critique de l'avant-projet d'Acte uniforme organisant des sûretés dans les États membres de l'OHADA*, Recueil Penant, Paris, vol. 106, n° 825, Nov. 1997.

⁵⁶ Le régime d'arbitrage de l'OHADA a été l'objet d'un numéro spécial du Recueil Penant, Paris, vol 109, 2000, p. 125-232.

⁵⁷ Voir K.M Brou, *Le nouveau droit des contrats de transport de marchandises par route dans l'espace OHADA*, Recueil Penant, Paris, 113^{ème} Année, No 845, 11.2003, p. 314-446

décisions concernant l'application de la CMR, et que l'Acte uniforme transforme en règle de droit positif. On notera que ces dispositions existent déjà dans les règles du transport multimodal.

- (5) Les clauses concernant les emballages, la description des marchandises, les marchandises dangereuses, etc. sont plus strictes pour le chargeur (Article 7) que celles contenues dans la CMR.
- (6) Le régime de responsabilité est plus favorable au transporteur (Article 17) sa diligence étant plus aisée à démontrer.

164. Risques de conflits de lois. Comme on l'a déjà relevé, les instruments juridiques, à mesure qu'ils se multiplient, tendent à faire double emploi les uns avec les autres. L'Acte uniforme ci-dessus en fournit un exemple. La Convention OHADA stipule que l'Acte uniforme est promulgué dans chaque État, étant ainsi introduit dans le droit positif interne de chaque partie au traité. Mais le Cameroun, la République centrafricaine, le Tchad, le Congo, le Gabon et la Guinée équatoriale parties au traité OHADA sont également membres de l'Union douanière et économique de l'Afrique centrale (UDEAC), désormais remplacée par la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC). Or, l'Acte No 3 de l'UDEAC de 1996 (voir para. 178 et suivants *infra*), comme cadre juridique du transport routier de marchandises, est toujours en vigueur et l'OHADA n'a pas compétence pour l'annuler. Si cet Acte, signé des Chefs d'États de l'UDEAC, doit être considéré comme un acte de droit international (point encore à clarifier) il peut fort bien, aux yeux du juge, primer sur l'Acte uniforme de l'OHADA, une fois celui-ci promulgué comme acte de droit interne.

165. Évaluation⁵⁸. L'impact de l'OHADA, aux yeux des juristes, est considéré comme largement positif. Non seulement un droit moderne et orienté vers le marché davantage que vers l'économie dirigée a été introduit en Afrique, mais l'unification qui a été réalisée sécurise fortement les opérateurs, les magistrats et le barreau. Non seulement un corps de droit se construit, mais il est accessible et soutenu par la diffusion d'une jurisprudence abondante par l'intermédiaire du site de l'OHADA⁵⁹. Les critiques ou réserves formulées à l'encontre du système OHADA portent essentiellement sur les aspects suivants :

- (a) Le transfert de compétences qui en résulte, les parlements et les exécutifs nationaux étant en fait, en matière de droit commercial, remplacés par un organisme inter-étatique dans leur rôle d'élaboration du droit ;
- (b) Le fait que le droit OHADA soit davantage inspiré par le droit écrit que par la *common law*, ce qui rend difficile son adaptation aux pays qui connaissent ce régime juridique. Toutefois, elle montre l'exemple et l'attention a été attirée par

⁵⁸ X. Forneris, *Governance, development and globalization, harmonizing commercial law in Africa: the OHADA*, University of Warwick, UK, 2000.

⁵⁹ Pour la jurisprudence des pays de *common law* consulter A. Milner, ed. *The African Law Reports, Commercial Law Series*, Oceana, New York, 3 volumes par an.

certain auteurs sur les inconvénients que la diversité du droit applicable représentent pour le commerce international dans les pays anglophones⁶⁰.

E. TRAITÉ INSTITUANT UNE ORGANISATION INTÉGRÉE DE L'INDUSTRIE DES ASSURANCES DANS LES ÉTATS AFRICAINS⁶¹

166. Le *Traité instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans les États africains* a été signé à Yaoundé (Cameroun) le 10 juillet 1992 et est entré en vigueur le 15 février 1995. Les signataires sont le Bénin, le Burkina Faso, le Cameroun, la République centrafricaine, le Tchad, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, le Niger, le Togo et le Sénégal. La Guinée équatoriale, la Guinée, le Mali, les Comores et la Guinée Bissau, signataires du Traité de l'OHADA, ne semblent pas avoir accédé au traité de Yaoundé.

a. *Objectifs et formulation*

167. Le Traité de Yaoundé émane de la Conférence interafricaine des marchés d'assurances (CIMA) qui regroupe les responsables, publics ou privés, des assurances dans les pays subsahariens de droit écrit. Il est précédé d'un préambule et d'un article 1 dont l'inspiration est fortement marquée par la volonté de fonder l'unité africaine par une harmonisation des régimes et marchés nationaux d'assurances, poursuivant ainsi l'effort commencé avec les conventions de coopération en matière de contrôle des entreprises et opérations d'assurances, signées à Paris les 27 juillet 1962 et 27 novembre 1973. Les objectifs énumérés dans le préambule et l'article 1 sont essentiellement :

- (i) Le renforcement des marchés nationaux avec meilleure utilisation des ressources
- (ii) La transformation des marchés locaux en un vaste marché disposant de règles et d'autorités communes
- (iii) La poursuite de la nationalisation des marchés d'assurance, avec réinvestissement local des réserves et des provisions des compagnies d'assurance
- (iv) L'harmonisation et l'unification des dispositions législatives et réglementaires en matière d'assurance

⁶⁰ M. Ndulo, *The need for the harmonization of trade laws in the Southern African Development Community*, AADI, vol. 4, 1996, p.195-225.

⁶¹ Voir R. Dossou Yovo, *La nouvelle réglementation des opérations d'assurance dans les pays africains de la zone franc : un pas vers l'intégration économique régionale*, R.J.P.-I.C, vol. XXXXIX, 1995 p. 132-146. V.E. Bokalli, *Le nouveau droit du contrat d'assurance dues pays africains francophones*, RADIC, vol. 8. 1996. p. 423-445.

- (v) Une meilleure protection des assurés et des victimes de dommages

Le Code des assurances annexé au Traité définit *la législation unique des assurances* (Article 3 du Traité).

Le texte du **Traité de Yaoundé instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans les États africains** constitue l'**Annexe III-8** du présent ouvrage. Le Traité ne paraît pas avoir été enregistré auprès du Secrétariat Général des Nations Unies et n'a pu être localisé dans le recueil des Traités.

b. Institutions

168. Les institutions de l'Organisation sont décrites sommairement ci-après. Elles incluent (i) le Conseil des Ministres, (ii) la Commission régionale de contrôle, et (iii) le Secrétariat général.

(Articles 6 à 15) Le **Conseil des Ministres** est composé des ministres responsables des assurances dans chaque État contractant et se réunit deux fois par an. Il assure la réalisation des objectifs des traités. Il définit la politique en matière d'assurance et veille à l'application de la législation unique sur les assurances par les États.

(Articles 16 à 30) La **Commission régionale de contrôle** des assurances est l'organe régulateur. Elle est chargée du contrôle des sociétés d'assurance, assure la surveillance générale et concourt à l'organisation des marchés nationaux d'assurances. Elle formule un avis sur l'agrément des sociétés d'assurance et la décision d'agrément est prise par le Ministre compétent conformément à cet avis. Si elle constate des infractions à la réglementation des assurances, elle peut prononcer des sanctions allant jusqu'à la suspension ou la démission d'office des dirigeants de sociétés d'assurance, le retrait de l'agrément de ces sociétés, des amendes et le transfert d'office des portefeuilles de contrats.

(Articles 31 à 49) Le **Secrétariat général de la Conférence** assure la préparation, l'exécution et le suivi des décisions du Conseil. Il prépare les règlements d'application et peut effectuer des contrôles des sociétés d'assurance. Il établit un rapport annuel. Le Secrétaire général est nommé pour cinq ans par le Conseil et exerce en pleine indépendance ses pouvoirs propres.

c. Dispositions juridiques d'application

169. Pour l'exercice de ses compétences, la Conférence émet des règlements et des décisions et formule des recommandations et des avis. Tous ces actes doivent être motivés.

(Articles 39 à 43) Les règlements ayant une portée générale ainsi que les décisions s'appliquant à des destinataires ont un effet direct et sont de portée obligatoire. Les avis et recommandations n'ont pas de portée obligatoire.

(Articles 44 à 47) L'exécution des actes relève de la compétence des États qui prennent les mesures internes nécessaires ; ils s'abstiennent de toute mesure faisant obstacle à leur

exécution. Le Conseil peut mettre en demeure un État qui a manqué à ses obligations, au titre du traité, de prendre les mesures nécessaires au rétablissement du bon ordre juridique. Les juridictions nationales doivent appliquer les clauses du traité et les actes du Conseil nonobstant toute disposition de droit interne antérieure ou postérieure.

(Articles 48 et 49) La validité des actes établis par les organes de la Conférence ne peut être mise en cause que devant le Conseil, dans un délai ne dépassant pas deux mois après leur publication ou leur notification. Le Conseil statue sur l'interprétation du traité si des décisions de juridiction nationales risquent de faire obstacle à l'application uniforme du droit de la Conférence. L'interprétation du Conseil s'impose à toutes les autorités administratives et judiciaires⁶².

Les dispositions des Articles 48 et 49 résumés ci-dessus peuvent créer des difficultés d'interprétation au niveau constitutionnel, car elles paraissent bien fragiliser l'indépendance des autorités judiciaires.

d. Dispositions financières et autres

170. (Articles 50 à 57) Le Conseil est financé par des contributions des États membres, plus précisément par des taxes levées sur les sociétés d'assurance et de réassurance.

(Articles 58 à 68) La Conférence a la personnalité juridique. Elle-même et ses institutions bénéficient des droits et immunités des organisations internationales.⁶³

e. Le Code CIMA

171. Historique. Le Code des assurances ou Code CIMA⁶⁴ a eu pour but de remplacer la loi française du 13 juillet 1930 sur les assurances, qui avait été votée pour introduire une certaine discipline dans le mode de l'assurance et éliminer les abus des compagnies d'assurance antérieures à cette réglementation. La loi de 1930 était généralement applicable en Afrique francophone avant l'indépendance. Au cours des ans, elle avait été modifiée et complétée en France mais les législations africaines n'avaient pas toujours suivi et le système était devenu périmé. Le Code CIMA met donc à jour les dispositions de la loi de 1930 avec pour objectif l'établissement et le maintien d'un marché sain et équitable de l'assurance et de la réassurance en Afrique.

⁶² Cette dernière disposition, touchant les autorités, paraît d'une valeur juridique douteuse.

⁶³ Cette disposition n'est bien entendu valable qu'entre les parties au traité. Elle ne lie pas les États autres qu'ayant ratifié celui-ci (États africains non signataires, États européens, etc.).

⁶⁴ V.E. Bokalli, *Le nouveau droit du contrat d'assurance des États africains francophones*, RADIC vol. 10, 1998. p. 423 et sq.

172. Dispositions du Code. Les principales dispositions du Code d'intérêt pour la présente étude sont :

- (a) Le Code est applicable au transport routier mais non au transport fluvial ou maritime. Des informations récentes indiquent qu'il n'est pas encore applicable au transport ferroviaire en dépit des requêtes des sociétés ferroviaires africaines qu'il le devienne.
- (b) Le Code est obligatoire. Sur la base de la loi française de 1930 modifiée (i) il renforce le droit de l'assureur à des informations sincères de la part de l'assuré, en particulier sur les risques courus (Article 12); le titulaire de la police d'assurance doit répondre à des questions précises de l'assureur, posées sous la forme d'un questionnaire normalisé, (ii) il renforce le droit du titulaire de la police à des informations sur les tarifs et les conditions de l'assurance, prohibant les contrats en lettres de dimensions réduites (Article 7) et (iii) il dresse la liste des clauses devant nécessairement être stipulées dans le contrat (Article 8) comme les retards de paiement ou les dommages imputables au titulaire de la police.

IV. CONVENTIONS ET ACCORDS SOUS-RÉGIONAUX – AFRIQUE CENTRALE

A. GÉNÉRALITÉS

173. Une approche par le droit privé. L'Afrique centrale a fait des efforts considérables pour l'unification du droit commercial et des transports. Ses conventions sont d'un intérêt particulier en ce sens qu'elles modifient les relations applicables entre transporteurs et chargeurs qui sont des rapports de droit privé alors que de nombreuses autres conventions sont davantage tournées vers l'administration publique des Corridors et axes de trafic, la police, les procédures douanières, etc. toutes matières de droit public. De plus, l'Afrique centrale est fortement associée à l'OHADA et à son effort de modernisation du droit privé.

174. Inventaire des conventions sous-régionales. En Afrique centrale, les principales conventions sous-régionales qui suivent sont en vigueur :

- (1) Le **Traité de Brazzaville** en date du 8 décembre 1964 pour la création de l'*Union douanière et économique de l'Afrique centrale* – UDEAC, signé par le Cameroun, le Tchad, la République centrafricaine, le Congo et le Gabon⁶⁵. L'UDEAC, qui a succédé à l'*Union douanière équatoriale* (UDE) créée en 1959, ne sera pas examinée ici, son traité étant d'ailleurs périmé. L'UDEAC à laquelle la Guinée équatoriale s'était jointe ultérieurement a été à son tour remplacée par la CEMAC en 1998 (voir ci-après) mais certains des instruments résultant de son fonctionnement sont demeurés en place (voir ci-dessous).
- (2) Le **Traité de N'djamena** en date du 16 mars 1994 pour la création de la *Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale* (CEMAC) entre les mêmes États et destinée à succéder à l'UDEAC.
- (3) Le **Traité de Libreville** pour la création de la *Communauté économique des États de l'Afrique centrale* (CEEAC) signé le 19 octobre 1983. La CEEAC a un champ plus large que l'UDEAC et la CEMAC puisque, outre les pays membres de ces communautés, elle inclut l'Angola, le Burundi, la République démocratique du Congo (ex Zaïre), le Rwanda et Sao Tome.

⁶⁵ En avril 1968, la République centrafricaine et le Tchad ont quitté l'UDEAC pour la création, avec le Zaïre, de l'*Union des États de l'Afrique centrale* (UAC). En décembre 1968, la République centrafricaine est revenue à l'UDEAC. Le Tchad y est retourné à son tour en 1984. Voir *Yearbook of International Organizations*, 1995/1996, vol.1, p. 1473.

- (4) Le **Traité de Gisenyi** pour la création de la **Communauté économique des Pays des Grands Lacs** – CEPGL signé le 20 septembre 1976 par le Burundi, le Rwanda et le Zaïre (désormais République démocratique du Congo). Les États d’Afrique centrale sont également signataires de la **Charte du transport maritime d’Afrique de l’Ouest et du Centre**. Document qui fait l’objet d’une analyse dans le chapitre consacré à l’Afrique de l’Ouest (para. 414 et suivants *infra*).
- (5) L’Accord de Brazzaville établissant un régime uniforme applicable aux fleuves et créant la **Commission internationale du bassin fluvial du Congo, de l’Oubangui et de la Sangha** (CIBCOS). L’Accord a été signé le 6 novembre 1999 et ratifié ou accepté par le Cameroun, la République centrafricaine, le Congo et la République démocratique du Congo entre mars et juillet 2003.

Tableau 1

Participation aux organisations sous-régionales

Afrique centrale

	UDEAC & CEMAC	CEAAC	CEPGL	OHADA	ICCOB
Angola		x			
Burundi		x	x		
Cameroun	x	x		x	x
DRC		x	x		x
Congo	x	x		x	x
Guinée Équat.	x	x		x	
Gabon	x	x		x	
RCA	x	x		x	x
Rwanda		x	x		
Sao Tome		x			
Tchad	x	x		x	

B. UNION DOUANIÈRE ET ÉCONOMIQUE DE L'AFRIQUE CENTRALE (UDEAC) ⁶⁶

a. Généralités⁶⁷

175. Membres. Le **Traité instituant une union économique et douanière de l'Afrique centrale** (UDEAC) a été signé par le Cameroun, la République centrafricaine, le Congo, le Gabon et le Tchad à Brazzaville le 8 décembre 1964. La Guinée équatoriale y a accédé en 1983.

Le texte du **Traité de Brazzaville** constitue l'**Annexe IV-1** du présent ouvrage. Le traité ne semble pas avoir été enregistré par le Secrétariat général des Nations Unies et n'apparaît pas dans le Recueil des Traités.

176. Institutions. Le Traité de Brazzaville a établi :

- (1) Un Conseil des Chefs d'État, organe suprême de l'Union. Les décisions de ces chefs d'États doivent être unanimes. Le Conseil détermine et coordonne les politiques douanières et économiques des États membres de l'Union.
- (2) Un Comité de direction constitué de deux représentants par État membre, dont l'un est le ministre des Finances et l'autre le ministre responsable du développement économique ou leurs représentants.
- (3) Un Secrétariat général.

Comme on l'a indiqué ci-dessus, l'UDEAC a été remplacée en 1994 par la CEMAC. Toutefois, un certain nombre d'accords et autres documents UDEAC sont demeurés en vigueur ou en place sous leur dénomination originale UDEAC.

⁶⁶ **BIBLIOGRAPHIE** D. Gbetnkom, *La dynamique de l'intégration économique régionale par le marché, l'exemple de l'UDEAC*, Thèse 3e cycle, Université de Yaoundé, 11.1995.

⁶⁷ **BIBLIOGRAPHIE** S. Delaouane-Gherari et H. Gherari, *Les organisations régionales africaines*, La Documentation française, Paris, 1988, bibliographie p. 311-313. M.L. Marasinghe, *A review of regional economic integration in Africa with particular reference to equatorial Africa*, International and Comparative Law Quarterly, London, vol. 33, 1.1984, p. 39-56. L.K. Mytelka, *International capital and regional integration in the UDEAC*, International Development Research Center, Ottawa, 1977. P. Robson, *L'UDEAC et la Communauté d'Afrique orientale: comparaisons et contraintes*, Études et Statistiques, Banque centrale des États de l'Afrique équatoriale et centrale, Brazzaville, No 131, 2.1968, p. 121-143. B. Vinay, *Coopération intra-africaine et intégration: l'expérience de l'UDEAC*, Penant, Paris, vol. 81, No 733, 1971, p. 313-331. M. Yondo, *Dimension nationale et développement économique, théorie et application dans l'UDEAC*, LGDJ, Paris, 1970.

b. Infrastructure et transport

177. Dispositions. En matière d'infrastructure et de transports, les États membres ont convenu de :

- (i) Promouvoir l'intégration de leurs infrastructures
- (ii) Harmoniser et standardiser les ouvrages et équipements
- (iii) Encourager la coordination des transports

Pour atteindre ces objectifs, les États membres communiqueront leurs projets d'investissements de transport au Secrétariat de l'Union, de même que leur documentation et leurs réglementations. Le secrétariat préparera le plan et les projets de transport à soumettre à l'approbation du Comité de Direction et du Conseil.

Deux importants documents de l'UDEAC, fixant les règles à suivre en matière de transport de marchandises diverses par la route et de transport multimodal, sont toujours en vigueur. Ils sont examinés ci-après. Par contre, le Code de la marine marchande de l'UDEAC promulgué le 22 décembre 1994 a été remplacé par celui de la CEMAC.

c. Convention inter-États de transports routiers de marchandises diverses

178. Généralités. Le 5 juillet 1996, le Conseil des Chefs d'État de l'UDEAC ont convenu d'un cadre juridique du transport routier de marchandises diverses dans la sous-région, par l'Acte 4/96-UDEAC-611-CE-31, qui a donné naissance à la *Convention inter-États des transports routiers de marchandises diverses* (CIETRM). Le préambule de la convention insiste sur le désir des parties contractantes de fixer le format et le régime juridique des documents de transport et de la responsabilité du transporteur. Ces termes sont ceux de la *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route* (CMR), signée à Genève le 12 mai 1956⁶⁸ (voir para. 120 et suivants *supra*) et inspirée par la Convention de Berne (modifiée) de 1890 sur le transport ferroviaire international. Le plan de la convention de l'UDEAC est le même que celui de la convention CMR. En revanche, les clauses de cette dernière convention concernant le transport multimodal manquent dans la convention de l'UDEAC car, comme on le verra ci-dessous, la matière fait l'objet d'une convention spécifique.

Le texte de la **Convention inter-États des transports routiers de marchandises diverses** constitue l'**Annexe IV-2** du présent recueil. La convention ne paraît pas avoir été enregistrée auprès du Secrétariat général des Nations Unies et ne figure pas dans le Recueil des Traités.

⁶⁸ . La transcription de la Convention CMR à la Convention UDEAC n'est pas sans erreurs. L'Article 51 renvoie à l'Article 39, ce qui n'a pas de sens. Il devrait renvoyer à l'Article 41. À la fin du second paragraphe de l'Article 17, le mot "obéir" doit être remplacé par "obvier".

179. **Contenu.** Les principaux points développés dans la Convention sont résumés ci-après.

- (1) **Applicabilité.** Il n'y a aucune indication que la convention est autre que supplétive. Apparemment, les parties au contrat de transport sont libres de conclure un contrat différent de celui résultant de l'observation des clauses de la convention ou de choisir dans la convention telle clause qui leur convienne et écarter les autres. La jurisprudence française considère que le recours à la CMR est au choix des parties au contrat, *que la loi laisse libre de stipuler les clauses de leurs relations contractuelles en matière de transport*⁶⁹. Cependant, une importante restriction à l'autonomie de la volonté résulte de l'article 51, d'après lequel toute stipulation contraire aux clauses de la convention est nulle. Le texte est là encore repris de la CMR.
- (2) **(Chapitre I) Généralités.** La Convention est applicable à tous les transports internationaux à titre onéreux de marchandises diverses lorsque le pays d'origine ou le pays de destination est partie à la Convention, quelle que soit la nationalité ou le domicile du transporteur. Elle est applicable également quand le transport est assuré par des organisations publiques, internationales ou non gouvernementales.
- (3) **(Chapitre II) Lettre de voiture.** Le transport prend place sous une lettre de voiture en quatre exemplaires (trois dans la CMR), preuve du contrat de transport. Le point de savoir si l'absence de lettre de voiture rend la convention inapplicable n'est pas clair. Les mentions devant être portées sur la lettre de voiture sont énumérées dans la convention et sont obligatoires.
- (4) **(Chapitre III) Régime de responsabilité.** Le transporteur est responsable sauf en cas de circonstances qu'il ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait échapper, il s'agit autrement dit de force majeure. Les cas d'exonération de la responsabilité du transporteur sont énumérés limitativement (Art. 17) et la charge de la preuve repose sur le transporteur (Art. 20).
- (5) **(Chapitre IV) Réclamations et litiges.** En matière de réserves, de réclamations et de litiges, des règles de prescription s'appliquent. L'arbitrage est soumis aux règles fixées par la Convention.

d. Convention inter-États sur le transport multimodal de marchandises

180. **Généralités.** Le transport international multimodal (voir para. 123 et suivants *supra*) prend place lorsque, sous le couvert d'un seul titre de transport, des marchandises sont transportées d'un pays à l'autre par différents modes de transport. Le 5 juillet 1996, le Conseil des Chefs d'État de l'UDEAC ont convenu d'un cadre juridique du transport multimodal dans la

⁶⁹ Cour d'appel de Bordeaux, 21.12.1994, Bulletin des transports internationaux, Paris, 1995, p. 74.

sous région sous le titre de *Convention inter États de transport multimodal de marchandises en UDEAC*. (Acte 4/96-UDEAC-611-CE-31). La Convention de Genève sur le transport multimodal de marchandises (24 mai 1980) n'étant pas entrée en vigueur faute du nombre de ratifications nécessaire, la Convention de l'UDEAC comble, en ce qui concerne l'Afrique centrale, un vide dans l'ordonnancement juridique international. Elle donne aux États membres un cadre clair et incontestable pour les opérations de transport combiné, dont le contenu a été en fait emprunté à la convention de Genève.

181. La procédure TIPAC. Qui plus est et comme on le verra ci-dessous, (para. 182[5]) la Convention UDEAC sur le transport multimodal inclut les règles du *Régime de Transport Inter-États des pays d'Afrique centrale (TIPAC)*. Le régime TIPAC est un régime douanier pour le transit international, dont les objectifs sont (i) la simplification des procédures douanières aux points de départ et d'arrivée des marchandises, et durant le transit, et (ii) le report de la responsabilité de paiement des droits de douane sur le transporteur assurant une opération spécifique de transport. Le transit s'effectue sur un itinéraire déterminé. Les marchandises en transit sont couvertes par un carnet TIPAC décrivant le fret transporté. Il est utilisé pour les contrôles douaniers et autres. Un Fonds régional de garantie TIPAC fournit les ressources nécessaires à la garantie du paiement des droits de douane et règle tout litige.

Le texte de la **Convention inter-États de transport multimodal de marchandises en UDEAC**, constitue l'**Annexe IV-3** du présent recueil. Cette convention ne paraît pas avoir été enregistrée par le Secrétariat Général des Nations Unies et n'a pas été publiée dans le recueil des Traités.

182. Contenu de la convention. Le contenu de la Convention UDEAC sur le transport multimodal est résumé dans ce qui suit.

- (1) (*Préambule*). Le Préambule de la Convention indique que les États contractants considèrent que la responsabilité du transporteur multimodal est basée sur une présomption d'acte fautif et de négligence. En fait, le régime de responsabilité du transporteur multimodal est ici copié sur celui applicable au transporteur maritime d'après les Règles de Hambourg en vigueur depuis 1992 parmi les États, en nombre limité, qui les ont adoptées (voir para. 82 *supra*) En cas d'avaries ou autres dommages, la charge de la preuve repose sur le transporteur.
- (2) (*Articles 2 à 4 et 29*). Le recours à la Convention UDEAC est obligatoire. Elle s'applique automatiquement et sans restriction, quand l'acceptation et⁷⁰ la livraison de la marchandise prennent place dans l'un des États signataires. Il n'y a pas place pour une clause particulière dégageant le transporteur de tout ou partie de sa responsabilité L'Article 29 de la Convention reprend les termes de l'Article 29 de la loi française de 1966 prohibant de façon spécifique toute clause ayant directement ou indirectement pour objectif de dégager la responsabilité du transporteur ou de placer la charge de la preuve sur tout autre que celui-ci.

⁷⁰

Tel qu'il résulte de la rédaction de l'Art. 2. Il y a encore doute sur le fait qu'il s'agisse de «et» ou «ou».

Cette règle est d'ordre public. Par contre, la réglementation nationale demeure applicable pour ce qui concerne la sécurité, les permis et licences, l'assurance, etc.

- (3) (*Chapitre II*). Un document de transport multimodal ou DTM est signé par le transporteur et peut être négociable. Sa forme et son contenu doivent être conformes aux prescriptions de la Convention. Le DTM est transférable. Il fait mention explicite de ce que toute clause contraire à la Convention est nulle de plein droit (Article 29).
- (4) (*Chapitre III*). Le transporteur est présumé responsable des avaries et des retards à la livraison, sauf preuve apportée par ses soins, par ses employés ou ses agents et qu'il a pris toutes les mesures raisonnablement requises pour éviter le dommage ou délai et ses conséquences (Article 16). Il y a obligation de diligence. Un plafond de responsabilité est fixé et applicable en cas de responsabilité contractuelle et délictuelle (Article 21).
- (5) (*Annexe*). L'Annexe de la Convention traite de l'application du régime de *transit inter États des pays d'Afrique centrale* (TIPAC) au transport multimodal dans la sous région, Les dispositions à cet égard sont classiques :
 - (i) pas de contrôle matériel des marchandises, sauf nécessité
 - (ii) pas de procédures spéciales sauf les procédures TIPAC
 - (iii) pas de droits de douane à l'entrée et à la sortie

e. Règlement fixant les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier inter-États de marchandises diverses

183. Généralités. Le 5 juillet 1996, le Conseil des Chefs d'État de l'UDEAC a convenu d'un cadre juridique de délivrance de licences aux transporteurs routiers de la sous région et promulgué l'Acte 5/96-UDEAC-611-CE-31. Tous les transporteurs routiers, transporteurs pour compte propre ou transporteurs professionnels, doivent avoir une licence et entrer dans le système de garantie TIPAC. Les licences sont délivrées par le ministre des Transports de chaque État membre. Elles sont valables cinq ans, pour un réseau routier ou des itinéraires spécifiques.

Le texte des **Conditions d'exercice de la profession de transporteur routier inter-États de marchandises diverses** constitue l'**Annexe IV-4** du présent recueil.

C. COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE ET MONÉTAIRE DE L'AFRIQUE CENTRALE (CEMAC)

a. Généralités⁷¹

184. Les instruments de la CEMAC sont :

- (1) Le **Traité instituant la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale**, (CEMAC) signé à N'djamena (Tchad) le 16 mars 1994, avec complément sur le système institutionnel et juridique de la *Communauté*
- (2) La **Convention régissant l'Union économique de l'Afrique centrale** (UEAC)
- (3) La **Convention régissant l'Union monétaire de l'Afrique centrale** (UMAC)
- (4) La **Convention régissant la Cour de justice de la CEMAC**

Le texte du **Traité instituant la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC)** constitue l'**Annexe IV-5** du présent recueil. Le Traité ne semble pas avoir été enregistré par le Secrétariat général des Nations Unies et n'apparaît pas dans le Recueil des Traités.

185. **Politique.** Si l'UDEAC était basée sur la coopération entre États signataires, la CEMAC va au-delà. Son approche est celle de l'intégration. Les objectifs politiques suivants ne sont pas formulés dans les traités et conventions mais dans des déclarations d'intention séparées :

- (i) Renforcer la compétitivité des activités économiques et financières des États de la Communauté, par harmonisation du cadre juridique (code des investissements, concurrence, régulation, etc.).
- (ii) Coordonner les politiques économiques et financières pour assurer leur cohérence avec la politique monétaire de la communauté.
- (iii) Établir un marché commun avec liberté totale d'établissement, d'immigration de mouvements de biens et services.
- (iv) Coordonner les politiques sectorielles, y compris celles portant sur le commerce et les transports. Enfin,
- (v) Promouvoir la liberté de déplacement, de résidence et d'établissement.

⁷¹ D. Avom, *Le traité de la CEMAC : nouveau départ pour le processus d'intégration en Afrique centrale* R.J.P.-I.C, vol. LII (1999) No 2, p. 158-179. C.K. Tchepnga, *Le droit public camerounais à l'épreuve du droit communautaire de l'UDEAC/CEMAC. L'exemple du contrôle de la profession d'expert-comptable*. RADIC vol. 11 (1999), p. 474. J. Noaungue Kobila and L. Donpack, *La CEMAC, à la recherche d'une nouvelle dynamique de l'intégration en Afrique centrale*, AADI, vol. 6 (1998) p. 64-106.

186. Institutions. La CEMAC comporte davantage d'institutions que l'UDEAC

- (a) Huit institutions au niveau exécutif : la Conférence des Chefs d'État, le Conseil des Ministres, le Conseil ministériel, le Secrétariat exécutif, le Comité inter-États, la Banque centrale, la Commission bancaire et l'Institution de financement du développement. En outre, le Traité a créé la Banque de développement de l'Afrique centrale (BDAC).
- (b) Les institutions législatives et judiciaires sont le Parlement de la Communauté et la Cour suprême, qui inclut la *Cour des comptes*.

187. Codes et règlements. Dès après sa création, la CEMAC a commencé à promulguer de nouveaux codes et règlements destinés à remplacer ceux de l'UDEAC, le *Code de la navigation intérieure* et le *Règlement de transport des marchandises dangereuses* en 1999, le *Code de l'aviation civile* en 2000⁷², le *Code communautaire de la marine marchande* et le *Code de la route* en 2001. Jusqu'à la date du présent ouvrage, les deux conventions de l'UDEAC sur le transport routier et le transport multimodal (para. 178 et 181) sont demeurés en vigueur. Les Codes de la CEMAC, sauf celui de l'aviation civile, sont examinés dans ce qui suit.

b. Code de la navigation intérieure

188. Le Code de la navigation intérieure a été promulgué le 17 décembre 1999 comme le règlement CEMAC/RDC (République du Congo) 14/99/CEMAC-036-CM-03. Il est principalement descriptif des mesures de sécurité applicables à la navigation fluviale, avec quelques approches des problèmes de gestion. Deux titres exposent les règles applicables en matière de chenaux, de fleuves et rivières, de bateaux, de police sanitaire, d'environnement et les règles touchant aux capitaines et aux équipages. 31 annexes donnent des détails sur les marques, signaux, imprimés de navigation, des détails etc. En attendant que soient promulguées des règles concernant le transport lui-même, une annexe traite des limitations de responsabilité des transporteurs fluviaux. Le corps même du texte inclut des dispositions sur les sûretés et les hypothèques. Par contre, il ne comporte aucune stipulation sur le contrat de transport, modal ou multimodal, et autres aspects de droit commercial de la navigation fluviale, ni aucune disposition sur le régime international des voies fluviales ou sur les compétences et responsabilités respectives des États membres de la CEMAC.

Le texte du **Code de la navigation intérieure** constitue l'**Annexe IV-6** du présent ouvrage.

⁷² Un *Accord relatif au transport aérien entre les États membres de la CEMAC* a été signé le 18 août 1999. Y est annexé le *Mécanisme de gestion et de contrôle de la mise en œuvre de la politique des transports aériens dans la CEMAC*.

c. Transport routiers de marchandises dangereuses

189. Règlements de transport des marchandises dangereuses. Le 25 juin 1999, le Conseil des Ministres de la CEMAC a promulgué la *Réglementation du transport par route des marchandises dangereuses* applicable dans tous les États de la Communauté.

Le texte de la **Réglementation par route des marchandises dangereuses** constitue l'**Annexe IV-7** du présent recueil.

d. Le Code communautaire de la marine marchande

190. Généralités. Le Code communautaire de la marine marchande de la CEMAC a été promulgué le 3 août 2001 sous le timbre Réglementation 03/01 UEAC 088-CM 06. Il remplace le Code de la marine marchande de l'UDEAC promulgué sous le timbre N° 6/94-UDEAC-594-CE-30 le 22 décembre 1994. Le Code régit :

- (1) Le droit applicable aux navires
- (2) La sécurité des navires, la classification, l'assistance et le sauvetage et les épaves
- (3) L'environnement maritime et la pollution
- (4) L'emploi et autres matières concernant le marin, y compris le régime disciplinaire et pénal
- (5) Le transport maritime y compris les chartes parties, les connaissements et autres contrats de transport
- (6) Les activités des consignataires de navires, transitaires, groupeurs, pilotes, manutentionnaires
- (7) Les procédures contentieuses et autres concernant les matières maritimes

191. Références aux conventions internationales. Le Code fait référence aux conventions internationales et en suit les termes et conditions, même lorsque les États membres de la CEMAC ne les ont pas ratifiées. La documentation que les navires doivent remettre aux autorités portuaires lors de leur arrivée (Article 10) est celle stipulée dans la Convention de Londres de 1965 sur la facilitation du commerce maritime (para. 76). Les États sans littoral peuvent être membres des conseils d'administration des ports des États côtiers les desservant, (Article 14) conformément à la Convention de New York (para. 35) Ces États peuvent pratiquer la pêche dans les eaux incluse dans la zone économique exclusive (Article 18), conformément à la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer (para. 35) à laquelle le Code fait référence expresse. Le régime de responsabilité du propriétaire de navires (Articles 100 à 113) est similaire à celui prévu par la Convention de Londres de 1976 avec, là encore, référence explicite. Il en est de même du régime de sûreté sur les navires et autres hypothèques, qui est celui de la Convention de 1999, ce qu'on peut regretter car l'énumération limitative des types de créances ouvrant droit à la saisie des navires est contestable et a été contestée postérieurement à la rédaction de la convention. Le régime de responsabilité du transporteur maritime est celui des Règles de Hambourg de 1978 (para. 82). En application de l'Article 396 du Code, ces

règles sont applicables à tout transport au départ ou à destination des États de la CEMAC. Les choses peuvent ne pas être aussi simples et des conflits de lois sont prévisibles. Le Code ne précise pas du reste si la règle est d'ordre public. Dans l'ensemble, le Code semble refléter fortement les vues de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur des points que la communauté des nations maritimes juge encore ouverts à la discussion ou qui peuvent relever de l'autonomie de la volonté davantage que du règlement.

192. Politique du transport maritime. L'approche dans ce domaine est à caractère dirigiste plutôt qu'orientée vers la liberté du marché. L'Article 375 dispose que l'organisation d'ensemble des transports maritimes et les mesures de coopération régionale sont définies par les autorités nationales dans le cadre plus général d'une politique adoptée par les autorités régionales et sous-régionales. L'Article 376 dispose que *le trafic maritime...fait l'objet d'une répartition conforme aux dispositions de la Convention des Nations Unies relative à un Code de conduite des Conférences maritimes [de 1974].....les taux de fret sont négociés dans les conditions prévues au dit Code.* Mais les dispositions du Code de la CEMAC sont, en ce qui concerne les trafics réservés, moins contraignantes que celles du Code de la marine marchande de l'UDEAC. Les articles 370 à 373 réservaient (i) le trafic entre les ports de l'UDEAC, (ii) le remorquage dans les ports de l'UDEAC, (iii) les cargaisons en transit ou en interligne, aux navires battant pavillon d'un État de l'UDEAC. L'Article 5 du Code CEMAC réserve simplement à ces navires (i) le cabotage national et (ii) le cabotage sous-régional. Ce qui est trafic sous-régional demeure indéfini. Il peut ou non déborder les frontières des pays de la CEMAC.

193. Applicabilité. Il n'était pas nécessaire d'enregistrer le Code auprès du Secrétariat Général des Nations Unies puisqu'il s'agit d'une réglementation et non d'un traité. Mais il résulte, comme ses semblables, d'une négociation et dans une certaine mesure constitue un instrument de droit international. Ce qui peut soulever des problèmes d'applicabilité et d'interprétation, comme on l'a déjà relevée en ce qui concerne les règles applicables au contrat de transport maritime.

Le texte du chapitre sur l'**Organisation des transports maritimes**, qui intéresse la coopération internationale, constitue l'**Annexe IV-8** du présent recueil.

e. Code communautaire de la route

194. Le Code communautaire de la Route a été publié sous forme de règlement sous la référence 04/01 UEAC 089-CM-06 le 2 août 2001. Applicable dans tous les pays de la CEMAC, il se substitue à tous les textes antérieurs, en particulier au Code UDEAC de 1989. Les règlements s'appliquent :

- (1) aux permis de conduire
- (2) au poids, dimensions et autres caractéristiques des véhicules
- (3) à la circulation
- (4) à la signalisation

Neuf annexes complètent le Code. Elles détaillent les signes, marques et signaux.

Le texte du **Code communautaire de la route** constitue l'**Annexe IV-9** de ce recueil.

D. COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE DES ÉTATS DE L'AFRIQUE CENTRALE (CEEAC)

a. Généralités

195. Le Traité de la CEEAC. La *Communauté économique des États d'Afrique centrale – CEEAC* a été créée par le Traité de Libreville (Gabon) le 18 octobre 1983. Les membres de la Communauté sont le Burundi, le Cameroun, le Congo, la République démocratique du Congo, le Gabon, la Guinée Équatoriale, la République centrafricaine le Rwanda, Sao Tome et le Tchad. L'Angola a statut d'observateur. Le Burundi et le Rwanda sont également membres du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA, voir ci-dessous le chapitre consacré à cette sous région). Le dépositaire du traité est le Gabon. Le Préambule de la Convention fait référence expresse au statut de l'OUA, à la Déclaration de 1973 sur la Coopération et le Développement (para. 135 *supra*), à la Déclaration de Monrovia (para. 136) et au Plan d'Action et Acte final de Lagos (para. 137). Les Chapitres IV (Libéralisation des échanges), V (Résidence) et IX (Infrastructure et Transports) sont passés en revue ci-après. Le texte du Traité de Libreville emprunte beaucoup au texte français de la Charte de l'OUA, (para. 134 *supra*), parfois verbatim.

196. Annexes. Le Traité de Libreville est complété par neuf annexes, qui en sont partie intégrante et qui traitent de :

- (1) (Annexe I) Règles d'origine pour les produits devant faire l'objet d'un commerce entre les États
- (2) (Annexe II) Obstacles non tarifaires aux échanges
- (3) (Annexe III) Exportations de marchandises en dehors de la Communauté
- (4) (Annexe IV) Transit et facilités de transit
- (5) (Annexe V) Coopération douanière entre États membres
- (6) (Annexe VI) Fonds de compensation pour pertes de recettes
- (7) (Annexe VII) Liberté de mouvements
- (8) (Annexe VIII) Clearing House
- (9) (Annexe IX) Coopération en matière de développement agricole

Le texte du **Traité de Libreville et de la Communauté économique des États d'Afrique centrale** constitue l'**Annexe IV-10** du présent recueil, en même temps que les annexes. Toutefois, les Annexes IV et VII du traité, commentées ci-dessous, constituent des annexes séparées de ce recueil (**Annexes IV-11 et IV-12**). Le Traité de Libreville ne semble pas avoir été enregistré par

le Secrétariat général des Nations Unies et ne peut être localisé dans le Recueil des Traités. En revanche, il est reproduit en anglais dans 23 ILM 945 (1984).

b. Libéralisation des échanges

197. Étapes de la mise en place de l'Union douanière d'après le Traité de Libreville (Articles 27 et suivants). L'objectif de mise en place d'une union douanière entre les États de la Communauté doit être atteint en trois étapes.

- (Phase 1) Gel des catégories et niveaux des droits de douane, avec examen conjoint des problèmes douaniers, en collaboration avec les États, et par les soins du Secrétariat de la CEEAC.
- (Phase 2) Réduction progressive et élimination des droits de douane, des quotas, restrictions et autres obstacles au commerce inter-États.
- (Phase 3) Mise en place d'un tarif communautaire commun, élaboration d'une nomenclature douanière commune et de procédures et réglementations communes.

198. Équité des échanges extérieurs (Articles 32 et suivants). Les États contractants s'engagent à ce que la fiscalité intérieure (par exemple, la taxe à la valeur ajoutée) dans l'un des États de l'Union soit la même pour les produits importés des autres États que celle appliquée aux produits d'origine nationale. Aucune discrimination, directe ou indirecte, ne sera acceptable. Toutefois, si, du fait de dumping ou pour toute autre raison, il y avait un sérieux déséquilibre de la balance commerciale entre un État et un autre, le Conseil des Ministres de la Communauté serait informé et des mesures correctives seraient proposées à la Conférence des Chefs d'État. Si des difficultés de balance des paiements en résultent, et après que les États qui les subissent eussent pris toutes les mesures correctives nécessaires, des restrictions quantitatives pourraient être appliquées après rapport immédiat au Conseil des Ministres.

199. Clause de la nation la plus favorisée (Article 35). Les États s'accordent, pour le commerce intra-communautaire, le traitement de la nation la plus favorisée. En aucun cas, les concessions tarifaires consenties à un État extérieur à la Communauté, ne seront plus favorables que celles résultant de l'application du Traité de Libreville aux autres membres de la Communauté.

200. Protocole en matière de transit (Article 36). La liberté de transit à travers les territoires des États membres est accordée à tous les États contractants. La matière est examinée dans la sous-section *e infra*.

c. Liberté de mouvement et droit d'établissement

201. (Article 40 et Annexe VII). D'après cette annexe au Traité de Libreville, les nationaux des États membres sont considérés comme citoyens de la Communauté. Les États contractant

conviennent de simplifier les procédures et de faciliter la résidence dans la Communauté. Les dispositions applicables en la matière sont détaillées dans l'Annexe VII du Traité (*Protocole concernant la liberté de mouvement et le droit d'établissement des nationaux des États au sein de la Communauté économique des États d'Afrique centrale*).

Le texte anglais du **Protocole sur la liberté de mouvement et le droit d'établissement** constitue l'**Annexe IV-11** du présent recueil.

Les principales dispositions du Protocole sont :

(Article 3) Liberté de mouvement. La liberté de mouvement est la règle pour les nationaux porteurs d'un passeport valide et de certificats de vaccination. Les touristes peuvent demeurer jusqu'à trois mois et ne sont pas autorisés à travailler. Les hommes d'affaires doivent détenir un certificat de leur chambre de commerce. Les travailleurs sont libres d'accepter un emploi offert dans un État membre.

(Article 4) Droit d'établissement. Le droit d'établissement est accordé aux nationaux des pays membres. Il n'inclut pas les droits politiques attachés à la citoyenneté nationale. Les professions libérales peuvent être exercées, mais conformément au droit interne de chaque pays.

d. Infrastructure et Transport

202. En matière d'infrastructure et de transport, la CEEAC (Traité de Libreville) a été plus ambitieuse que l'UDEAC (Traité de Brazzaville) et son programme était plus complet. Les États membres ont convenu de :

- (1) Promouvoir l'intégration de l'infrastructure et de développer la coordination des transports pour accroître la productivité et l'efficience
- (2) Harmoniser et standardiser la législation et la réglementation
- (3) Promouvoir la coordination des industries locales de transport et des équipements de transport
- (4) Réorganiser les réseaux ferrés en vue de les connecter entre eux
- (5) Développer des sociétés sous-régionales, constitués en association, de transport maritime, fluvial et aérien

e. Transit et facilitation du transit

203. Comme on l'a indiqué ci-dessus (voir para. 196 *supra*) la matière fait l'objet de l'Annexe IV du Traité de Libreville, sous la forme d'un protocole probablement inspiré par les termes de la Convention internationale sur le transport routier sous le couvert de carnets TIR (para. 113 *supra*) qui n'a pas été ratifié par les États africains.

Le texte du **Protocole sur le transit et les facilités de transit** constitue l'**Annexe IV-12** du présent recueil.

204. Contenu et domaine d'application (Articles 2 à 5). Les règles fondamentales formulées par le Protocole sur le transit sont résumées ci-dessous.

- (i) Les États parties au traité accordant liberté de transit à travers leurs territoires aux marchandises et aux véhicules se rendant dans d'autres États parties au Traité ou vers des États tiers, sous réserve d'interdictions justifiées par la sécurité publique ou d'autres motifs énumérés.
- (ii) Aucun droit à l'entrée ou à la sortie ne sera perçu sur le trafic en transit.
- (iii) Les procédures de transit et de stockage sous douane seront simplifiées pour alléger le fardeau pesant sur les pays sans littoral.
- (iv) Il n'y aura aucune discrimination en matière de droits, tarifs et redevances, et les États signataires accorderont au trafic en transit le même traitement et les mêmes facilités que ceux ou celles accordés à leur propre trafic.
- (v) Le régime de transit sera applicable au transport de marchandises sous scellées de douane, dans des moyens de transport agréés par la douane, par les soins d'opérateurs munis d'une licence à cet effet et sous dépôt de garantie.

205. Garanties et cautions (Articles 5 à 8). Les cautions et garanties seront émises par les États signataires, les banques ou autres institutions approuvées. Tous les moyens de transport et toutes les marchandises seront couverts par des carnets TIA (CEEAC) et se déplaceront accompagnés de ces carnets. Chaque État membre, dans les conditions qu'il estimera nécessaires, autorisera un transporteur ou son agent à préparer le carnet TIA conformément aux règles formulées dans le Protocole. Les carnets seront vérifiés par les agents des douanes en cours de route. Les marchandises couvertes par les carnets et les cautions, transportées dans des véhicules scellés, seront exemptées du paiement de droits de douane et ne seront pas examinées par les douaniers.

206. Contrôles douaniers (Article 9). Sauf si des irrégularités sont soupçonnées, les douaniers des pays signataires respecteront les scellés apposés par les services douaniers de l'autre État signataire, mais pourront y ajouter leurs propres sceaux. Ils seront en droit également d'exiger l'escorte du moyen de transport à travers le territoire du pays ou d'imposer l'inspection du moyen de transport et des marchandises. Les marchandises détruites par la force majeure seront exonérées de droit de douane, sous réserve de la preuve apportée d'une telle destruction.

207. Obligations des pays membres en matière de transfert (Article 10). Les pays membres s'engagent à faciliter le transfert vers les autres pays membres des fonds nécessaires au paiement des droits et autres montants et amendes dus par le porteur d'un Carnet. D'autres contraintes pèsent sur les pays membres du fait de leur obligation d'appliquer le protocole en toute bonne foi. Le protocole précise aussi que les États membres devront coopérer à la création d'une société multinationale d'armement maritime de cabotage, à la réalisation du projet de route transafricaine, d'un Bureau international de fret et d'autres projets de transports interafricains.

E. COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE DES PAYS DES GRANDS LACS (CEPGL)

a. Généralités

208. Comme on l'a exposé ci-dessus, la Convention créant la *Communauté économique des pays des Grands Lacs* a été signée à Gisenyi (Burundi) le 20 septembre 1976 entre le Burundi, le Rwanda et le Zaïre (désormais République démocratique du Congo). La Convention trouve son origine dans la Déclaration de Goma, en date du 20 mars 1967 dans laquelle les trois États se sont engagés à développer leur coopération mutuelle. La Conférence de Gisenyi de 1968 s'est terminée par la Résolution de Gisenyi qui confirmait la volonté de coopération des États. Cette orientation politique se traduit par la conclusion d'un certain nombre d'accords entre 1971 et 1975 et enfin, à la convention ici examinée. Celle-ci stipule que les marchandises et autres biens en transit dans l'un des pays signataires circuleront en franchises de droits et taxes. Le 10 septembre 1978, les mêmes États ont conclu à Gisenyi un *Accord commercial et de coopération douanière*.

La **Convention portant création de la Communauté économique des pays des Grands Lacs** a été enregistrée sous le N° 16748 auprès du Secrétariat général des Nations Unies (Recueil des Traités volume 1092 No 43). Son texte constitue l'**Annexe IV-13** du présent recueil.

209. Objectifs (Article 2). Les objectifs de la Communauté sont (1) la sécurité des populations, (2) le développement de projets communs, (3) le développement des échanges et (4) la coopération internationale dans un certain nombre de domaines, en particulier les transports et l'administration des Douanes.

210. Institutions (Article 5). Les institutions de la Communauté sont :

- (a) La Conférence des Chefs d'État avec pouvoirs de décision en tous domaines et compétence pour déterminer la politique générale de la Communauté. Chaque Chef d'État préside la conférence à son tour, pour un mandat d'un an.
- (b) Le Conseil des Ministres et des Commissaires d'État, formé de membres de gouvernements nommés par la Conférence des Chefs d'État, Le Conseil prépare les réunions de la Conférence et les propositions de décisions que celui-ci doit prendre.
- (c) Le Secrétariat exécutif permanent, responsable des études, de la préparation des décisions et des projets de la Communauté et de leur supervision.
- (d) La Commission d'arbitrage constituée de quatre juges responsables du contrôle des aspects juridiques de l'application de la Convention.
- (e) Les commissions spécialisées (politiques, commerce et finances, planification, transports et autres) responsables de l'évaluation du degré de coopération entre

États membres dans les domaines de leur ressort et du suivi de l'application des décisions de la Conférences des Chefs de l'État⁷³.

b. Accord commercial et de coopération douanière

211. Cet Accord, passé entre le Burundi, le Rwanda et le Zaïre a été conclu le 10 septembre 1978 à Gisenyi (Burundi) et modifié le 31 janvier 1982⁷⁴, toujours à Gisenyi. Il ne semble pas avoir été enregistré par le Secrétariat Général des Nations Unies, ni avoir été publié dans le recueil des Traités. Son texte se trouve toutefois dans le document de la CNUCED TD/B/C7/51 (Part II), ADD.1 (Vol. IV), 1988, p. 228.

Le texte de l'**Accord commercial et de coopération douanière** constitue l'**Annexe IV-14** de ce Recueil.

212. Objectifs. Les objectifs de l'Accord formulés dans les préambules sont (i) de développer et de faciliter les échanges entre les États parties à l'Accord et (ii) de combattre les pratiques frauduleuses en matière de commerce extérieur.

213. Dispositions. Les principaux termes de l'Accord sont :

- (a) *(Article 1)* Les Parties conviennent que les importations et exportations en provenance ou à destination de leurs territoires respectifs de marchandises inscrites dans des listes annexées à l'Accord sont libres, pourvu que les produits en question soient originaires des territoires respectifs de ces États. En résumé, il n'y a pas de restrictions quantitatives.
- (b) *(Article 2)* Le droit interne de chaque État partie à l'Accord s'applique à ces importations et exportations, par contre, chaque État peut accorder sur les tarifs douaniers tout rabais qu'il juge utile d'accorder.
- (c) *(Article 3)* Les États parties conviennent d'accorder le droit de transit aux marchandises en provenance ou à destination de l'un des autres pays signataires, *dans les limites fixées et règlements sur le transit international des marchandises*, en franchise de droits autres que ceux correspondant aux dépenses administratives occasionnées par le transit et au coût des services rendus.
- (d) *(Article 4)* Les attributions et heures de travail des différents services douaniers des pays signataires seront harmonisées.

⁷³ Voir le *Premier Protocole additionnel à la Convention du 20 septembre 1976 relatif à la création et à l'institutionnalisation des commissions techniques spécialisées de la Communauté économique des Grands Lacs*, in vol. 4 of UNDP TD/B/C.7/51 (1988).

⁷⁴ Les dispositions concernant la facilitation sont les mêmes dans les versions de 1978 et de 1982.

- (e) *(Articles 10 et 14)* Les termes de ces articles sont les dispositions classiques sur la coopération et échanges d'informations entre services douaniers, inspirées par le Conseil de coopération douanière de Bruxelles (voir para. 43 et suivants).

c. *Protocole sur les normes de transit et de transport*

214. Généralités. Un protocole a été signé à Gisenyi (Burundi) le 11 janvier 1982 sur les normes de transit et de transport dans l'objectif d'harmoniser les politiques de transport routier.

Le texte de ce **Protocole relatif aux normes de transit routier** constitue l'**Annexe IV-15** du présent recueil.

215. Contenu. Les principales dispositions de ce Protocole sont :

- (1) *(Article 3)* Identification de Corridors de trafic inter-États
- (2) *(Articles 4 et 5)* En attendant un accord entre les États parties au Protocole, les règles concernant les charges à l'essieu sont celles applicables dans chacun des États. Fixation des dimensions maximales des véhicules et remorques.
- (3) *(Articles 9 et 10)* Les contrôles de sécurité et autres des véhicules sont effectués tous les trois mois pour les véhicules affectés au transport des voyageurs et tous les six mois pour ceux assurant un service de transport de marchandises.
- (4) *(Articles 12 et 13)* Les véhicules de tout État contractant peuvent charger dans un autre État contractant pour du trafic international seulement et conformément aux instructions et règlements des bureaux de fret et conformément aux autres réglementations, telles celles portant sur la coordination entre le rail et la route.
- (5) *(Article 14)* Le transport combiné de voyageurs et de marchandises dans le même véhicule est prohibé.
- (6) *(Article 17)* L'assurance responsabilité civile aux tiers est obligatoire, conformément aux dispositions de la convention en la matière, en vigueur entre les États de la Communauté économique des pays des Grands Lacs⁷⁵.

⁷⁵ Convention non localisée.

F. COMMISSION INTERNATIONALE DU BASSIN CONGO-OUBANGUI-SANGHA

a. Généralités

216. L'Accord ci-dessus résulte de l'existence du vaste bassin fluvial du Congo, de l'Oubangui et de la Sangha et de la nécessité de développer leur capacité et leur potentiel dans l'intérêt commun des pays traversés. L'accord constitue également un moyen d'ouvrir la voie à une région du Protocole existant entre la République démocratique du Congo et la République centrafricaine sur l'entretien des voies navigables par l'organisme inter-États dit *Service commun d'entretien des voies navigables*. De façon caractéristique et bien que les États mentionnés ne soient pas ou n'aient pas été automatiquement parties à ces accords internationaux, l'Accord de Brazzaville se réfère explicitement aux importantes conventions antérieurement applicables aux fleuves internationaux, comme la Convention de Barcelone de 1921 (voir para. 97) ou l'Acte de Berlin de 1885 sur le régime du Congo. Il se place donc dans la tradition de coopération en matière d'utilisation des fleuves internationaux inaugurée par le Traité de Vienne de 1815.

L'Accord instituant un régime fluvial uniforme et créant la Commission internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha (CIBCOS) constitue l'Annexe IV-16 du présent Recueil. Il ne semble pas avoir été enregistré par le Secrétariat des Nations Unies et n'apparaît pas dans les Séries des Traités.

b. Objectifs

217. Les objectifs de l'Accord se situent dans la ligne des objectifs de l'OUA de créer des institutions communes et de renforcer les institutions existantes. En outre, l'Accord (Article 2) a pour but de :

- (i) Instituer un régime fluvial uniforme de navigation sur la base du principe de liberté et d'égalité de traitement
- (ii) Aménager et d'exploiter les voies navigables sur la base du *droit à une participation équitable et raisonnable aux avantages tirés de l'utilisation durable des eaux*, et de
- (iii) Créer à cet effet une Commission internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha. Le siège de la Commission est à Kinshasa (République démocratique du Congo).

Des précisions sur l'esprit dans lequel l'Accord doit être interprété sont contenues dans l'Article 15 concluant sur les Dispositions spéciales applicables en cas d'urgence ou de circonstances exceptionnelles (comme un conflit). Cet Article insiste sur l'importance d'une gestion intégrée du bassin, l'utilisation optimale des voies navigables existantes et sur la communauté d'intérêts des parties à l'Accord.

218. Un mandat précis est confié à la Commission (Article 17), selon des objectifs à court, moyen et long terme. Les objectifs à court terme sont essentiellement d'appliquer les réglementations existantes, de faire la police du trafic fluvial et de mettre en place des normes communes, en particulier en matière de matériels. Les objectifs à moyen terme consistent à formuler et appliquer une politique cohérente d'entretien et une politique de transport susceptible d'ouvrir l'accès aux zones enclavées. Enfin, les objectifs à long terme sont d'étendre l'application de l'Accord à d'autres bassins ainsi qu'aux lacs de la sous-région.

c. Clauses portant sur l'exploitation

219. (Article 4) Accès au bassin. La liberté de navigation pour tous les bateaux de rivière de toutes nations est la règle. Malgré tout, le transport de marchandises et de passagers entre deux points du même État (cabotage national) et par un bateau battant pavillon d'un autre État contractant nécessite un accord inter-États spécifique.

(Article 5) Règles applicables au transport. Si la navigation est libre, le transport ne l'est pas, il est réservé aux États parties à l'Accord. Un régime particulier fixé par la Commission est applicable au transport par bateau battant pavillon d'un État tiers.

(Article 6) Redevances. La navigation dans le bassin est gratuite. Aucun impôt ou prélèvement à caractère fiscal ne peut être perçu sous quelque dénomination et sur quelque assiette que ce soit. Des redevances peuvent être perçues pour la construction, l'entretien et l'amélioration des fleuves, des ouvrages ou équipements de transport y afférents. Ces redevances doivent néanmoins être *équitables et raisonnables*.

(Articles 11 à 14) Circonstances particulières. Le terme de circonstances particulières fait notamment référence aux cas d'urgence et aux conflits armés. Dans les deux cas, les mesures à prendre et l'indemnisation des dommages subis sont basées sur la solidarité entre États signataires de l'Accord. En cas de guerre, *les voies navigables, leurs installations... bénéficient de la protection accordée par les règles et principes du droit international applicables aux conflits armés internationaux...*

d. Institutions

220. (Article 16) La Commission internationale est l'institution de base créée par l'Accord en tant qu'institution internationale. Ses organes sont :

- Le Comité des Ministres
- Le Comité de Direction
- Le Secrétariat général

(Articles 19 à 24) Les membres du Comité des Ministres sont les Ministres responsables de la navigation fluviale dans chacun des pays signataires. Le Comité est un organisme de conception et de formulation des politiques ayant autorité sur le Comité de Direction et approuvant le budget les comptes. Il arbitre les litiges entre États membres concernant la navigation fluviale.

(Article 25) Le Comité de Direction est constitué de deux représentants de chaque pays signataire, l'un est responsable de l'administration des transports fluviaux et l'autre représente les exploitants fluviaux. Le Comité prépare les délibérations du Comité des Ministres, examine toutes les propositions de décisions de ce Comité et formule des recommandations à cet effet.

(Article 26 et 27) Le Secrétariat général conduit les affaires courantes de la Commission. Il a des compétences étendues en matière de coordination et de décision en ce qui concerne la mise en œuvre des plans, programmes et budgets de la Commission.

V. CONVENTIONS ET ACCORDS SOUS-RÉGIONAUX – AFRIQUE DE L'EST

A. GÉNÉRALITÉS

221. Historique L'Afrique orientale a une longue histoire de coopération inter-étatique, d'abord au cours de la période coloniale, avec le Centre des recettes douanières en 1901 et le Conseil monétaire (*East Africa Currency Board*) en 1905, cependant que le regroupement des chemins de fer et des ports dans un même organisme renforçait la solidarité régionale tout en assurant une péréquation des recettes au profit de la voie ferrée. Le mouvement a continué après l'indépendance avec les Organisations et services communs d'Afrique de l'Est en 1961⁷⁶. Le 6 juin 1967, le **Traité de coopération d'Afrique de l'Est** a été signé à Kampala (Ouganda). Il créait la Communauté d'Afrique de l'Est et, comme partie intégrante, le Marché commun d'Afrique de l'Est⁷⁷. Le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie étaient les trois signataires du traité. En janvier 1986, par l'Accord de Djibouti, les États de la Corne de l'Afrique – Djibouti, l'Éthiopie, le Kenya, la Somalie, le Soudan et l'Ouganda, plus tard par l'Érythrée, créaient l'Autorité intergouvernementale pour la sécheresse et le développement – IGADD, revitalisée en 1996 sous le nom d'Autorité intergouvernementale pour le développement – IGAD (voir para. 254).

222. Les objectifs de la Communauté et du Marché commun en matière d'échanges et de transports étaient d'obtenir, d'après l'**Article 2** du traité de 1967 :

⁷⁶ **BIBLIOGRAPHIE** Cf. J. Banfeld, *The Structure and Administration of the East African Common Services Organisation*, in C. Leys et F. Robson *Federation in East Africa, opportunities and problems*, London, Nairobi, 1965. A. Hazlewood, *The territorial incidence of East African common services*, Bulletin of East African economics and statistics, Oxford University, Oxford, G.B. vol. 18(1) 9.1979, p. 40-58. A.R. Rok, *The impact of the East African Treaty on the distribution of East African Common Services Organization benefits*, East African Economics Review (EAER), University of Nairobi Press, Nairobi, vol. 3, 12.1967, p. 39-52. J.H. Proctor and K.G.V. Krishna, *The East African Common Services Organisation: an Assessment*. South Atlantic Quarterly, Duke University, Durham, N.C. vol. 64, 1965, p. 526-548.

⁷⁷ **BIBLIOGRAPHIE** I. Doimidi de Lupis. *The East African Community and Common Market*, Longman, London, 1970. W.C. Asare, *La Communauté d'Afrique de l'Est*, Université Paris I, 1977. T.M. Franck, *East African Unity through Law*, New Haven (Con.), 1964. D.Ghai, *Territorial distribution of benefits and cost of the East African Common Market*, EAER, Nairobi, 6.1964. (même auteur) *State trading and Regional Economic integration*, Journal of Common Market Studies (JCMS), Oxford, vol. 12, No 3, 1974, E.A. Brett, *Closer Union in East Africa*, in D. Austin et H.N. Weiller, *Inter-State Relations in Africa*, Fribourg, 1965, p. 51-67. C. Ley and F. Robson, *Federation of East Africa, opportunities and problems*, London, 1965.

- (1) Des tarifs douaniers et de contributions indirectes communs
- (2) L'abolition des restrictions au commerce entre États signataires
- (3) La mise en œuvre de services communs aux États membres
- (4) La coordination des politiques de transport

En outre, en application de l'**Article 29** du traité, les États membres devaient collaborer à la coordination de leurs politiques de transports terrestres.

223. La Communauté d'Afrique de l'Est a été dissoute en 1977 après échec de son développement⁷⁸. Le texte du Traité de Kampala de 1967 n'est pas annexé au présent recueil car il est désormais périmé. Un nouveau traité créant une nouvelle communauté a été signé à Arusha en 1999 entre les États de la sous région.

224. Trois ensembles d'accords et de protocoles sont actuellement en vigueur en Afrique de l'Est :

- (1) l'**Accord Corridor Nord de transit** de 1985
- (2) Le **Traité établissant la Communauté économique d'Afrique de l'Est** de 1999
- (3) L'**Accord de Djibouti**, original (1986) et révisé (1996), sur l'établissement et la réorganisation de l'**Autorité intergouvernementale pour le développement** (IGAD)

225. Les institutions sous-régionales d'Afrique orientale et australe se superposent éventuellement. Les États d'Afrique de l'Est sont également signataires du Traité de 1981 sur l'établissement de la *Zone d'échanges préférentiels pour l'Afrique de l'Est et australe* (PTA, voir *infra* para. 281) qui elle-même a constitué un premier pas vers la création du Marché commun d'Afrique de l'Est et australe (*Common Market for Eastern and Southern Africa* ou COMESA) (para. 319 et suivants) par le traité de 1993. Ces deux instruments sont décrits dans le chapitre VI de ce recueil. La Tanzanie est également membre de la Communauté de développement de l'Afrique australe (*Southern African Development Community* ou SADC) (para. 298 et suivants *infra*) L'Éthiopie, le Kenya, le Soudan et l'Ouganda font donc aussi partie de l'IGAD, dont l'une

⁷⁸ **BIBLIOGRAPHIE** F. Constantin, *La fin de la Communauté est-africaine: Commentaires à l'usage de l'Afrique de l'Ouest*, L'Année africaine, Paris, 1977, p. 404-425. A. Hazlewood, *The End of the East African Community: what are the lessons for regional integration schemes?* J.C.M.S, vol. 18(1), 9.1979. p.40-58. D. Kappeler, *Causes et conséquences de la désintégration de la communauté est-africaine*, Politique étrangère, Paris, vol. 42(3), 1978, p. 319-330. A.T. Mugomba, *Regional Organizations and Africa under development: the collapse of the East African Community*, The Journal of Modern African Studies (J.M.A.S.), Cambridge University Press, Cambridge, vol. 16, No 2, 1978, p. 260-272. N. Mwase, *Regional economic integration and the unequal sharing of benefits: background to the disintegration and collapse of the East African Community*, African Review, Dar es Salaam, vol. 8 (1.2.) 1978 A. Segal, *The East African Common Market: historic, cultural and incidental dysfunctions*, même publication, même référence.

des missions est de promouvoir les échanges régionaux et d'améliorer l'infrastructure communautaire. L'IGAD, toutefois ne semble pas avoir actuellement de projets de transport et de facilitation ; elle n'a pas non plus mis en place d'instrument juridique relatif à ces deux activités.

226. Le Tableau 2 présente la répartition des participations des États aux différentes organisations sous-régionales.

Tableau 2
Afrique orientale et australe
Participation aux organisations sous-régionales

	COMESA	EAC	SADC	PTA	NCTA
Afrique du Sud			x		
Angola	x		x	x	
Botswana			x	x	
Burundi	x			x	x
Comores	x			x	
Congo RD	x		x		x
Djibouti	x			x	
Égypte	x				
Éthiopie	x			x	
Érythrée	x				
Kenya	x	x		x	x
Lesotho			x	x	
Madagascar	x			x	
Malawi	x		x	x	
Maurice	x		x	x	
Mozambique			x	x	
Namibie	x		x		
Rwanda	x			x	x
Seychelles	x		x	x	
Somalie				x	
Soudan	x				
Swaziland	x		x	x	
Tanzanie		x	x	x	
Uganda	x	x		x	x
Zambie	x		x	x	
Zimbabwe	x		x	x	

B. L'ACCORD DE TRANSIT DU CORRIDOR NORD

a. Généralités

227. Instruments. L'Accord de transit du Corridor Nord couvre l'utilisation des infrastructures de transport d'Afrique de l'Est desservies par le port de Mombasa au Kenya. Il a été signé à Bujumbura (Burundi) le 19 février 1985 par le Burundi, le Kenya, le Rwanda et l'Ouganda. À l'Accord lui-même, relativement concis, quatre Protocoles ont été ajoutés au moment de la signature ainsi qu'une Annexe et cinq autres Protocoles à Nairobi le 8 novembre 1985. Les signataires ont ratifié l'Accord en 1985 et 1986. Le Zaïre (désormais République démocratique du Congo) y a accédé à l'Accord le 8 mai 1987. Le terme initial était de dix ans. L'auteur du présent recueil n'a pu déterminer quand et par quel instrument ce terme a été reporté. La Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique en est le dépositaire. Une Note explicative de l'Accord et dix Notes explicatives des Annexes clarifient le contenu.

228. Le Préambule de l'Accord fait référence à un certain nombre de conventions et accords internationaux. Tous ces instruments ne sont pas en vigueur et les parties contractantes n'y ont pas nécessairement accédé (la Convention internationale de 1977 sur l'assistance administrative mutuelle en vue de prévenir, de rechercher et de sanctionner les infractions douanières ou la Convention internationale sur le transport multimodal de marchandises en sont deux exemples). Ce qui donne lieu à une situation juridique bizarre, par laquelle des États qui n'ont pas ratifié des conventions semblent être liés par leurs stipulations, de même qu'ils paraissent liés par les dispositions de conventions qui ne sont pas en vigueur.

Le texte anglais de l'Accord sur le Corridor Nord ainsi que l'Annexe sur l'Autorité de coordination des transports et les Notes explicatives constituent l'Annexe V-1 du présent recueil. L'Accord ne semble pas avoir été enregistré auprès du Secrétariat général des Nations Unies et n'apparaît pas dans le Recueil des Traités.

229. Objectif. L'objectif est de promouvoir le Corridor Nord, tel que défini par l'Accord, comme étant la route la plus efficace pour le transport terrestre de marchandises entre les États parties à l'Accord. De ce fait, les dites parties ont convenu de s'accorder mutuellement et réciproquement le droit de transit par leur territoire et de mettre en place les infrastructures, équipements, services, règlements et procédures à cette fin et sans discrimination.

230. Absence de conflit avec d'autres instruments. Rien dans l'Accord n'empêche une Partie contractante quelconque (a) de remplir les obligations qui sont les siennes en application de toute autre convention internationale et (b) d'accorder davantage de facilités que celles prévues dans l'Accord.

231. Évaluation. L'un dans l'autre, l'ensemble des documents constitués par l'Accord et ses annexes et protocoles, constituent probablement l'instrument le plus complet dont on dispose dans le domaine des traités et accords régionaux examinés dans ce recueil. Il est également le plus clair et celui qui fait références les plus judicieuses aux conventions internationales. Il

démontre une claire compréhension des problèmes et ses notes explicatives (largement utilisées ici) en font un excellent outil juridique. Il peut et devrait être utilisé comme modèle.

b. Institutions

232. L'Autorité de coordination du transit et des transports. Une Autorité chargée de la coordination des transports de transit dans le Corridor est créée et connue sous le nom de **Autorité de coordination du transit et des transports (ACTT)**, composée des ministres responsables des transports dans chacun des États contractants et de leurs Secréaires permanents. L'Annexe explicite le rôle et les responsabilités de l'ACTT et de son directeur, le Coordinateur des transports et du transit. Les ministres conservent compétence pour l'étude de toute question relative à la coopération en matière de transport de transit. Le Conseil exécutif de l'Autorité en assure le fonctionnement au jour le jour, fait circuler les informations et fournit les avis nécessaires aux États contractants.

c. Dispositions

233. Dispositions financières. Aucune mention n'apparaît dans l'Accord d'une compétence de l'Autorité en matière de taxes et redevances applicables au trafic de transit. Aux termes de la Section 11 de l'Accord, *aucun droit, taxe ou redevance d'aucune sorte ne sera perçue, quelle que soit sa désignation ou son objet, sur le trafic de transit, sauf les redevances couvrant des dépenses administratives attribuables au trafic de transit, ainsi que les redevances pour usage des routes à péages, ponts ...entrepôts...et autres ouvrages.* En outre, les parties contractantes conviennent que les redevances en question devront être calculées sur la même base que pour les opérations de transport intérieur. Il n'est pas indiqué explicitement que les redevances doivent correspondre dans la mesure du possible aux coûts normalement subis par l'État dans lequel circule le trafic de transit. Mais cette précision apparaît dans les Notes explicatives avec référence à l'Article 3 de la Convention et Statut de Barcelone sur la liberté de transit, et à l'Article 5 de l'Accord général (GATT) sur le commerce et les tarifs douaniers, et aux autres instruments internationaux cités dans les mêmes Notes.

234. Règlement des litiges. L'Accord inclut des dispositions concernant le règlement des litiges par consultation et discussion entre les parties contractantes. Les litiges sont portés devant le Centre d'arbitrage du Caire, section du Comité juridique consultatif Asiatique/africain. L'Accord ne prévoit aucune forme d'immunité de juridiction et d'exécution.

235. Problèmes d'immunité. En revanche, il y a dans les Notes explicatives une nuance de réserve car il est précisé que, dans toutes circonstances normales, la loi nationale prévaut dans le cas d'infractions (Article 47) et que certaines des entreprises publiques établies sous forme de sociétés commerciales sont considérées comme *une émanation de l'État*. De ce fait, *la société n'est pas juridiquement distincte de l'État et devrait bénéficier des mêmes avantages et privilèges que l'État à laquelle elle appartient...*, c'est-à-dire l'immunité. Le problème n'est pas si simple. On rappellera ici que le droit administratif français, suivi en cela par celui de nombreux États, limite très sévèrement l'immunité des États, même dans leurs activités régaliennes et administratives. Leur responsabilité est de principe, même si elle est sanctionnée de façon

différente que celle des personnes privées l'est par le Code civil. Au contraire, le droit anglais et celui des États-Unis n'acceptent la responsabilité de l'État que lorsque la loi la prévoit et en règle la sanctionne (*Crown Liability Act* en Grande Bretagne et *Federal Torts Act* aux États-Unis).

Les problèmes se posent

- (a) si l'immunité résultant du droit interne est limitée à l'exécution suivant le prononcé de la sanction des infractions ou s'applique à l'exécution de toutes les décisions arbitrales; et implicitement,
- (b) si en cas de conflit de droit dans l'application de l'Accord, le droit interne prévaut sur l'Accord, c'est-à-dire droit interne contre droit international.

Dans tous les cas, la question de savoir si une entreprise d'État ayant des activités commerciales bénéficie de l'immunité est largement ouverte. Cette immunité implique que l'État mène des activités régaliennes qui ne peuvent être le fait de personnes privées, dans l'intérêt commun ou public. C'est le cas, par exemple, pour l'exercice de pouvoirs de police. Les choses en vont différemment quand l'entité publique s'engage dans des activités qui peuvent être exercées par des opérateurs privés, lesquels peuvent se trouver en concurrence avec les entreprises publiques. Il n'y a, dans ce cas, aucune justification à l'immunité.

d. Protocole N° 1 – Ports maritimes

236. Dispositions. Aux termes de la Section 5 de l'Accord, le Kenya s'engage à fournir les installations et services portuaires nécessaires, y compris les magasins-cales et les entrepôts à Mombasa. Le Protocole règle l'emploi de ces ouvrages. Les navires immatriculés dans l'un des États contractant ou affrétés par ses soins seront traités de façon égale. Cette stipulation est dans une certaine mesure superfétatoire puisque le Kenya est dans tous les cas tenu par les termes de la Convention de 1923 sur le régime international des ports maritimes (voir para. 70 *supra*). Les taxes et redevances sur les navires et marchandises ne seront pas discriminatoires.

Le texte anglais du **Protocole I sur les ports maritimes**, avec sa Note explicative, constitue l'**Annexe V-2** du présent recueil.

e. Protocole N° 2 – Routes, installations et services de transit

237. Dispositions. Conformément à la Section 5 de l'Accord, les routes ouvertes au transit sont spécifiées dans le Protocole. L'objectif est non seulement d'affecter le trafic aux routes capables de les recevoir et de soulager celles qui ne le sont pas, mais aussi de faciliter le contrôle douanier et de répartir convenablement les coûts de construction, d'entretien et de réparation du réseau routier. Le choix des routes applique les principes formulés par la Convention et Statut de Barcelone de 1921 sur la liberté de transit et de la Convention de New York de 1965 sur le commerce de transit des pays sans littoral. Les routes doivent être des ouvrages sûrs et en bon état, et la sécurité doit y être assurée. Elles doivent être équipées d'installations, ouvrages, bâtiments et services nécessaires, aides d'urgence, ateliers de réparation, postes d'essence, aires

de stockage, etc. Tout paiement pour l'usage de ces ouvrages et pour la prestation de services doit être d'un même montant que celui exigé des nationaux du pays dans lequel les ouvrages sont implantés et les services rendus. Mais pendant des travaux routiers ou en cas d'urgence, le trafic de transit peut être suspendu par un des États contractants.

Le texte anglais du **Protocole 2 sur les routes, installations et services de transit**, avec sa Note explicative, constitue l'**Annexe V-3** du présent recueil.

f. Protocole N° 3 – Contrôles douaniers

238. Structure. Le Protocole No 3 comprend le corps du texte et deux annexes fixant les conditions minimales que doivent satisfaire les scellés et les verrouillages exigés par la douane. Protocole et annexes donnent la liste des instruments de droit international fixant les conditions et procédures d'approbation des unités de charge. Comme on l'a déjà indiqué dans différents paragraphes de ce document, la référence à ces instruments, quoique utile et bien présentée, peut être d'une valeur juridique incertaine dès lors que les États signataires de l'Accord sur le Corridor Nord ne les ont pas ratifiés ou n'y ont pas accédé. De ce fait, les chargeurs et les transporteurs ne peuvent être tenus par les clauses de conventions qui ne sont pas en vigueur.

Le texte anglais du **Protocole No 3 sur le contrôle douanier**, avec sa Note explicative, constitue l'**Annexe V-4** du présent recueil.

239. Contenu du Protocole et de ses annexes. En application de la Section 7 de l'Accord, les États contractant doivent limiter leur contrôle douanier au minimum requis pour assurer l'observation des lois et règlements applicables. On facilitera les contrôles conjoints de deux administrations douanières aux postes frontières. Les procédures applicables au trafic de transit sont détaillées dans le Protocole qui fixe les règles propres aux cautions et garanties à fournir par le trafic en transit. L'Annexe I au Protocole fixe les règles minimales applicables aux scellés et verrouillages des chargements. L'Annexe II présente la liste des instruments internationaux explicitant les conditions et procédures applicables au transport des unités de charge. Des commentaires contenus dans la Note explicative semblent refléter le soupçon que les services douaniers devront modifier leur façon de procéder pour que les stipulations de l'Accord soient correctement et utilement appliquées. Les contrôles conjoints de douaniers aux frontières, avec les agents des Douanes d'un État opérant sur le territoire de l'État voisin, peuvent soulever des difficultés juridiques, en particulier en cas de poursuites contre un fraudeur. Le juge peut fort bien ne pas accepter qu'un agent des douanes opère sur le territoire d'un autre État, offrant ainsi aux fraudeurs une échappatoire bienvenue à l'application de la loi.

g. Protocole N° 4. Documentation et procédures

240. Dispositions. En application de la Section 8 de l'Accord dont l'objectif est de réduire le nombre de documents nécessaires au transit des marchandises et de simplifier les procédures, ce protocole contient des clauses relatives aux documents à utiliser dans les opérations de transit du Corridor Nord. À cette fin, il se réfère à un certain nombre d'instruments internationaux tels

les normes ISO, le Modèle des Nations Unies pour les documents du commerce international, la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal de marchandises, etc. Des modèles de documents normalisés sont annexés. D'un intérêt tout particulier sont les références à la substitution du connaissement maritime non négociable au connaissement négociable traditionnel, une approche typique du transport multimodal de marchandises.

Le texte du **Protocole 4 sur la documentation et les procédures**, avec sa Note explicative, constitue l'**Annexe V-5** du présent ouvrage.

h. Protocole N° 5. Transport ferroviaire de marchandises en transit

241. Dispositions. En application de l'Article 9 de l'Accord, ce protocole traite du transport ferroviaire des marchandises en transit. Il stipule que des règles détaillées concernant l'exploitation et l'administration des chemins de fer seront établies dans un accord particulier entre les transporteurs ferroviaires du Kenya et de l'Ouganda⁷⁹. Le Protocole identifie les seules gares frontières et les triages où les activités de transit et de connexion des trains pourront être menées à bien. Le Protocole contient également l'engagement que les marchandises seront inspectées de manière à ce que les wagons en transit ne soient pas déraisonnablement immobilisés. Le protocole fixe également les règles applicables en matière de responsabilité des différents opérateurs intervenant dans le transit des marchandises. Il ne fait pas référence aux conventions internationales sur les chemins de fer, soit en vigueur, soit du passé, ce qui est satisfaisant dès lors que le Rwanda, la Zambie et le Zaïre (République démocratique du Congo) ne sont pas parties à ces conventions.

Le texte anglais du **Protocole 5 sur le transport ferroviaire des marchandises en transit**, avec sa Note explicative, constitue l'**Annexe V-6** du présent recueil.

i. Protocole N°6. Transport routier des marchandises en transit

242. Dispositions. En application de la Section 9 de l'Accord, le Protocole traite du transport routier des marchandises en transit. Il fixe les règles concernant (a) le transit par voie routière, (b) les caractéristiques techniques exigées des véhicules ainsi que (c) les contrats de transport et le régime de responsabilité du transporteur. La règle de base est que le droit interne de l'État sur lequel le transport prend place est applicable.

- (i) Des autorisations de transport routier peuvent être délivrées par les États sur lesquels le transport prend place, à condition que le véhicule ait obtenu un Certificat d'aptitude et de conformité aux caractéristiques techniques exigées et stipulées dans le protocole

⁷⁹ À la date du présent recueil, l'accord n'a pu être localisé.

- (ii) *Lettre de voiture.* Le contrat de transport sera confirmé par la remise d'une lettre de voiture contenant les mentions incluses dans le Protocole plus toute mention que les parties au contrat de transport jugeront utile d'y ajouter.
- (iii) *Régime de responsabilité.* Le régime de responsabilité est inspiré par les règles des conventions contemporaines, telle la CMR (voir para. 120 et suivants *supra*). Le transporteur sera responsable des avaries et des retards. Il supportera la charge de la preuve mais pourra être déchargé de sa responsabilité par la faute ou la négligence du demandeur et, dans un certain nombre de circonstances énumérées dans le protocole, état défectueux des emballages, transport d'animaux vivants, etc. Le Protocole indique aussi le régime de responsabilité applicable en cas de retards à la livraison. L'indemnisation est fonction de la valeur sur le marché des marchandises transportées, au lieu et à la date à laquelle le transporteur les a acceptées. Le plafond des indemnisations est fixé en droits de tirage spéciaux. Il est applicable sauf valeur déclarée des marchandises.

Le texte anglais du **Protocole 6 sur le transport routier des marchandises en transit**, avec sa Note explicative, constitue l'**Annexe V-7** du présent recueil.

j. Protocole N° 7. Marchandises dangereuses

243. Contenu. En application de l'Article 31 de l'Accord, le Protocole traite du transport de marchandises dangereuses. Celles-ci sont manutentionnées et transportées *conformément aux recommandations internationales acceptées*. En conséquence, le Protocole se réfère aux conventions et réglementations internationales en vigueur en la matière, comme le Code maritime international des marchandises dangereuses, le Règlement sur le transport des matières radioactives, etc.

Le texte anglais du **Protocole N° 7 sur le transport routier des marchandises dangereuses**, avec sa Note explicative, constitue l'**Annexe V-8** du présent recueil.

k. Protocole N° 8. Facilités accordées aux bureaux de transit et à leurs employés

244. Dispositions. En application de la Section 10 de l'Accord, le Protocole couvre la mise à disposition de facilités et la prise de dispositions diverses en faveur des employés des services de transit. Chaque État contractant donnera aux transporteurs reconnus de l'autre État l'autorisation d'établir des bureaux sur son territoire. Des visas donnant droit à des entrées multiples seront délivrés aux employés de ces entreprises de transport et leurs déplacements d'un pays à l'autre seront facilités.

Le texte anglais du **Protocole N° 8 sur les facilités accordées aux bureaux de transit et à leurs employés**, avec sa Note explicative, constitue l'**Annexe V-9** du présent recueil.

1. Protocole No 9. Assurance aux tiers des véhicules à moteur

245. Dispositions. En application de l'Article 20 de l'Accord, les Parties contractantes conviennent de stipulations concernant la mise en place d'un régime international obligatoire d'assurance aux tiers couvrant les risques de circulation courus dans le territoire d'un autre État contractant. Une Carte internationale d'assurance sera émise par un Bureau national désigné, équivalent à un certificat d'assurance. Les Bureaux nationaux seront une société d'assurance dont la solvabilité sera garantie par chaque État contractant. Un Conseil de Bureaux sera mis en place pour coordonner et superviser les activités juridiques, administratives et financières des Bureaux nationaux.

Le texte anglais du **Protocole N° 9 sur l'assurance aux tiers des véhicules à moteur**, avec sa Note explicative, constitue l'**Annexe V-10** du présent recueil.

C. ACCORDS BILATÉRAUX CONNEXES À L'ACCORD SUR LE CORRIDOR

246. Le Gouvernement tanzanien a autorisé le Gouvernement du Malawi à construire, posséder et exploiter des dépôts de conteneurs réservés au trafic (centres de stockage de marchandises) au port de Dar es Salaam et à Mbeya.

247. La République démocratique du Congo a contracté un accord avec le Kenya portant sur les installations de stockage de marchandises congolaises au port de Mombasa.

Les textes de ces accords n'ont pas encore été localisés.

D. TRAITÉ POUR L'ÉTABLISSEMENT DE LA COMMUNAUTÉ D'AFRIQUE DE L'EST

a. Généralités

248. Le Traité de création de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) a été signé à Arusha (Tanzanie) le 30 novembre 1999⁸⁰. Les parties au traité sont le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie.

⁸⁰ W. Kaawha, *The Treaty for the establishment of the New East African Community. An overview*. AADI, vol. 7, 1999, p. 61-84. A. Leon, *L'East African Cooperation*, in P. Hugon, *Analyse comparative des processus d'intégration économique régionale*, ministère des Affaires étrangères, Paris, 2000, 112-123. G.G. Maasdorp, *The establishment of an East African trade regime*, EAC Secretariat, 1999. A. Rajaram, A. Yeats, N. Ng'eno, N. Musonda, F. Mwau, *On the appropriate transition to an East African Customs Union*, EAC Secretariat, Arusha, 1999. H.G.K. Nyakoojo, *Freeing cross-border trade in agricultural products. Country Report Uganda*, in *Cooperation with GTZ*. EAC Secretariat, 2000.

Ce traité est né d'une initiative des Chefs d'État qui, en 1997, ont donné des instructions à la Commission tripartite permanente pour l'Afrique de l'Est, pour que celle-ci commence à relever le niveau de l'Accord de Kampala, du 26 novembre 1994, portant création de cette Commission, et passer au stade d'un Traité créant une Communauté. La Commission elle-même avait été équipée d'un Secrétariat fixé à Arusha, et responsable de l'élimination, dans la sous région, des barrières au commerce extérieur autres que tarifaires.

Le texte anglais du **Traité de 1999 de la Communauté d'Afrique de l'Est** constitue l'**Annexe V-11** du présent recueil. Le traité ne semble pas avoir été enregistré auprès du Secrétariat général des Nations Unies et n'apparaît pas dans le Recueil des Traités. Il a été publié dans *l'Annuaire africain de droit international*, vol. 7 (1999), p. 421-509.

b. Institutions

249. (Article 9) Les organes de la Communauté d'Afrique de l'Est sont :

- (i) Le Sommet, constitué par les Chefs d'État
- (ii) Le Conseil, formé de ministres
- (iii) Le Comité de coordination
- (iv) Les Comités sectoriels
- (v) La Cour de Justice d'Afrique de l'Est
- (vi) L'Assemblée législative d'Afrique de l'Est
- (vii) Le Secrétariat
- (viii) Tout autre organe que le Sommet peut créer

250. Politiques de transport. Le Chapitre 15 du Traité est intitulé *Coopération en matière d'infrastructure et de services* et couvre le transport. Les politiques communes de transport font l'objet de l'Article 89. Les États signataires s'engagent à *élaborer des politiques de transports et de communications coordonnées, harmonisées et complémentaires. Ils s'engagent également à améliorer et à développer les réseaux existants les reliant entre eux et à en créer d'autres.* À cette fin, les États signataires prendront des mesures pour :

- (i) Mettre au point des normes, règles législatives, procédures et pratiques harmonisées
- (ii) Construire, améliorer et entretenir les ouvrages
- (iii) Passer en revue et re-formuler les systèmes de transport multimodal et ouvrir de nouveaux couloirs de transports de ce type
- (iv) Accorder un traitement spécial aux pays enclavés
- (v) Assurer la sécurité et la protection des systèmes de transport
- (vi) Harmoniser la formation du personnel et mener des actions communes de formation

- (vii) échanger des informations sur le sujet

Ces dispositions sont détaillées dans l'Article 90 sur les routes et le transport routier, dans l'Article 91 sur les chemins de fer et le transport ferroviaire, dans l'Article 97 sur l'aviation civile, dans l'Article 93 sur le transport maritime et les ports, dans l'Article 94 sur les voies de navigation intérieure, dans l'Article 95 sur le transport multimodal, dans l'Article 96 sur les Bureaux de fret et dans l'Article 97 sur les commissionnaires de transport, transitaires et agents en douane.

251. Importance de l'infrastructure. La stratégie de développement 2001-2005 de la CAE met l'accent sur la coopération en matière d'infrastructure. Elle indique que *les politiques dans ce domaine doivent avoir pour but d'améliorer les réseaux existants de transport et de communications et à en établir de nouveaux afin de renforcer la cohésion physique des États partenaires et de faciliter et promouvoir la circulation au sein de la Communauté..... [et aussi] d'harmoniser et de simplifier les réglementations, la classification des marchandises et les procédures.*

Le Traité de la CEA est le plus détaillé des traités africains de coopération en ce qui concerne les transports et les communications. Les détails sur les dispositions concernant les transports suivent dans la sous-section c et ceux sur le régime douanier dans la sous-section d.

c. Dispositions concernant les transports

252. Le texte du traité contient à la fois des diagnostics de la situation présente et les engagements qui en découlent pour améliorer ou modifier cette situation. Les principales dispositions et stipulations sont les suivantes.

- (1) **(Article 90)** Les dispositions concernant les transports portent essentiellement sur les aspects réglementaires et techniques, sauf pour la mention d'exigences communes en matière d'assurance, mais aucune référence aux termes du contrat de transport et à l'adoption de formes de contrats modernes. Par contre, l'Article mentionne l'importance d'un développement de la concurrence : *pour rendre les transports routiers plus efficaces*. Il y a un souci marqué de voir les transporteurs traités de façon égale dans tous les États membres (Article 90 [t] et [u] et une référence à la nécessité de *réduire peu à peu et finalement éliminer les obstacles autres que matériels au transport routier dans la Communauté*. Ce qui est significatif d'un problème persistant dans toute la région.
- (2) **(Article 91)** Le transport ferroviaire doit être coordonné et de nouvelles lignes construites là où elles sont nécessaires. Les chemins de fer seraient rendus plus efficaces si leur autonomie de gestion était accrue. La documentation, l'emballage, les procédures, les normes, etc. devraient être harmonisés. La discrimination en matière de tarifs serait éliminée.
- (3) **(Article 92)** Les politiques d'aviation civile seraient harmonisées et des services communs facilités. Il importe de rendre les services aériens sûrs, efficaces et profitables par une gestion plus autonome. La Convention de Chicago serait ap-

pliquée⁸¹. Les horaires des vols seraient coordonnés. Les politiques et directives de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour la détermination des redevances sur les usagers seraient appliquées. Les règles et règlements applicables aux services réguliers de transport de passagers seraient les mêmes dans tous les États signataires.

- (4) **(Article 93)** La libéralisation et la commercialisation des services portuaires sont vues comme un moyen de promouvoir des services efficaces et profitables. Les pays sans littoral se verraient faciliter leur accès aux ports. Ils auraient la possibilité de participer à la prestation de services portuaires. Les États membres conviendraient de ne pas appliquer des tarifs discriminatoires aux marchandises originaires ou à destination d'autres États membres, *sauf lorsque les marchandises jouissent de subventions aux transports dans le régime interne et lorsque ces États appliquent les mêmes règles et règlements en matière de transports maritimes entre États sans discrimination*. D'autres dispositions concernent d'autres objectifs de coordination et d'harmonisation.
- (5) **(Article 94)** Les États membres harmoniseront leurs politiques de voies d'eau intérieures et simplifieront les règles, règlements, procédures administratives et tarifs. Les espaces de chargement seront mis à la disposition des États membres, sans discrimination, à bord des bateaux. Des entreprises binationales ou multinationales seront créées.
- (6) **(Article 95)** Les États membres harmoniseront et simplifieront les règlements, procédures et documents exigés pour le transport multimodal. Ils développeront les ouvrages et aménagements permettant le passage d'un mode à l'autre, comme les gares intérieures sous douane et les ports secs. Ils prendront les mesures voulues pour ratifier les conventions internationales sur le transport multimodal et sur la conteneurisation ou y accéder. Ils prendront les mesures nécessaires pour les appliquer.
- (7) **(Article 96)** Les États membres encourageront la création de bureaux de fret.
- (8) **(Article 97)** Les États membres harmoniseront les conditions de certification et d'agrément des commissionnaires de transport, transitaires et agents en douane. Ils permettront à toute personne de s'inscrire comme commissionnaire de transport ou autre agent et n'apporteront aucune entrave à l'exercice des activités commerciales d'un agent ainsi agréé. Il est de fait que certains pays membres tendent à réserver l'accès aux professions des transports à leurs seuls nationaux.

⁸¹

En fait, les États ayant ratifié individuellement la Convention de Chicago, la clause est sans objet.

d. Dispositions concernant les douanes

253. Les États membres conviennent de mettre en place un Régime des échanges de l'Afrique de l'Est et d'œuvrer en commun à (a) la libéralisation des échanges, (b) une Union douanière et (c) la création d'un marché commun.

- (1) **(Article 75)** Les règles de l'Union douanière devront être stipulées dans un Protocole à publier dans les quatre ans sur (a) la levée des tarifs intérieurs à la Communauté, (b) l'élimination des barrières non tarifaires, (c) la mise en place d'un tarif extérieur commun, (d) la prise de mesures sur les subventions, le dumping les droits de douane compensatoires, (e) la simplification et l'harmonisation des documents et de la procédure des échanges internationaux.
- (2) **(même article)** La création d'une Union douanière sera progressive. À partir d'une date à fixer par le Conseil, les États membres n'imposeront aucun nouveau droit ni aucune taxe nouvelle ou n'augmenteront pas le niveau des taxes et droits existants. Ils s'abstiendront de promulguer des législations ou réglementations ou de prendre des mesures administratives pouvant directement ou indirectement créer une discrimination à l'encontre des produits en provenance des autres États membres, que ces produits soient les mêmes que les produits d'origine nationale ou qu'ils soient des produits similaires.
- (3) **(Article 76) Marché commun.** Un protocole sera publié sur la création d'un marché commun entre les États membres. Le libre mouvement des travailleurs, des biens, des services, du capital et le droit d'établissement sera la règle au sein de ce Marché commun.

E. L'AUTORITÉ INTERGOUVERNEMENTALE POUR LE DÉVELOPPEMENT (IGAD)

254. Généralités. L'Autorité intergouvernementale pour le développement est une création des pays de la Corne de l'Afrique : Djibouti, Éthiopie, Kenya, Somalie, Soudan et Ouganda. Elle a été créée par un accord du 31 mars 1996, signé à Nairobi, pour revitaliser et étendre les compétences de l'organisme existant, l'Autorité intergouvernementale pour la sécheresse et le développement, créée en 1986. L'Autorité, dont le siège est à Djibouti a la personnalité morale et jouit des mêmes immunités et privilèges qu'une organisation internationale de rang similaire⁸².

Le texte anglais de l'Accord de Nairobi créant l'Autorité intergouvernementale pour le développement constitue l'Annexe V-12 du présent recueil. Celui-ci ne paraît pas avoir été

⁸² L'immunité est en fait fonction de la reconnaissance par d'autres partenaires de droit international.

enregistré auprès du Secrétariat général des Nations Unies et n'apparaît donc pas dans le Recueil des Traités.

255. Objectif. (*Article 7*) Le préambule de l'Accord de Nairobi se réfère au traité créant la Communauté économique africaine et au traité créant le Marché commun pour l'Afrique de l'Est et australe. Les objectifs de l'Autorité, dans les domaines du commerce extérieur, de la facilitation et des transports (*Article 7*) sont les suivants.

- (a) Promouvoir des stratégies communes de développement et harmoniser les politiques en matière surtout de commerce extérieur, de transport, de communications et de douanes.
- (b) Promouvoir la liberté de mouvement des biens, des personnes et des services.
- (c) Créer un environnement favorable au commerce international, frontalier et intérieur.
- (d) Développer et améliorer un ensemble coordonné d'infrastructures de transport.

256. Institutions. Les institutions de l'Autorité sont :

- (a) (*Article 9*) L'Assemblée des Chefs d'État et de gouvernements qui formulent les politiques et les directives. Ils assurent la direction et le contrôle des activités de l'Autorité. L'Assemblée se réunit une fois par an.
- (b) (*Article 10*) Le Conseil des Ministres, assisté si besoin par des Comités sectoriels, se réunit au moins deux fois par an. Il formule des recommandations à l'intention de l'Assemblée, approuve le budget de l'Autorité et en supervise le fonctionnement.
- (c) (*Article 11*) Le Comité des ambassadeurs regroupe les ambassadeurs des États membres accrédités dans le pays où se trouve le siège de l'Autorité. Ils sont chargés notamment de guider le Secrétaire exécutif dans son interprétation des politiques et directives. Le Comité informe les États membres comme de besoin.
- (d) (*Article 12*) Le Secrétaire exécutif est chargé de toutes les fonctions exécutives de l'Autorité, financières, administratives ou autres.
- (e) (*Article 14*) Les ressources de l'Autorité sont les contributions des États membres et l'assistance fournie par d'autres sources de financement.

257. Transport et facilitation. Outre la définition des buts et objectifs de l'Autorité, l'Accord stipule les domaines de coopération entre États membres (*Article 13 A*). Les objectifs, en matière de transports, de facilitation et de commerce extérieur, sont de :

- (a) Harmoniser les politiques et usages du commerce extérieur et éliminer les barrières tarifaires et non tarifaires.
- (b) Harmoniser les politiques de transport et lever les barrières matérielles et non matérielles.

258. Réalisations. L'IGAD s'est concentrée jusqu'ici sur des efforts en vue de ramener la paix dans la Corne de l'Afrique. Sauf l'identification de différents projets d'infrastructure, telle que la remise en état de ports et de routes, elle n'a pris aucune initiative dans le domaine du commerce, des transports et de la facilitation. Mais elle n'a pas été inactive. Deux ateliers de politique des transports se sont tenus à Addis Abeba en 1997 et à Nairobi en 1999. Une réunion des Ministres des Transports des États de l'IGAD a eu lieu à Khartoum le 10 octobre 2001.

VI. CONVENTIONS ET ACCORDS SOUS-RÉGIONAUX – AFRIQUE DE L'EST ET AUSTRALE

A. INSTRUMENTS SOUS-RÉGIONAUX FONDAMENTAUX⁸³

259. En Afrique australe, Afrique de l'Est et Afrique du sud-ouest, neuf pays sur vingt appartiennent à deux groupements sous-régionaux, dans le cadre de différents traités.⁸⁴

- (1) L'**Union douanière d'Afrique australe** (UDAA ou SACU, *South Africa Customs Union*) a été formée à Pretoria (Afrique du Sud) le 11 décembre 1969 entre l'Afrique du Sud, le Botswana, le Lesotho et le Swaziland. La Namibie l'a rejointe en 1990. En 1996, l'Union douanière a été mentionnée comme la seule union douanière existant et fonctionnant dans le continent africain. La **Section B** ci-dessous donne des détails sur cette Union et sur ses instruments.

L'Afrique du Sud et le Swaziland,, deux membres de l'Union douanière, sont en outre les seuls États subsahariens à avoir accédé à la Convention de Genève de 1982 sur l'harmonisation des contrôles douaniers aux frontières (voir para. 52 *supra*).

- (2) L'**Accord général de Coopération** qui a établi la Commission de l'océan Indien a été signé à Victoria (Seychelles) le 24 janvier 1984 par Madagascar, Maurice et les Seychelles. La France y a accédé à Port Louis (Maurice) le 10 janvier 1986. La République des Comores s'y est jointe plus tard. Le dépositaire de l'Accord est Seychelles mais le siège de la Commission est à Port Louis (Maurice). La **Section C** ci-dessous contient les détails sur la **Commission de l'océan Indien** et sur l'Accord. Le texte de l'**Accord général de coopération** constitue l'**Annexe VI-2** du présent recueil.

⁸³ Comme source d'information sur l'application des accords sous-régionaux, et autres instruments concernant les transports et la facilitation, consulter *Review of progress in the development of transit transport systems in Eastern et Southern Africa*, by InterAfrica (Pty) Ltd, UNCTAD Consultants (UNCTAD /LDC/115, 20 juillet 2001).

⁸⁴ **BIBLIOGRAPHIE:** S. Belaouane-Gherari et H. Gherari, *Les organisations régionales africaines*, La Documentation française, Paris, 1988, bibliographie sur l'Afrique australe, p. 353-354. M. Aicardi de Saint Paul, *Interdépendance économique en Afrique australe*, Le Mois en Afrique, Paris, No 217/218, 2.1984, p. 38-62. M. R.A. Heiman, *The drive towards regionalisation in Southern Africa: fictional reality*. RADIC vol. 9 1997, p. 640-665.

- (3) Le Traité pour l'établissement de l'**Organisation de coopération en matière d'affaires maritimes de l'océan Indien** a été signé en 1990 à Arusha (Tanzanie). La **Section C** ci-dessous contient des détails sur cette institution.
- (4) Le Traité pour l'établissement d'une **Zone d'échanges préférentiels** (ZEP) pour l'Afrique de l'Est et australe a été signé à Lusaka (Zambie) le 21 décembre 1981 par les Chefs d'État du Burundi, du Kenya, du Rwanda et de l'Ouganda. La **Section D** ci-dessous contient des détails sur la ZEP.
- (5) Le Traité pour la création de la **Communauté de développement d'Afrique australe** (CDAA) désignée par son sigle en anglais SADC a été signé à Windhoek (Namibie) le 17 août 1992. La Communauté comporte douze membres : l'Angola, le Botswana, le Lesotho, le Malawi, Maurice, le Mozambique, la Namibie, l'Afrique du Sud, le Swaziland, la Tanzanie, la Zambie et le Zimbabwe. La **Section E** ci-dessous contient des détails sur la SADC.
- (6) Le Traité établissant le **Marché commun de l'Afrique de l'Est et australe** ou COMESA a été signé à Kampala (Ouganda) le 5 novembre 1993. Le Marché commun comprend (a) l'Angola, le Burundi, les Comores, Djibouti, l'Égypte, l'Érythrée, l'Éthiopie, le Kenya, Madagascar, les Seychelles, la Somalie, le Soudan et l'Ouganda en tant que membres qui font également partie de la SADC ; et (b) le Lesotho, le Malawi, le Mozambique, Maurice, la Namibie, le Rwanda, l'Afrique du Sud, le Swaziland, la Tanzanie (qui a quitté le COMESA en 2001), la Zambie et le Zimbabwe, États également membres de la Communauté. Il y a donc 20 États membres au total. Le Traité lui-même est un document massif de trente-six chapitres et cent trente-six articles. La **section F** ci-dessous est consacrée aux détails sur le COMESA.
- (7) Le **Groupe du Corridor de Walvis Bay** est au stade actuel la seule institution et source d'instruments juridiques interrégionaux identifiés et spécifiques aux infrastructures de transport en Afrique du sud-ouest. Le Groupe est une association de trois services du Gouvernement namibien (les Douanes, le Ministère du commerce et de l'industrie et le Ministère des Transports et communications), l'Autorité portuaire de Namibie, *NamRail* (la société nationale de chemins de fer), *l'Offshore Development Company* et cinq associations professionnelles, l'Association des usagers du port de Walvis Bay, l'Association namibienne des transitaires, l'Association des transporteurs routiers, la Chambre de commerce et d'industrie et la Fédération des associations touristiques de Namibie. Le Groupe vise à développer :
 - (i) le Corridor Trans-Kahalari vers le Botswana et l'Afrique du Sud
 - (ii) l'Autoroute Transcaprivi de Walvis Bay à Crootfontein vers le nord de la Namibie et le Zimbabwe et la Zambie
 - (iii) la Route Nord vers l'Angola

Les détails sur le **Groupe du Corridor de Walvis Bray** suivent dans la **Section G**.

En outre, le Burundi, le Rwanda et la République démocratique du Congo, membres du COMESA, sont associés au sein de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (voir para. 195 et suivants *supra*).

260. Deux autres instruments démontrent que, dès avant l'indépendance, on s'est soucié de résoudre le problème posé par les difficultés rencontrées par les pays enclavés de la sous région.

- (i) La Convention du 17 juin 1950 entre le Royaume Uni et le Portugal garantissait la liberté de mouvement des marchandises entre la colonie portugaise du Mozambique et la Rhodésie, pays sans littoral.
- (ii) Un accord entre le Royaume Uni et le Portugal garantissait l'accès à la mer du Swaziland par le port de Lourenço Marques.

B. UNION DOUANIÈRE D'AFRIQUE AUSTRALE (SACU)

a. Généralités⁸⁵

261. Historique. L'Union douanière d'Afrique australe peut être tracée jusqu'à l'Accord douanier de 1903 (révisé en 1910) entre les territoires d'Afrique australe de l'Empire britannique. En 1969, un nouvel accord, toujours applicable, mettant à jour celui de 1903-1910, a été passé entre le Botswana, le Lesotho, la Namibie (par accession en 1990), l'Afrique du Sud et le Swaziland (signé le 11 décembre 1969). L'un des principaux objectifs de l'Accord de 1969 était d'encourager *le développement économique des pays les moins avancés de l'Union douanière et la diversification de leurs économies* (Préambule). L'Accord a été décrit comme un accord douanier traditionnel par lequel les droits de douane entre les États côtiers et les États enclavés sont supprimés, un tarif extérieur commun étant appliqué vis-à-vis des pays tiers *en fin de compte, l'Accord de 1969 a été considéré comme satisfaisant par tous les signataires. Il a maintenu ouvert aux produits de l'Afrique du Sud les marchés du Botswana, du Lesotho et du Swaziland ; il a offert aux pays membres les plus modestes de l'union douanière une source garantie de revenus, qui leur a permis d'éliminer leur dépendance vis-à-vis des transferts de fonds en provenance du Royaume Uni pour équilibrer leurs budgets*⁸⁶. Toutefois, l'accord a été ultérieurement critiqué en raison (a) d'une absence de processus de prise de décision conjointe entre l'Afrique du Sud et les autres membres de l'Union, (b) une asymétrie des prises de décision biaisant les politiques de commerce extérieur en faveur des industries sud-africaines, et (c) d'une formule de partage des recettes fiscales insatisfaisante et de son application de la part de l'Afrique du Sud qui l'est encore moins. Des négociations en vue d'un nouvel accord se sont

⁸⁵ S.O. Ettinger, *The Economics of the Customs Union between Botswana, Lesotho, Swaziland and South Africa*, University of Michigan, Anne Arbor, Mi, 1974.

⁸⁶ R. Kirk et M. Stern, *The New Southern African Customs Union Agreement*, African Region Working Paper Series No 57, Banque mondiale, Washington D.C. Juin 2003.

ouvertes à la fin de 1994. Elles se sont achevées par la signature d'un nouvel accord en octobre 2002 qui n'est pas complètement ratifié (voir ci-dessous) et n'a pas encore été enregistré par le Secrétariat général des Nations Unies. Dans ce qui suit et parce qu'à la date du présent Recueil l'Accord de 1969 est toujours applicable, ses dispositions sont comparées à celles de celui de 2002.

Le texte de l'**Accord d'union douanière de 1969** constitue l'**Annexe VI-1a** du présent ouvrage. Le nouvel **Accord d'union douanière de 2002** a été ratifié par le Botswana, le Lesotho et la Namibie et soumis au parlement de la République d'Afrique du Sud en novembre 2003. Le texte en de cet accord constitue l'**Annexe VI-1b** de ce Recueil.

b. Objectifs

262. Les objectifs formulés de l'Accord sont larges et s'étendent au-delà du domaine des unions douanières classiques. Ce sont :

- (a) La promotion de l'intégration des membres de l'UDAA dans l'économie globale, avec élaboration de politiques communes
- (b) La facilitation du mouvement de marchandises au franchissement des frontières
- (c) La mise en place d'institutions publiques démocratiques, performantes et transparentes
- (d) La promotion d'une concurrence loyale et d'un partage équitable des recettes en provenance des droits de douanes et autres impositions

c. Institutions

263. L'Article 20 de l'Accord de 1969 ne prévoyait que la création d'une Commission de l'union douanière formée de représentants des États membres. Ses fonctions consistaient à examiner toute question relative à l'application de l'Accord. L'Accord de 2002 prévoit un ensemble plus complet d'institutions :

- (a) **(Article 8)** Un Conseil des Ministres, se réunissant trimestriellement, organisme suprême de prise de décisions de l'UDAA.
- (b) **(Article 9)** Une Commission de l'Union douanière, constituée de personnalités des pays membres, pour assurer l'application des décisions du Conseil des Ministres et pour superviser le fonctionnement de l'Union et du Fonds commun de recettes.
- (c) **(Article 10)** Un Secrétariat responsable des affaires courantes localisé en Namibie.
- (d) **(Article 11)** Un Conseil des tarifs composé d'experts des États membres et émettant des recommandations sur le niveau des droits de douane et autres prélèvements fiscaux et sur les modifications à y apporter.

- (e) **(Article 12)** Quatre Comités techniques de liaison pour aider la Commission et lui fournir des avis. L'un de ces Comités est le Comité des transports.
- (f) **(Article 13)** Un Tribunal de l'UDAA pour arbitrer les litiges ne pouvant être réglés à l'amiable.
- (g) **(Article 14)** Des organismes nationaux seront créés pour recevoir et examiner les demandes des membres et les modifications de tarifs et autres dispositions et mesures se rapportant à l'UDAA.

d. Libéralisation des échanges

264. Libre mouvements des produits d'origine nationale. Les Articles 18 à 31 de l'Accord portent sur la libéralisation du commerce extérieur. Les mouvements de produits d'origine nationale sont francs de droits de douane et de restrictions quantitatives, lorsque ces produits sont importés par un pays membre en provenance du territoire d'un autre pays membre. En revanche les États membres peuvent imposer des restrictions sur ces importations et exportations, en conformité avec le droit interne, pour un certain nombre de motifs énumérés de santé publique, de sécurité, de protection de l'environnement et autres motifs n'ayant pas pour objet la protection de leur production nationale contre la concurrence.

265. Restrictions au commerce extérieur. L'Article 11 de l'Accord de 1969 reconnaissait le droit de chaque État signataire d'imposer des restrictions aux importations et aux exportations dans le but de protéger ses industries. L'Article 25 de l'Accord de 2002 présente une approche plus restrictive. Chaque État membre a le droit de prohiber ou de restreindre les importations ou exportations d'une marchandise pour des motifs économiques, sociaux, culturels ou autres *dans les conditions qui peuvent être convenues par le Conseil*. Toutefois, cette disposition ne permet pas de prohiber ou de restreindre les importations par un État membre de produits en provenance d'autres États de l'Union douanière et cultivés ou fabriqués dans d'autres États de l'Union douanière et ce, dans le but de protéger les productions nationales des mêmes marchandises. Les États membres coopéreront à l'application des restrictions aux importations dans le but de s'assurer que les objectifs économiques de toute législation contrôlant les importations dans un pays quelconque de l'Union douanière sont atteints.

266. Transports ferroviaires et routiers. L'Accord de 1969 prohibait toute discrimination en matière de tarifs de transport ne devait être appliqué qu'aux marchandises en transit en provenance ou à destination des pays tiers. Chacune des parties à l'accord devait s'assurer que les tarifs pratiqués par les sociétés publiques de transport aux marchandises en provenance ou à destination de ces pays ne sont pas moins favorables que ceux appliqués au trafic intérieur. La même égalité de traitement devait être consentie aux camionneurs inscrits dans un des États contractants, par les autorités d'un autre État contractant. Ces dispositions, formulées en des termes différents, se retrouvent dans l'Article 27 de l'Accord de 2002. La liberté des tarifs semble être la règle pour les transporteurs privés, car ils ne sont pas mentionnés dans le texte de l'accord.

267. Transit. Dans son Article 16, l'Accord de 1969 stipulait la liberté du transit. Elle était garantie aux États parties à l'Accord pour la traversée du territoire d'un autre État signataire.

Mais une telle liberté de transit pouvait subir des restrictions de la part de l'État dont le territoire est traversé *pour des raisons de moralité publique, de santé publique, de sécurité, etc. ou en application d'un traité auquel cet État est partie*. L'Article 24 de l'Accord de 2002 stipule également cette liberté mais en termes plus détaillés et *...sans discrimination à l'égard des marchandises consignées en provenance ou à destination des territoires des autres États membres, étant entendu toutefois qu'un État membre peut soumettre ce transit aux conditions qu'il jugera nécessaires pour protéger ses intérêts légitimes en ce qui concerne les marchandises dont l'importation dans son territoire est prohibée pour des motifs de moralité publique, de santé ou de sécurité publique ou comme précaution à l'égard des maladies animales ou végétales, des parasites et des insectes, ou en application des termes d'un accord international auquel cet État est partie, étant entendu en outre qu'un État ne se verra pas empêché de refuser le transit, ou de prendre toute autre mesure qu'il considèrera nécessaire en matière de transit aux fins de protéger ses intérêts en matière de sécurité*. En outre, les normes techniques et les réglementations ne doivent pas constituer un obstacle aux échanges extérieurs (Article 28). Bien que cet article 28 se réfère aux normes des produits, la règle semble bien avoir un champ d'application plus large.

e. Dispositions en matière tarifaire

268. Les termes de l'Accord concernant les tarifs douaniers sont les suivants :

- (a) **(Article 19 et 20)** Dans l'Accord de 1969, les droits de douane et les taxes sur les ventes applicables en Afrique du Sud aux marchandises importées étaient applicables dans tous les pays de l'Union. L'Article 7(2) de l'Accord stipulait seulement que le gouvernement de l'Afrique du Sud, lorsqu'il fixait les tarifs, devait manifester une *bienveillante considération* à l'égard des propositions d'autres États membres, d'augmenter tout tarif douanier applicable à certains produits. L'Accord de 2002 donne désormais compétence au Conseil des Ministres de l'UDAA pour fixer, au vu des recommandations du Conseil des tarifs, le montant des droits de douane communs à toute l'Union. Un État de l'Union n'imposera pas de droits sur des marchandises importées dans l'Union lors de l'entrée sur son territoire de ces marchandises, en provenance d'un autre État de l'Union. Tout rabais, ristourne ou exemption accordée par les États de l'Union doit être identique dans tous les États de l'Union mais des rabais spéciaux peuvent être accordés dans des cas énumérés. Ces dispositions sont moins restrictives que celles de 1969, qui exigeaient que tout rabais, ristourne ou exemption accordée par les gouvernements du Botswana, du Lesotho et du Swaziland fût identique à tout rabais, ristourne ou exemption accordée par l'Afrique du Sud.
- (b) **(Article 21)** Les Ministres responsables des finances des différents pays membres se réuniront et conviendront du niveau des droits indirects et des droits de douane spécifiques applicables aux marchandises produites, fabriquées ou importées dans le territoire de l'Union douanière. Les rabais ou ristournes consentis par les États membres doivent être les mêmes dans tous les États. Leur taux est fixé par les ministres responsables des Finances, par voie de consultation.

- (c) *(Article 26)* Les gouvernements des quatre États membres autres que l'Afrique du Sud peuvent à titre temporaire percevoir des droits supplémentaires pour protéger leurs jeunes industries, c'est-à-dire celles créées depuis moins de huit ans.

269. Mise en commun des recettes

- (a) *(Articles 32 et 33.)* Toutes les recettes douanières et produits des droits indirects et autres produits fiscaux seront versées directement au Fonds commun de recettes (fonds consolidé de l'Afrique du Sud dans l'Accord de 1969) géré sous le contrôle des institutions de l'UDAA. Elles seront ensuite réparties entre les États signataires
- (b) *(Article 34 1 à 3.)* Dans l'Accord de 1969, les sommes ainsi réunies étaient réparties sur la base du pourcentage de la valeur totale des marchandises taxables que cet État avait perçu. Le taux obtenu était alors multiplié par 1,42 pour compenser (i) la perte de souveraineté des États parties, et (ii) le prix plus élevé des marchandises importées des pays tiers du fait du niveau des tarifs douaniers sud-africains. La nouvelle formule est formée d'une composante douanière et d'une composante de droits indirects, dont est dérivée une composante de développement. Chacune embrasse le montant brut des droits perçus, diminué des coûts de fonctionnement de l'UDAA, mais n'inclut ni rabais ni ristourne.

270. Partage des recettes. (Article 34-4 et 5 et Annexe A)

- (a) **Composante douanière.** La fraction des recettes douanières revenant à chaque État membre au titre de la composante douanière sera calculée (i) à partir de la valeur CIF à la frontière des marchandises importées dans le territoire de cet État en provenance des autres États membres et (ii) en pourcentage de la valeur CIF du total des importations de l'UDAA au cours de l'année de référence.
- (b) **Composante basée sur les droits indirects.** La composante basée sur les droits indirects sera égale au total des droits perçus sur les productions du territoire de l'Union douanière, diminué du montant des sommes affectées à la composante de développement. Son montant sera réparti sur la base du pourcentage du PIB de chaque État dans le PIB de l'ensemble des États de l'Union douanière.
- (c) **Composante de développement.** La composante de développement sera égale à 15 % de la composante basée sur les droits indirects. Chaque membre de l'Union en recevra une fraction, la clef de répartition étant biaisée en faveur des États les moins développés et en fonction inverse de leur PIB par habitant.

C. ACCORD DE COOPÉRATION DE L'OCÉAN INDIEN

a. Généralités⁸⁷

271. Instruments. Quatre instruments ont été identifiés et présentent un intérêt du point de vue de la coopération en matière de facilitation et de transport

- (1) L'**Accord général de coopération** entre les États membres de la Commission de l'océan Indien a été signé à Victoria (Seychelles) le 19 janvier 1984. Cet accord est examiné dans la **sous-section b**.
- (2) Le **Protocole additionnel** signé à Victoria le 14 avril 1989. Ce Protocole fixe les règles générales de procédure et d'administration générale de la Commission.
- (3) Un Accord sur l'**Organisation des affaires maritimes de l'océan Indien** a été signé à Arusha (Tanzanie) le 7 septembre 1990 (voir **sous-section c**).
- (4) La **Charte de l'Association des rivages de l'océan Indien** en vue d'une coopération régionale a été signée à Port-Louis (Maurice) le 7 mars 1997. Les détails sur cet accord apparaissent dans la **sous-section d**.

b. Accord général de coopération entre les États membres de la Commission de l'océan Indien

272. Objectifs. L'*Accord général* de 1984 vise une coopération d'ordre économique entre les États signataires (**Article 1**). Les traités, conventions, accords passés par les États signataires *quelle que soit leur forme ou leur nature* ne peuvent constituer un obstacle à l'application de l'Accord ou de l'un de ses protocoles (**Article 2**).

Le texte de l'**Accord Général** de coopération constitue l'**Annexe VI-2** du présent recueil.

273. Institutions. Les institutions de la Commission de l'océan Indien sont :

- (a) Le **Conseil** formé au niveau ministériel d'un nombre égal de représentants de chacun des États membres (Article 3). Les membres des parlements des États partenaires peuvent assister comme observateurs aux réunions.
- (b) Le **Comité des officiers permanents de liaison** (COPL) formé des représentants permanents de la Commission dans chaque État membre. Le Comité prépare les travaux de la Commission et suit l'application de ses décisions.
- (c) Le **Secrétaire général**.

⁸⁷ Voir J. Verdier, *La Commission de l'océan Indien de la coopération à l'intégration économique*, 48 Marchés tropicaux, Paris, numéro spécial, 25.11.1994.

Des comités ad hoc d'experts peuvent être constitués pour l'examen de questions techniques ou spécifiques. Les détails sur le fonctionnement de la Commission font l'objet d'un *Protocole additionnel* signé à Victoria le 14 avril 1989.

Le texte du **Protocole additionnel** constitue l'**Annexe VI-3** du présent recueil.

c. Organisation pour les affaires maritimes de l'océan Indien

274. Le 7 septembre 1990 a été signé à Arusha (Tanzanie) l'Accord portant sur l'Organisation pour les affaires maritimes de l'océan Indien ; cet instrument était la suite de la Première Conférence de coopération économique, scientifique et technique en matière maritime, qui s'était tenue à Colombo en 1987. La Tanzanie, le Sri Lanka et d'autres États non identifiés ici ont signé cet accord, dont le dépositaire est le Sri Lanka.

275. Bien que l'Accord porte essentiellement sur la gestion intégrée de l'océanographie, il se réfère implicitement à la facilitation.

- (a) Le développement économique et social des pays enclavés est l'un des objectifs de politique générale de l'Accord (Article 3) ;
- (b) La règle suivant laquelle *toute considération sera accordée aux droits et besoins des États enclavés ou géographiquement désavantagés* est l'un des principes de coopération, les transports maritimes étant l'un des domaines de coopération (Article 4) ; et
- (c) Le Comité ou organe exécutif comprendra des membres en provenance des pays enclavés ou autres pays géographiquement désavantagés (Article 8).

276. L'Accord devait entrer en vigueur après ratification par huit États. Ce Recueil n'a pas établi dans quelle mesure il est actuellement appliqué. Il ne semble pas avoir été enregistré par le Secrétariat général des Nations Unies et n'apparaît pas dans la Série des Traités. Son texte publié dans le Bulletin No 16 du droit de la mer des Nations Unies⁸⁸ n'est pas ici annexé, ce qui précède étant suffisant aux fins du présent Recueil.

d. Charte de l'Association des rivages de l'océan Indien⁸⁹

277. États membres. La **Charte de 1997 de l'Association des rivages de l'océan Indien pour la coopération régionale** a été signée par quatorze États riverains de cet océan, notamment le Kenya, Madagascar, Maurice, le Mozambique, l'Afrique du Sud et la Tanzanie. L'Association est

⁸⁸ Cf. *Asian Yearbook of International Law*, vol 1, p. 319, Dordrecht, 1991.

⁸⁹ G. Campbell, directeur de publication, *The Indian Ocean Rim Southern Africa and Regional Cooperation*, Routledge Curzon, New York, 2002.

ouverte à tous les États souverains⁹⁰ de l'océan Indien qui souscrivent aux principes de la Charte et en adoptent les objectifs.

Le texte anglais de la **Charte** constitue l'**Annexe VI-4** du présent recueil.

278. Principes fondamentaux. L'Association facilitera la coopération économique, rapprochant des représentants des gouvernements, le monde des affaires et les milieux universitaires. Les décisions à tous les niveaux et dans tous les domaines, seront prises sur la base du consensus. Les matières touchant aux rapports bilatéraux et susceptibles de constituer un frein aux efforts de coopération régionale seront écartées des discussions. La coopération au sein de l'Association ne se substituera pas aux relations bilatérales et multilatérales, mais s'efforcera de la renforcer en se situant dans le même esprit.

279. Objectifs. Les objectifs ci-après de l'Association sont caractéristiques en termes de transit et de facilitation des échanges :

- (a) Formulation et exécution de projets de coopération économique, y compris la facilitation des échanges, leur promotion et leur libéralisation et
- (b) l'abaissement des barrières et d'accroissement du flux des biens, services et investissements.

280. Institutions. Les institutions de l'Association sont (a) un Conseil des ministres se réunissant tous les deux ans, responsable de la formulation des politiques et du suivi de leur application, (b) un Comité composé de hauts fonctionnaires des États membres, et (c) un Secrétariat pour coordonner, diriger et assister les politiques d'application.

D. ZONE D'ÉCHANGES PRÉFÉRENTIELS POUR L'AFRIQUE DE L'EST ET AUSTRALE (ZEP)

a. *Le Traité de la ZEP de 1981*⁹¹

281. Généralités. Le Traité établissant une Zone d'échanges préférentiels (ZEP) pour l'Afrique de l'Est et australe (*Preferential Trade Area* ou PTA) a été signé à Lusaka en Zambie le 21 décembre 1981 par les Chefs d'État de l'Angola, du Botswana, du Burundi, des Comores, de

⁹⁰ Ce qui exclut les entités ou territoires qui ne le sont pas, quelle que soit leur importance ou quels que soient leurs intérêts.

⁹¹ **BIBLIOGRAPHIE** S. Belahouane-Gherari et H. Gherari, *Les organisations régionales africaines*, La Documentation française, Paris, 1988, p. 324-336. R. Davies, *Creating and appropriate institutional framework for progress*, (1994), 6-9 in M. Venner, Ed, *Projects for Progress*. G. Maasdorp, *Models of Cooperation in Southern Africa*, même source, 22. M.N. Mulikita, *The PTA and Subregional Integration in Eastern and Southern Africa, A comparative Evolution*, Hartung Gore, Constance, 1993, p. 639-665.

Djibouti, d'Éthiopie, du Kenya, du Lesotho, de Madagascar, du Malawi, de Maurice, du Mozambique, du Rwanda, des Seychelles, de Somalie, du Swaziland, de Tanzanie, de l'Ouganda, du Zaïre, de la Zambie, et du Zimbabwe.

282. Instruments. Les instruments comprennent :

- (1) Le traité lui-même, et
- (2) Onze protocoles dont quatre traitant respectivement de la coopération douanière (II), du commerce de transit (V), des transports et communications (VII) et de la simplification des documents et procédures des échanges extérieurs (X) passés en revue dans ce recueil, après analyse du traité lui-même.

Le texte anglais du Traité établissant une **Zone d'échanges préférentiels pour l'Afrique de l'Est et australe** constitue l'**Annexe VI-5** du présent recueil. Ce traité ne semble pas avoir été enregistré par le Secrétariat général des Nations Unies et n'apparaît pas dans le Recueil des Traités.

283. Objectifs. Le Préambule du Traité de Lusaka se réfère d'une part, à la Déclaration d'Addis Abeba de 1973 sur la coopération économique, le développement et l'indépendance et d'autre part, à la Déclaration de Lagos de 1980 sur le développement des relations économiques entre États africains, dans le but de mettre en place un Marché commun, dont la création de la ZEP constituerait la première étape. En vérité, dans son sommet de 1992, la ZEP s'est fixé l'objectif de mettre en place un Marché commun pour l'Afrique de l'Est et australe qui a donné lieu au Traité de Kampala de 1993 (voir para.319).

Le Traité de la ZEP est par conséquent considéré comme d'une certaine façon périmé et remplacé par le Marché commun. Cela dit, le Botswana et la République démocratique du Congo (ex-Zaïre) ne semblent pas avoir accédé au traité du Marché commun et celui créant la ZEP demeure donc en vigueur au moins en ce qui les concerne.

284. Institutions. Les institutions de la Zone d'échanges préférentiels sont :

- (1) La Conférence des Chefs d'État qui définit la politique générale de la ZEP ;
- (2) Le Conseil des Ministres, organe exécutif de la ZEP, qui formule des recommandations au profit de la Conférence ;
- (3) Le Secrétariat, responsable de l'administration générale et des finances ;
- (4) Le Tribunal ; et
- (5) La Commission des Finances et commissions créées en fonction des besoin.

285. Douanes. (*Articles 12 et suivants*) Les États membres s'engagent à :

- (i) Réduire progressivement les droits de douane et les éliminer ultérieurement ;

- (ii) Mettre en place un tarif extérieur commun sur les importations des pays tiers ;
- (iii) Prohiber le recours au dumping ; et
- (iv) Éliminer les barrières non tarifaires.

286. Trafic de transit. L'Article 19 du Traité de la ZEP et le Protocole sur le commerce de transit et sur les facilités (Annexe V du Traité) a ouvert la voie à l'Accord sur le Corridor Nord en stipulant que chaque État membre accordera la liberté de transit aux marchandises en provenance ou à destination des États membres. Les signataires du Traité de la ZEP qui sont également parties à l'Accord sur le Corridor Nord tiennent dès lors leur droit au transit de deux instruments différents. Le Protocole, en particulier, prohibe la discrimination dans le traitement des moyens de transport et dans la fixation des tarifs, clause reprise à l'Article 26 de l'Accord sur le Corridor Nord.

287. Transport. L'Article 23 du Traité de la ZEP porte sur les transports et les communications. Les États membres s'engagent à mettre en place des politiques et des systèmes de transport et de communications complémentaires au sein de la Commission des Transports et des Communications pour les États d'Afrique orientale et australe. Ils s'engagent également à développer les connections existantes entre réseaux et à en créer pour accroître l'intégration et les mouvements de personnes, de marchandises et de services.

b. Protocole concernant la coopération douanière

288. Il s'agit de l'Annexe II du Traité de la ZEP, publiée en application des Articles 3 et 20 du même Traité. Dans le Préambule du Protocole, les parties contractantes reconnaissent que les différences entre leurs lois et règlements respectifs constituent une entrave au développement des échanges entre leurs pays. Le Préambule se réfère alors à un certain nombre de conventions internationales sur la facilitation qui, comme on l'a déjà relevé, n'ont pas toutes été ratifiées par ces États et ne sont donc pas en vigueur.

Le texte anglais du **Protocole concernant la coopération douanière** constitue l'**Annexe VI-6** du présent recueil.

289. Dispositions Les principales dispositions du Protocole sont :

- (1) **(Article 3) Traitement préférentiel des marchandises.** Les États signataires s'engagent à coopérer à l'application des clauses du traité concernant le traitement préférentiel des marchandises, en rapport notamment avec la promulgation de lois, règlements et procédures uniformes et la réduction des droits de douane.
- (2) **(Article 4) Simplification et harmonisation.** Les parties contractantes s'engagent à adopter des normes uniformes et communes en matière de facilitation : règlements, systèmes d'évaluation des marchandises, termes de nomenclature, procédures d'admission, création et fonctionnement de zones franches, etc.

- (3) **(Article 5) Communication.** Les États membres conviennent de communiquer les informations en matière douanière et d'éditer les tarifs douaniers sous forme de volumes à feuilles volantes.
- (4) **(Article 6) Infractions douanières.** Les États signataires coopéreront à la prévention, à la recherche et à la répression des infractions douanières.

c. *Protocole sur le commerce de transit et sa facilitation*

290. Il s'agit de l'Annexe V du Traité de la ZEP. Il se réfère à son Article 3 et est accompagné de cinq appendices (i) décrivant le carnet ZEP et les imprimés à utiliser par les opérateurs, et (ii) fixant les conditions techniques applicables aux moyens de transport tels que les véhicules et conteneurs utilisés pour le trafic interne à la ZEP. Le protocole donne de nombreux détails sur les procédures et le régime de cautions.

Le texte anglais du **Protocole concernant le commerce de transit et sa facilitation** constitue l'**Annexe VI-7** du présent recueil. Il paraît également dans *Internal Legal Materials*, t. 21 479 (1981) et dans *Documents juridiques internationaux*, t. 3. p. 384.

291. Dispositions. Les principales dispositions du Protocole sont les suivantes :

- (1) **(Article 2) Règles fondamentales.** Les États signataires s'engagent à accorder la liberté de passage au trafic de transit entre les États signataires et avec les pays tiers. Tout État membre peut toutefois interdire ou restreindre le transit pour des raisons de sécurité publique, sanitaires... ou encore *dans l'intérêt public*. Aucune taxe ou redevance ne sera appliquée au trafic de transit en tant que tel. Il n'y aura aucune discrimination dans le traitement des personnes et des biens, ou qui soit défavorable en matière de tarifs.
- (2) **(Articles 3 à 5) Étendue de l'application.** Les règles ci-dessus s'appliquent au transport par des transporteurs agréés utilisant des moyens de transport approuvés, couverts par une caution conformément aux conditions posées par le même Protocole et sous couvert d'un carnet PTA.
- (3) **(Article 6) Cautions et garanties.** Les véhicules et les marchandises en provenance ou à destination d'autres États membres peuvent être couverts par des accords entre États. Les véhicules ou marchandises à destination de pays tiers doivent être couverts par des cautions émises par des banques ou des institutions autorisées à cet effet.
- (4) **(Article 8) Exemption.** Dès lors que les conditions posées par le Protocole sont satisfaites, les marchandises transportées par des moyens de transport munis de scellés ne seront pas sujettes au paiement de droits sur les exportations ou soumises à l'obligation de dépôts de garantie et, d'une façon générale, dispensées de contrôle douanier.

d. Protocole sur les transports et les communications

292. Généralités. Ce Protocole constitue l'Annexe VII du Traité de la ZEP et découle de l'Article 23 du même Traité. Le Préambule du Protocole se réfère aux résolutions des Ministres africains sur la Route transafricaine et la Décennie des Transports et Communications pour l'Afrique.

293. Objectifs. Les objectifs des États membres sont de mettre au point des réseaux et des politiques de transport coordonnés et complémentaires ainsi que de promouvoir l'accroissement du mouvement des personnes, des marchandises et des services dans la Zone d'échanges préférentiels (Article 2).

Le texte anglais du **Protocole sur les transports et les communications** constitue l'**Annexe VI-8** du présent recueil.

294. Dispositions. Les principales dispositions du protocole sont :

- (1) **(Article 3) Transport routier.** Les États signataires harmoniseront leurs réglementations, normes, documents et procédures. Ils adopteront les mêmes limites de vitesse et règles de sécurité. Ils construiront des routes de liaison inter-États selon les mêmes normes techniques. Ils se mettront d'accord sur les péages et redevances. Ils appliqueront en général les règles d'égalité de traitement entre les transporteurs des divers pays membres.
- (2) **(Article 4) Transports ferroviaires.** Les États signataires unifieront leur réglementation et normes en matière de sécurité. Ils harmoniseront leurs règles juridiques, administratives et de procédure relatives au transport, emballage, étiquetage, manutention, etc. des marchandises acheminées par rail sur leur territoire respectif. Ils faciliteront le transfert et l'affectation des matériels roulants.
- (3) **(Article 6) Transport maritime et ports.** Les États signataires normaliseront leurs services portuaires et harmoniseront les documents et procédures. Ils tenteront d'utiliser au maximum les possibilités ouvertes par le Code de conduite des conférences maritimes lorsqu'ils estimeront avantageux de le faire. Les États côtiers coopéreront avec les pays sans littoral pour faciliter les échanges extérieurs. Ils accepteront d'appliquer les mêmes tarifs sur les marchandises en provenance de leur territoire et des territoires des autres États signataires. Ils accepteront également d'appliquer, sans discrimination, les mêmes réglementations maritimes aux uns et aux autres. L'égalité de traitement sera, dans la mesure du possible, la règle d'attribution d'espace dans les navires et les magasins cales ou entrepôts. Une clause contenue dans l'Article 9 inclut l'engagement de réduire la dépendance vis-à-vis des conférences maritimes par le développement d'armements nationaux au long cours ou au cabotage et par le recours préférentiel, pour les transports du commerce extérieur, aux lignes de navigation des États contractants.

- (4) **(Article 7) Voies d'eau intérieures.** Le même effort d'harmonisation, de simplification et d'uniformisation sera déployé dans ce domaine comme dans les autres modes, avec une même application de la règle d'égalité de traitement et de non-discrimination. Les associations entre États membres pour la création de sociétés communes de transport fluvial ou lacustre seront encouragées.
- (5) **(Article 9) Bourses et bureaux de fret.** Les États signataires s'efforceront de s'engager à créer des bureaux de fret.
- (6) **(Article 10) Transport multimodal.** Les États signataires harmoniseront, simplifieront et uniformiseront la réglementation en matière de transport multimodal et créeront, chaque fois que cela sera possible, les installations permettant le transfert direct des marchandises aux points de raccordement des réseaux.

e. Protocole sur la simplification et l'harmonisation des documents du commerce extérieur

295. Généralités. Ce protocole constitue l'Annexe X du Traité de la ZEP et a été rédigé en application de son Article 3.

296. Dispositions. Les principales dispositions du Protocole sont :

- (1) **(Article 2) Domaine et application.** Les États signataires s'engagent à
 - (i) Réduire au minimum nécessaire le nombre d'exemplaires exigés de documents de commerce extérieur ;
 - (ii) Réduire également au minimum le nombre d'institutions responsables du traitement de ces documents ;
 - (iii) Harmoniser les informations contenues dans ces documents.
- (2) **(Article 3) Facilitation du commerce extérieur.** Les États membres s'engagent à
 - (i) Réduire le coût des documents et le volume de la paperasserie ;
 - (ii) S'assurer que le volume de la documents n'affecte pas le développement du commerce ;
 - (iii) Standardiser leurs procédures ;
 - (iv) Promouvoir le développement de solutions communes aux problèmes de facilitation des échanges entre les pays signataires.

Le texte anglais du **Protocole sur la simplification et l'harmonisation des documents du commerce extérieur** constitue l'**Annexe VI-9** du présent recueil.

f. Protocole pour l'établissement d'un système d'assurance aux tiers des véhicules à moteur

297. Généralités. Ce Protocole a été signé à Addis Abeba le 3 décembre 1986 en application de l'Article 3 du Protocole sur les Transports et les Communications et comme Annexe XIV du Traité de la ZEP.

Le texte anglais du **Protocole pour l'établissement d'un système d'assurance aux tiers des véhicules à moteur** constitue l'**Annexe VI-10** du présent recueil. Il apparaît également dans *International Legal Materials*, tome 33 (1994), p. 1067.

Les principales dispositions du Protocole sont les suivantes :

- (i) **(Articles 3 et 7)** Les fondements juridiques, techniques et financiers du régime sont la garantie offerte aux conducteurs de véhicules contractant une police d'assurance aux conditions habituelles.
- (ii) Le régime sera basé sur la détention d'une Carte jaune ZEP valide au maximum pour un an, émise par des Bureaux nationaux formés d'assureurs. Un Conseil de Bureaux coordonne et contrôle le régime.
- (iii) **(Article 4 et 5)** Les parties au Protocole y prendront part en tant que Participants principaux. Les assureurs, membres du Bureau national, participeront comme Participants subsidiaires. Les Participants principaux s'assureront que les Bureaux nationaux sont établis dans leur pays et garantiront leur solvabilité en déposant à la Banque centrale ou dans une autre banque désignée à cet effet une lettre de crédit ou autre forme de garantie. Les participants subsidiaires rembourseront aux Bureaux nationaux les montants de tous dommages et contribueront aux dépenses courantes des bureaux.
- (iv) **(Article 18)** Les Conseils de Bureaux doivent en premier lieu émettre un contrat inter-bureaux que signeront tous les Bureaux. Le contrat devra déterminer le montant maximum de la délégation de pouvoirs de liquidation d'un Bureau au profit d'un autre et le montant minimum de la commission payable pour chaque dossier traité par l'un des bureaux.

E. COMMUNAUTÉ DE DÉVELOPPEMENT DE L'AFRIQUE AUSTRALE (SADC)⁹²

a. Généralités

298. Historique. La SADC prend son origine dans le mouvement politique du Front des États (Front Line États ou FLS) qui s'opposaient à la politique ségrégationniste de l'Afrique du Sud. Les États FLS étaient l'Angola, le Botswana, le Mozambique, la Tanzanie et la Zambie. Les ministres des affaires étrangères de ces États se sont réunis à Gaborone en mai 1979 pour réfléchir sur des mécanismes de coopération. Au cours des années suivantes, les responsables du FLS, accompagnés des dirigeants du Lesotho, du Malawi, du Swaziland et du Zimbabwe et inspirés par l'Acte final de Lagos d'avril 1980 (voir para. 137 supra) ont décidé de poursuivre l'intégration économique. Le 1^{er} avril 1980, les États indépendants d'Afrique australe ont publié la Déclaration de Lusaka sur *L'Afrique australe dans sa marche vers la libération*. Le Comité de développement de l'Afrique australe était créé. Il mettait l'accent sur le développement des infrastructures comme moyen d'atténuer la dépendance vis-à-vis de l'Afrique du Sud comme pays de transit vers l'intérieur et prônait l'intégration régionale. L'évolution politique de l'Afrique du Sud et le mouvement d'intégration illustré par le Traité d'Abuja de 1991, créant la Communauté économique africaine (CEA), ont conduit à une approche plus large. La Communauté de développement de l'Afrique australe a donc été créée à Windhoek (Namibie) le 17 août 1992. Le siège de la SADC est à Gaborone (Botswana). La SADC se compose de quatorze membres, l'Angola, le Botswana, la République démocratique du Congo (qui a adhéré en 1998), le Lesotho, le Malawi, Maurice (qui a adhéré en 1995), le Mozambique, la Namibie, l'Afrique du Sud (qui a adhéré en 1994), le Swaziland et les Seychelles (qui ont adhéré en 1998), la Tanzanie, la Zambie et le Zimbabwe.

Le texte anglais du **Traité sur la SADC** constitue l'**Annexe VI-11** de ce recueil. Le Traité ne semble pas avoir été enregistré auprès du Secrétariat général des Nations Unies et ne peut être localisé dans le Recueil des Traités. Il apparaît par contre dans les *International Legal Materials*, tome 32 (1993) p. 116.

⁹² **BIBLIOGRAPHIE** S. Belahaouane et H. Gherari, *Les organisations régionales africaines*, La Documentation française, Paris, 1988, p. 339-344. M.O. Blanc, *La SADC, la SACU et l'Afrique du Sud*, dans P. Hugon, directeur de publication, *Analyse comparative des processus d'intégration économique régionale*, Ministère des Affaires étrangères, Paris, 2000, p. 124-141. *SADC in the 1990s. Development on the front line*, The Economic Intelligence Unit, London, Special Report No 1158 (1989). SADC Annual Reports. *Report of the SADC Council of Ministers on the Review of the Operations of SADC*, Gaborone, 2000. H. Labayle, *La SADC ou les difficultés d'une coopération économique régionale en Afrique australe*, L'Année africaine, Paris, 1981, p. 254-280. A.B. Shankango, *20 years of development in South Africa. A sectoral review of regional integration of SADC*, Harare, 2001. R. Mtengen-Migiro, *Institutional Arrangements for Economic Integration in Southern Africa, A Study of SADC and the PTA with Experience from the EEC*, Harting Gorre, Konstanz, 1992. A.M. Mawanzu, ed. *Structural Adjustment programs in SADC. Experience and lessons from Malawi, Tanzania, Zambia and Zimbabwe*, SAGES, Harare, 1992. M. Ndulo, *The need for the harmonization of trade laws in the Southern African Development Community*, A.A.D.I, vol. 4, 1996, p.195-225. M.B. Gleave, *The Dar es Salaam Corridor: an appraisal*, African Affairs, London, 1992, No 91, 249-267.

299. La SADC peut paraître faire double emploi avec le Marché commun pour l'Afrique de l'Est et australe – COMESA (voir para. 319 supra) créé en 1993, un an après le traité établissant la SADC. Jusqu'ici, cette dernière a résisté aux efforts déployés pour convaincre ses membres de fusionner les deux institutions. Par ailleurs, et contrairement à celui d'autres organisations régionales, le Traité de la SADC (Article 23) envisage un rôle pour les organisations non gouvernementales et la coopération avec celles-ci.

b. Objectifs

300. Si les dispositions concernant la SADC sont plus ambitieuses que celles d'une union douanière, elles sont en recul par rapport à une union économique. L'harmonisation est le maître mot plutôt qu'unification. Chaque État membre conserve son autonomie et, au sommet, les décisions sont prises sur la base du consensus. Les objectifs économiques sont :

- (i) Le développement et la croissance économique
- (ii) La promotion d'un développement auto généré
- (iii) Une complémentarité entre programmes et stratégies nationales et régionales
- (iv) Des politiques visant à éliminer progressivement les obstacles au libre mouvement du capital, de la main d'œuvre, des biens et des services entre États signataires
- (v) La coordination, l'harmonisation et la rationalisation des stratégies sectorielles, politiques, programmes et projets dans les domaines de la coopération, notamment dans le cadre des infrastructures et des services

c. Institutions et Structure

301. À l'origine, les institutions de la SADC étaient :

- (i) Le Sommet des Chefs d'État ou de gouvernements en charge de la conception, de la direction et du contrôle des politiques de la Communauté (Article 10) ;
- (ii) Le Conseil des Ministres responsable du contrôle de son fonctionnement et d'en approuver les politiques, les stratégies et le programme de travail (Article 11) ;
- (iii) Les Commissions sectorielles et cellules de coordination établies pour guider et coordonner les politiques et programmes d'intégration et de coopération (Article 12) ;
- (iv) Le Comité permanent de personnalités, comité technique consultatif au sein du Conseil (Article 13) ;
- (v) Le Secrétariat, principal service d'exécution de la SADC (Article 14) situé à Gaborone ; et
- (vi) Le Tribunal (Article 16).

302. Répartition des responsabilités. Chaque État membre s'est vu confier la responsabilité de coordonner un ou plusieurs des 21 secteurs identifiés par la SADC. Ainsi, les transports ont été attribués au Mozambique et les échanges à la Tanzanie. Les Commissions sectorielles sont assistées par un Secrétariat de Commission et financées par l'ensemble des États. Les cellules de coordination sectorielle sont des services nationaux créés au sein du ministère compétent par le pays membre responsable de la coordination d'un secteur spécifique ; leurs personnels sont des fonctionnaires du pays en question.

303. Avenant au traité. Suite au rapport de consultants publié en 1997, le Traité de la SADC a été modifié lors d'une réunion du Conseil des Ministres tenue à Blantyre en août 2001. La structure de la SADC prend la forme suivante :

- (i) Présidence du Sommet à trois, le Président, le Président entrant et le Président sortant.
- (ii) Création d'un Comité intégré de ministres pour contrôler la mise en œuvre des tâches essentielles d'intégration et guider le secrétariat en matière de politiques de la Communauté.
- (iii) Suppression des Commissions et des cellules de coordination sectorielle et transfert de leurs compétences au Secrétariat et au sein de quatre Directions (la Première Direction prendra le commerce extérieur et la Troisième l'infrastructure et les services c'est-à-dire les transports).
- (iv) Création de comités nationaux composés de membres des pouvoirs publics, de la société civile, des organisations non gouvernementales et des organisations patronales et de salariés.

d. Protocole sur les transports, les communications et la météorologie⁹³

304. Protocoles. Les protocoles sont des instruments juridiques qui obligent les États membres à coopérer, coordonner, harmoniser et intégrer les politiques et stratégies d'un ou plusieurs secteurs. Les coordinateurs sectoriels, en collaboration avec les services de la SADC, mettent au point les protocoles examinés ensuite par les services juridiques (la Namibie est coordinatrice en matière juridique) et soumis à l'approbation du Conseil des ministres. Ils doivent être ratifiés par deux tiers des États membres avant d'être mis en vigueur. Intéressants pour le commerce extérieur et le transport sont les Protocoles de 1955 sur les réseaux fluviaux d'intérêt commun, le Protocole de 1995 sur les transports, les communications et la météorologie et le Protocole de 1996 sur le commerce extérieur. Les protocoles révisés en 2000 concernant le commerce extérieur et les voies d'eau n'ont pas encore été approuvés.

⁹³ Cf. H. Sano et K. Mizuno, *Regional Transport Infrastructure in Southern Africa*, Japan Bank for International Cooperation Review No 2, Tokyo, 11.2000, 116-133. B. Shakaya, op. cit. note précédente.

Le texte anglais du **Protocole de la SADC sur les transports, les communications et la météorologie** constitue l'**Annexe VI-12** du présent recueil.

305. Généralités. Le protocole de la SADC sur les transports, les communications et la météorologie signé par les Chefs d'État et de gouvernement en août 1996 est entré en vigueur. Il établit comme principal objectif stratégique *que l'intégration des réseaux de transport, de communications et de la météorologie soit facilitée par l'application de politiques, de législations, de réglementations, de normes et procédures compatibles, par l'élimination ou la réduction des obstacles et entraves aux mouvements de personnes et de biens, le droit des États enclavés à un accès libre à la mer... le recours à des documents simples et harmonisés pour accompagner les mouvements de marchandises tout le long de la chaîne logistique, y compris le recours à une nomenclature harmonisée.* Il a été examiné en détail au cours d'un atelier d'application de protocole tenu en janvier 1997.

306. Le concept de Corridor. Dès ses débuts, la SADC a élaboré le concept de Corridor de transport pour concurrencer la République d'Afrique du Sud. Ces Corridors ont donc trouvé leur origine dans une doctrine politique avec l'appui de sources de financement extérieur. D'après le protocole, un Corridor est *un important axe de transport régional le long duquel un pourcentage important des importations et des exportations d'États membres ou non de la Communauté est transporté par différents moyens de transport* (Art. 1.1). Sept Corridors de ce type ont été identifiés, dont on a convenu qu'ils répondaient à la définition donnée par le protocole. Ces Corridors sont présentés dans le Tableau 3.

307. Avec le temps et après que l'évolution politique de l'Afrique du Sud eut modifié le cadre régional, le concept de Corridor de développement s'est substitué au concept de Corridor de transport, avec un objectif plus étendu que celui des transports. L'Afrique du sud, en outre, a proposé l'Initiative de développement spatial, qui empiète sur le concept de Corridor de développement.

308. (Article 3) Objectifs. L'objectif du Protocole est d'établir des systèmes de transport offrant des services efficaces, économiques et pleinement intégrés. Les principaux aspects de cette politique sont :

- (1) Le développement de la complémentarité entre les modes et l'encouragement à la prestation de services multimodaux
- (2) L'établissement de cadres d'infrastructure, logistiques et institutionnels et juridiques incluant le droit de transit et les droits des pays enclavés⁹⁴ à un accès li-

⁹⁴ **BIBLIOGRAPHY** J. Baloro, *Rights of Access to the sea, International legal Aspects of Let-locked SADCC States dependency on the Republic of South Africa*, University of Swaziland, ca 1980 (?). T. Maluwa, *Southern Africa land-locked States and Rights of Access under the New Law of the Sea*, 10 *The International Journal of Marine and Coastal Law*, The Hague, vol. 4, 1995, p. 529-542. R.K. Sizani, *The Law of the Sea Convention et the Rights of Neighbouring African Landlocked States to Fish in the South African Fishing Zone*, RADIC, vol. 3, 1991, 597. S. Marks, *Transit rights of Lesotho*, *Commonwealth Law Bulletin*, Londres, 1990, p.329-348.

bre à la mer et à légalité de traitement des nationaux de différents pays membres

- (3) L'établissement de Comités de planification axés sur le franchissement des frontières en transport multimodal et formés de représentants des pouvoirs publics et des intérêts privés

Tableau 3

Corridors de transport de la SADC

Corridor	Origine-Destination	Mode
Corridor sud	Afrique du Sud-Botswana-Zimbabwe-Zambie-Congo	Rail et route
Corridor de Maputo	Maputo à Johannesburg, Harare et Manzini	Rail vers Harare. Rail et route vers Johannesburg et Manzini
Trans-Kalahari	Walvis Bay-Pretoria et Johannesburg	Route
Trans-Caprivi	Walvis Bay-Lusaka	Route
Corridor de Beira	Beira-Lusaka Beira-Lilongwe et Blantyre	Route et rail vers Lilongwe et Blantyre
Corridor de Nacala	Nacala-Lilongwe et Blantyre	Rail
Corridor de Tazara	Dar es Salaam-Lusaka et Lilongwe	Route et rail vers Lusaka Route vers Lilongwe
Corridor de Lobito	Lobito-Shaba-Zambie	Actuellement fermé

309. Infrastructures routières (*Article 4*) les États membres conviennent de :

- (1) Mettre en place et entretenir un réseau routier adéquat ;
- (2) Adopter une définition commune du réseau routier régional de grandes communications utilisé comme base d'un plan coordonné de construction et développement des routes ;
- (3) Créer des autorités routières autonomes, représentatives du secteur public et du secteur privé, pour la tutelle, la réglementation et la gestion des routes et l'utilisation efficace des ressources affectées à leur financement ;
- (4) Mettre en place une politique de financement des routes s'assurant que les usagers contribuent à l'intégralité du coût de la construction et de l'entretien ;
- (5) Harmoniser les normes techniques.

310. Transport routier (*Article 5*). Les États membres conviennent de :

- (1) Faciliter le flux de marchandises et de voyageurs par la promotion d'une industrie des transports routiers forte et compétitive ;
- (2) Libéraliser leurs politiques d'accès au marché en ce qui concerne le franchissement des frontières par les marchandises avec l'objectif d'atteindre le même degré de libéralisation dans tous les États membres, par des accords bilatéraux et multilatéraux entre les États. Ces accords viseront à la création de permis d'exploitation ou de licences communes aux différents États, traiteront du problème des quotas, et de la mise en place de Groupes bilatéraux ou multilatéraux de gestion des routes de transport ;
- (3) Développer une police de la sécurité routière et des normes de sécurité harmonisées, et introduire l'assurance aux tiers, l'enseignement de la conduite et le contrôle des connaissances, etc. ;
- (4) Coopérer à l'élaboration et à l'application d'un plan régional coordonné de gestion de la qualité pour améliorer la sécurité de la circulation routière, les échanges et les transferts de technologie, etc. Une agence régionale de coordination serait créée, comprenant des représentants de tous les services responsables des routes, de la gestion du trafic en vue de mettre en œuvre et de gérer un plan harmonisé de gestion de la qualité de la circulation routière ;
- (5) Assurer le contrôle de la qualité de l'environnement ; et de
- (6) Développer des systèmes d'information sur la circulation routière.

311. Chemins de fer (*Article 6*). Les États membres conviennent de :

- (1) Faciliter la mise à disposition de chemins de fer efficaces ;
- (2) Définir une politique de restructuration institutionnelle des chemins de fer, accordant l'autonomie à leurs gestionnaires et renforçant l'intervention du secteur privé dans les investissements ferroviaires ;
- (3) Créer un réseau régional intégré de corridors ferroviaires utilisant des normes communes de services et l'échange d'informations et de données ;
- (4) Mettre en place des procédures et documents simplifiés ainsi qu'une nomenclature commune de fret pour développer un système unique de facturation ;
- (5) Définir des normes techniques et d'équipements compatibles ; et de
- (6) Établir des Groupes de gestion des lignes ferroviaires pour appuyer les activités des chemins de fer régionaux et des Comités de planification des corridors.

312. Transports maritimes et voies fluviales (*Chapitre 8*) Dans le domaine des transports maritimes et fluviaux, l'objectif est de progresser vers une politique harmonisée et de parvenir en commun à une vision des avantages nets d'une politique commune du transport et des ports, avec la possibilité d'effets de redistribution dans les États membres. La coopération et la mise au point de normes communes en matière de travaux hydrographiques, de cartographie, de

normes de construction navale, de conditions de vie du marin, de protection de l'environnement, de communications à la mer et de formation du personnel sont également à l'étude.

313. Aviation civile (*Chapitre 9*) Alors que dans les affaires maritimes, l'accent est mis exclusivement sur les aspects d'administration publique, l'approche est double en matière d'aviation civile. D'un côté, la situation commerciale et la compétitivité des lignes aériennes doivent être renforcée. De l'autre, de nouveaux efforts doivent être déployés dans le domaine de l'administration de l'aviation civile. Les principaux aspects de cette politique sont décrits dans ce qui suit.

314. Aspects commerciaux de l'aviation civile. Dans le domaine des activités de transport de l'aviation civile, les États ont l'intention de :

- (1) Libéraliser le marché du transports aérien pour les lignes des États de la SADC ;
- (2) Développer des compagnies aériennes sous-régionales, à capitaux publics inter-États ;
- (3) Restructurer des compagnies existantes en commercialisant, développant les ressources humaines, et en ouvrant le capital des compagnies aériennes publiques à des capitaux extérieurs ;
- (4) Étendre et renforcer la capacité de la puissance publique à mettre en place un cadre de politique aéronautique. Promulguer des législations créant un régime de régulation favorable aux compagnies et encourageant les investisseurs, dans le but d'attirer des capitaux nationaux ou étrangers ;
- (5) Accroître la compétence des gestionnaires et encourager les associations de capitaux avec éventuellement intégration des compagnies existantes dans le but de créer des compagnies aériennes régionales ;
- (6) Standardiser éventuellement les matériels ; et
- (7) Développer les ressources humaines.

315. La SADC met actuellement au point des règles communes de concurrence en matière de transport aérien avec le COMESA et la CEA, sur la base de la Décision de Yamoussoukro de 1999. Cette décision prise au niveau de l'Unité africaine a libéralisé l'accès au marché du transport aérien en Afrique à toutes les compagnies désignées par les pays membres. Mise en vigueur en juillet 2002 après deux années de préparation, elle manque actuellement de moyens d'application pour arbitrer les conflits. Ce dernier point est l'un de ceux traités par le projet de politique de concurrence en matière aéronautique actuellement élaboré en commun par la CEA, le COMESA et la SADC.

316. Administration de l'aviation civile. Dans le domaine de l'administration de l'aviation civile, les États membres s'engagent à se conformer aux normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Ils acceptent de :

- (1) Accréditer licences et certificats de navigabilité respectives dans la mesure où ils sont conformes aux normes et pratiques recommandées par l'OACI ; et
- (2) Coordonner leurs restructurations à l'OACI et prendre une position commune à cet égard. Par ailleurs,
- (3) Les États membres s'efforcent actuellement de monter des opérations intégrées dans certains domaines d'administration publique de l'aviation civile, notamment en matière de contrôle de la sécurité, ce qui jusqu'ici, n'a pas permis de mettre en place des instruments spécifiques à cet effet.

e. Fleuves et lacs

317. Protocole sur les fleuves internationaux. Le 25 août 1995, les États membres de la SADC, y compris l'Afrique du Sud mais à l'exception de l'Angola, ont signé un **Protocole sur les systèmes fluviaux communs à plusieurs États** au sein de la SADC. Ce protocole est entré en vigueur en 1998. Un protocole révisé a été signé le 7 août 2000. Tous les membres l'ont signé, sauf la République démocratique du Congo. Le Protocole est basé sur les règles dites d'Helsinki et sur la Convention des Nations Unies sur le droit des utilisations autres que la navigation des fleuves internationaux, qui reprend le concept d'*utilisation équitable et raisonnable des cours d'eau*. Le protocole peut être consulté dans 40 ILM 317 (2001).

Le texte du protocole n'est pas annexé au présent recueil puisqu'il ne concerne pas l'utilisation des cours d'eau à des fins de navigation.

318. Accord sur la navigation lacustre et les services portuaires. Le Malawi et la Tanzanie ont signé en 1995 un Accord sur la navigation lacustre et les services portuaires qui couvre, entre autres, la coopération en matière d'exploitation de services de transport et de services portuaires, l'adoption d'un système commun d'hydrographie côtière, les cartes de navigation et la mise en place d'aides à la navigation. L'Accord prévoit l'échange d'informations sur les sources de pollution⁹⁵. Le texte de l'Accord n'a pas encore été localisé. Il serait intéressant de comparer les clauses de cet Accord avec celles du Statut des fleuves internationaux de 1921 (voir para. 97 supra) que les États anglophones au sud du Sahara ont généralement hérité de l'Empire britannique.

Le texte de l'Accord, s'il peut être obtenu, sera inséré dans les annexes de ce document comme **Annexe VI-13**.

⁹⁵ Source: UNCTAD Document LDC 115, July 20, 2001.

F. MARCHÉ COMMUN D'AFRIQUE DE L'EST ET AUSTRALE ⁹⁶ (COMESA)

a. Généralités

319. Historique. Dans le Préambule du Traité de Kampala en 1993, les parties contractantes se réfèrent à une décision du 30-31 janvier 1992 de l'Autorité de la ZEP de transformer celle-ci en un marché commun. Ils se réfèrent également à l'Article 18 (1) du Traité d'Abuja pour l'établissement de la Communauté économique africaine (voir para. 138 *supra*). Le Marché commun est donc le stade ultime d'un processus d'intégration économique et sociale qui a commencé avec d'autres instruments plus limités. Les membres du Marché commun sont l'Angola, le Burundi, les Comores, la République démocratique du Congo, Djibouti, l'Érythrée, l'Éthiopie, le Kenya, le Lesotho, Madagascar, le Malawi, Maurice, le Mozambique, la Namibie, le Rwanda, les Seychelles, la Somalie, le Soudan, le Swaziland, la Tanzanie (jusqu'en 2001), l'Ouganda, la Zambie et le Zimbabwe. L'Afrique du Sud, qui est membre de la SADC, une organisation dans une certaine mesure concurrente le COMESA, n'en est pas membre.

Comme on l'a indiqué plus haut, le Marché Commun a été créé par le traité signé à Kampala (Ouganda) le 3 novembre 1993.

Le texte anglais du **Traité de Kampala sur la marché commun d'Afrique de l'Est et australe** constitue l'**Annexe VI-14** du présent ouvrage. Le Traité ne semble pas avoir été enregistré par le Secrétariat des Nations Unies et n'apparaît pas dans le Recueil des Traités. Il a été publié dans 33 ILM 1067 (1994).

b. Objectifs

320. Le Marché Commun (Article 3) cherche d'une façon générale à ce que ses États membres parviennent à une croissance soutenable dans un système global de coopération économique.

⁹⁶ **BIBLIOGRAPHY** M. Gondwe, *From PTA to COMESA, The quest for sub-regional economic integration in East and South Africa*, A.A.D.I. 1998. p 3-22. S. Karangizi and M.J. Musonda, *The institutional framework of COMESA*, dans V. Murende, directeur de publication, *The Free Trade Area of the Common Market for Eastern and Southern Africa*, Ashgate, Aldershot, G.B. 2001. O. Abegunrin, *Economic Dependence and Regional Cooperation in Southern Africa*, 1990. M. Lundahl and L. Petersson, *The Dependent Economy, Lesotho and the Southern African Customs Union*, 1991. Namibian Economic Policy Research Unit, *Namibia and the Southern African Customs Union*, 1992. M.O. Blanc. *Le devenir du COMESA*, in Ph. Hugon, directeur de publication, *Analyse comparative des processus d'intégration économique régionale*, ministère des Affaires étrangères, Paris, 2000, p. 137.

En conséquence, les buts et objectifs, limités ici à la coopération dans le domaine des échanges extérieurs et des transports, sont les suivants :

- (a) Établir une **union douanière** et supprimer tous les obstacles aux échanges, simplifier et harmoniser les procédures et la documentation ;
- (b) Faciliter les **échanges** de biens et de services et le mouvement des personnes ;
- (c) Faciliter le **commerce de transit** au sein du Marché Commun ; et
- (d) Adopter un régime d'assurance aux tiers des véhicules à moteur.

La vision stratégique du COMESA au XXI^e siècle se définit ainsi : *la facilitation du transport routier et aérien vise à assurer un mouvement plus efficace des marchandises et des personnes, bénéficiant non seulement au commerce extérieur au COMESA, mais aussi maximisant l'utilisation de l'infrastructure existante. Les programmes de facilitation des transports ont également pour but de créer des systèmes de transit stables, compétitifs et économiques.*

c. *Institutions*

321. Les institutions du Marché Commun sont :

- (i) **(Article 8)** L'Autorité, formée des Chefs d'État ou de gouvernement des États membres, qui formule la politique générale et assure le suivi de son application.
- (ii) **(Articles 9 et 10)** Le Conseil des Ministres, qui regroupe un ministre de chaque État membre, est responsable du fonctionnement correct du Marché Commun. Le Conseil émet des règlements, des directives, prend des décisions, fait des recommandations et délivre des opinions. Les règlements, décisions et directives s'imposent aux États membres.
- (iii) **(Chapitre 5)** La Cour de justice assure l'adhésion au droit dans l'application et l'interprétation du Traité. Les arrêts de la Cour priment sur les décisions des cours nationales.
- (iv) **(Article 13)** Le Comité des Gouverneurs des banques centrales est responsable de la coopération monétaire et financière.
- (v) **(Article 14)** Le Comité intergouvernemental, composé des Secrétaires permanents et principaux désignés par les États membres, est responsable de la coopération de tous les secteurs, à l'exception du secteur monétaire et financier.
- (vi) **(Article 15)** Les Comités techniques sont chargés de la préparation et du suivi des programmes de coopération. Deux de ces comités traiteront respectivement du commerce extérieur et des douanes et des transports et communications.
- (vii) **(Article 17)** Le Secrétariat, dirigé par un Secrétaire général, est l'organe exécutif du Marché Commun.
- (viii) **(Article 18)** Le Comité consultatif des milieux des affaires et autres groupes d'intérêts.

d. Libéralisation du commerce extérieur

322. Les termes du Traité sont les suivants :

- (i) *(Articles 45 à 50)* Dans les dix ans qui suivent l'entrée en vigueur du Traité, sera établie une union douanière. D'ici 2000, les droits de douane et autres charges fiscales seront éliminés. Un tarif extérieur commun sera mis en place s'appliquant aux importations en provenance des pays tiers et les barrières quantitatives seront supprimées.
- (ii) *(Articles 51 à 55)* Le dumping, tel que défini par le Traité, sera prohibé, de même que toute pratique contraire aux objectifs d'un commerce libre et libéralisé.
- (iii) *(Articles 63 à 71)* La coopération douanière sera obtenue par une simplification des documents, l'harmonisation des procédures et des règlements, la communication de renseignements d'ordre douanier, la coopération en matière de prévention, de recherche et de sanction des infractions douanières.

Un Protocole sur les règles d'origine a été adopté et est entré en vigueur en décembre 1994.

e. Transport

323. Des politiques communes sont applicables à tous les modes de transport.

- (i) *(Article 84)* L'**entretien** correct des routes, ports, aéroports et autres infrastructures, la sécurité des systèmes de transport, le traitement spécial accordé aux États enclavés, le développement de systèmes intermodaux sont les principaux objectifs de cette politique commune.
- (ii) *(Article 85)* S'agissant des **routes**, les États parties au Traité doivent accéder aux conventions internationales sur la circulation routière, la signalisation, etc. Ils doivent harmoniser les dispositions de leur législation, leurs normes, formalités et règlements et sur le trafic de transit, en assurant l'égalité de traitement aux transporteurs publics et autres opérateurs de tous les États du Marché Commun.
- (iii) *(Article 86)* S'agissant des **chemins de fer**, l'efficacité et la coordination sont les grands objectifs. La mise en place de politiques communes pour le développement de ce mode et pour le transport ferroviaire sont les priorités, notamment pour ce qui touche à la sécurité, aux procédures, règlements, tarifs – non discriminatoires – et aux normes de matériels.
- (iv) *(Article 90)* L'objectif en matière d'**aviation** est la prestation de meilleurs services de transports aériens et plus efficaces. Des services conjoints devraient être développés comme un premier pas vers la création d'une compagnie aérienne du Marché commun. La politique commune inclurait la libéralisation des droits de trafic et la coordination des horaires.

- (v) *(Article 91)* Pour le **transport multimodal**, les États membres harmoniseront et simplifieront leurs réglementations et procédures et appliqueront des règles uniformes. Ils prendront des mesures pour ratifier la convention internationale sur le transport multimodal.
- (vi) *(Articles 91 et 92)* Pour le **fret** en général, les États membres installeront des bureaux de fret. Ils s'orienteront vers les exportations CAF et les importations FOB. Tous les citoyens des États membres pourront se voir délivrer des licences de commissionnaires de transport, consignataires de navires et transitaires.
- (vii) *(Article 88)* Les **transports maritimes et les ports** seront également coordonnés et harmonisés. Les services portuaires doivent être *efficaces et profitables*. Les États côtiers doivent faciliter le commerce extérieur des pays enclavés. Les conventions internationales sur le transport maritime doivent être ratifiées. Les tarifs appliqués ne doivent pas être discriminatoires.
- (viii) *(Article 89)* Le **transport fluvial intérieur** exige une simplification et une harmonisation des règles, règlements et procédures. La structure des tarifs sera harmonisée. Ces tarifs seront les mêmes pour les marchandises des différents pays membres. Les co-entreprises devront voir le jour.
- (ix) *(Article 90)* Les États membres coopéreront au développement du transport par oléoduc.

f. Protocole sur le transit des échanges extérieurs et les facilités de transit

324. Généralités. Selon l'Article 4 du Traité, en application duquel les États membres devaient établir des règlements pour la facilitation du trafic de transit, le **Protocole sur le transit des échanges extérieurs et les facilités de transit** a été rendu public le 5 novembre 1993 en même temps que le Traité.

Le Protocole comporte :

- (a) le texte même du Protocole
- (b) L'Appendice I, Notes pour l'utilisation des documents de transit du Marché Commun
- (c) L'Appendice II, Règlements sur les conditions techniques applicables aux moyens de transport autres que les porteurs et les animaux de bât qui peuvent être acceptés pour le transport de marchandises au sein du Marché Commun et sous le couvert de scellés de douane.

Le texte anglais du **Protocole sur le transit des échanges extérieurs et les facilités de transit** constitue l'**Annexe VI-15** du présent recueil.

325. Dispositions. Les principales dispositions de ce Protocole sont les suivantes :

- (i) *(Articles 2-1 et 3)* Jusqu'à la mise en place d'un tarif extérieur commun, toutes les personnes en transit et tout trafic de transit pourront librement traverser les

territoires des États membres en provenance ou à destination des États membres ou tiers, sous réserve des restrictions imposées par un État membre pour des raisons de sécurité, de santé publique ou généralement d'intérêt public.

- (ii) **(Articles 2-3)** Aucun droit d'entrée ou de sortie ne sera perçu sur les marchandises en transit. Les tarifs et taux seront appliqués sans discrimination. Des redevances administratives pourront être perçues.
- (iii) **(Articles 4 et 5)** Tous les transporteurs assurant du trafic de transit seront munis d'une licence. L'état technique du véhicule sera l'une des conditions d'octroi de la licence.
- (iv) **(Articles 6 à 9)** Des documents standardisés seront utilisés pour accompagner les marchandises en transit. Se référer à l'Appendice 1 du Protocole pour ce qui concerne les procédures d'utilisation du document et de son annexe (*Guide d'établissement du document douanier COMESA*). Les marchandises en transit seront transportées sous scellés. Sauf soupçon de fraude, ces marchandises :
 - (a) seront exemptes de droits d'entrée et de sortie ; et
 - (b) ne seront pas examinées aux bureaux de douanes. Tous les transports en transit seront couverts par des cautions ou autres garanties.
- (v) **(Articles 10 et 11)** Les États parties s'engagent à faciliter le transfert à d'autres États membres des fonds nécessaires au paiement des primes, amendes, cautions, etc. afférents au trafic de transit.

g. Protocole sur l'assurance au tiers des véhicules à moteur

326. Généralités. Ce Protocole a été signé le 5 mars 1993 à Kampala en application de l'Article 85 du Traité stipulant que les États membres adopteront des conditions minimales d'assurance des marchandises et véhicules. Il constitue l'Annexe II du Traité. Le dispositif prévoit des garanties au moins égales à celles exigées des lois applicables dans les États membres quand le véhicule assuré transite à travers les territoires des autres États membres (Article 2). Le Protocole est basé sur le dispositif d'assurance au tiers de la ZEP, à la seule différence que les États membres sont moins engagés comme garants du système.

Le texte anglais du **Protocole sur l'assurance aux tiers des véhicules à moteur** constitue l'**Annexe VI-16** du présent recueil.

327. Dispositions. Les principales dispositions du Protocole sont les suivantes :

- (i) **(Article 3)** Le dispositif repose sur une Carte jaune du Marché commun émise par un Bureau national et remise au conducteur du véhicule, aux conditions habituelles, par un assureur autorisé à entreprendre ce type d'opération. Les Bureaux nationaux, composés d'assureurs, liquideront, au nom des assureurs, les demandes d'indemnisation résultant d'accidents causés à l'étranger par des porteurs de cartes qu'ils ont eux-mêmes émises et les demandes d'indemnisation au

titre des accidents causés dans leur pays par des porteurs de cartes émises par d'autres Bureaux nationaux.

- (ii) **(Articles 6 et 7)** La carte jaune, qui constitue la preuve de l'existence d'une police d'assurance, est émise pour un an au plus et est spécifique au véhicule. Quelle que soit la teneur de la police d'assurance sous laquelle elle est émise, elle donne toutes les garanties requises par la loi sur l'assurance automobile dans le pays dans lequel s'est produit l'accident.
- (iii) **(Article 18)** Un Conseil des Bureaux, se réunissant au moins une fois par an, est formé de représentants de tous les Bureaux du Marché commun. Le Conseil orientera, coordonnera et supervisera le dispositif d'assurance établi par le Protocole et le fonctionnement juridique, financier et courant des Bureaux nationaux. Il arbitrera les litiges entre Bureaux nationaux. Un Accord inter-Bureaux déterminera le montant maximum de délégation de compétence pour le règlement de dossiers par un Bureau national, et le montant minimum des honoraires dus pour le traitement de chaque dossier liquidé par l'un d'entre eux.

h. Guide d'établissement du document douanier de la COMESA

328. Généralités. En août 1997, le COMESA a publié un Guide d'établissement de la Déclaration en douane pour remplacer les imprimés de déclaration en douane utilisés jusque-là. Le nouvel imprimé doit satisfaire les besoins de tous les régimes douaniers, qu'il s'agisse des importations, des exportations, du transit ou du magasinage sous douane.

Le texte anglais du **Guide des documents douaniers** qui ne nécessite aucun commentaire constitue l'**Annexe VI-17** du présent recueil.

G. INSTRUMENTS DU GROUPE DU CORRIDOR DE WALVIS BAY

a. Généralités

329. Le Comité de gestion du Corridor du Trans-Kalahari. Le Groupe du Corridor de Walvis Bay, décrit dans le paragraphe 259[7] ci-dessus, a été créé en 1998. Sa création résulte d'une initiative du secteur privé pour développer l'utilisation :

- (i) du Corridor Trans-Kalahari de Walvis Bay au Botswana et à l'Afrique du Sud ;
- (ii) de l'axe routier du Transcaprivi qui, en association avec les chemins de fer, assure la liaison avec la RDC, la Zambie et le Zimbabwe ; et
- (iii) de la Route Nord vers le sud de l'Angola devant servir d'accès central et acheminer le trafic international avec les États de la SADC par le port de Walvis Bay.

Le 21 octobre 2001, le Groupe a été désigné comme Secrétariat du Comité de gestion du Corridor du Trans-Kalahari (TK CMC) établi par le Protocole de la SADC comme comité trilatéral de facilitation des transports. Le TK CMC réunit des représentants de l'administration et de l'industrie des transports des trois pays du Trans-Kalahari, l'Afrique du Sud, le Botswana et la Namibie.

b. Protocole d'entente sur le Corridor du Trans-Kalahari

330. Au cours de l'été 2001, une convention en forme simplifiée a été préparée en vue d'un accord entre les gouvernements du Botswana, de la Namibie et de l'Afrique du Sud (parties à l'accord). Cet accord a été conçu dans le cadre du programme dit Activité régionale pour promouvoir l'intégration par le dialogue et l'application de politiques, dit RAPID (sigle tiré des initiales des mots du titre du programme). RAPID est financé par les États-Unis (USAID).

Le texte anglais du **Protocole d'entente sur le développement et la gestion du Corridor du Trans-Kalahari** constitue l'**Annexe VI-18**.

331. Préambule. Le préambule du protocole stipule que les parties :

- (i) Feront en sorte que toutes les lois, règlements... applicables au Corridor soient mis aisément à la disposition des usagers ;
- (ii) S'engagent à simplifier et à harmoniser leurs lois, règlements....;
- (iii) Feront en sorte que l'administration du trafic de transit soit efficace et que les lois, réglementation et procédures y soient appliquées correctement ;
- (iv) Feront en sorte de maintenir entre elles un esprit de coopération et d'assistance mutuelle

étant entendu que les États signataires sont conscients de leurs obligations et engagements découlant d'autres accords, tels que le Protocole de la SADC sur les transports, le Protocole sur le trafic, l'Accord en forme simplifiée sur le transport routier ou le mémorandum de l'Union douanière d'Afrique de l'Est et australe sur les transports routiers.

332. Principales dispositions. D'après l'Accord, les parties

- (i) **(Article 1.4)** Développeront un partenariat stratégique entre elles-mêmes et le secteur privé.
- (ii) **(Article 2.1)** Simplifieront et harmoniseront leurs procédures douanières, adopteront une procédure commune de transit et mettront en place des contrôles communs aux deux États frontaliers aux points de franchissement des frontières.
- (iii) **(Article 2.2)** Établiront des comités consultatifs formés d'individus responsables de l'administration comme du secteur privé, pour traiter la question du contrôle douanier conjoint.

- (iv) **(Article 3.1)** S'assureront que les recettes en provenance des redevances payées par les usagers de la route sont affectées à l'exploitation et à l'entretien du réseau routier.
- (v) **(Article 3.2)** Ouvriront réciproquement leurs marchés des transports aux autres États signataires.
- (vi) **(Article 4.1)** Adopteront et appliqueront des normes harmonisées en matière de caractéristiques de véhicules, de signalisation routière, de charges à l'essieu, etc.
- (vii) **(Articles 4.2. à 4.6)** Amélioreront la sécurité de la circulation par application des lois et règlements, ainsi que par la formation et le contrôle des aptitudes des conducteurs.

333. Institutions. Les institutions sont :

- (i) Le Comité de gestion du Corridor du Trans-Kahalari formé des représentants des entreprises et services, opérateurs de transports, services d'infrastructure, services des transports, ports maritimes, douanes, commissionnaires de transport, et d'une façon générale, l'ensemble des services et entreprises intéressées par le fonctionnement du Corridor (Article 6.1).
- (ii) Le Secrétariat assistant les parties à l'Accord et fournissant l'appui administratif nécessaire (Article 6.2).

VII. CONVENTIONS ET ACCORDS SOUS-RÉGIONAUX – AFRIQUE DE L'OUEST

A. INSTRUMENTS JURIDIQUES FONDAMENTAUX ⁹⁷

334. Présentation. Comme l'Afrique de l'Est, l'Afrique de l'Ouest a une longue expérience de la coopération entre États en matière de transport. Des accords ont été signés dans le passé entre États des groupes francophone et anglophone ou entre États du même groupe. Deux ensembles sous-régionaux existent actuellement, la *Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest* (CEDEAO) et l'*Union économique et monétaire de l'Afrique de l'Ouest* (UEMOA).

335. L'Union douanière ouest africaine (1959) et la Communauté économique d'Afrique de l'Ouest (1973)⁹⁸. Le 9 juin 1959 a été créée l'Union douanière ouest africaine entre les États francophones d'Afrique de l'Ouest. Ses objectifs et résultats ont été modestes en dépit d'une révision du traité d'origine le 3 juin 1966 et d'une tentative d'élargissement de l'institution aux pays anglophones en 1967. Les Chefs d'État de l'Union décidèrent à la réunion de Bamako de 1970 de créer une nouvelle communauté d'États, dans le but de développer une coopération économique. Le 17 avril 1973 a donc été signé à Abidjan un traité entre les mêmes États, la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso, le Mali, la Mauritanie, le Niger et le Sénégal, pour former la *Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest* (CEAO). La même dénomination avait été utilisée en 1967 pour désigner une institution mort-née regroupant les États francophones et anglophones. La CEAO de 1973 devait encourager un développement harmonieux et équilibré des États signataires (Article 3). À cette fin, une politique active d'intégration économique devait être menée au niveau régional, en particulier dans le cadre des transports (Article 4).

⁹⁷ **BIBLIOGRAPHIE** Sur l'ensemble des problèmes, consulter S. Belaouane-Gherari et H. Gherari, *Les organisations régionales africaines*, La Documentation française, Paris, 1988, bibliographie sur l'Afrique de l'Ouest, p. 221-227. G.C. Abangwe, *Systems Approach to Regional integration in West Africa*, JCMS, Oxford, vol. 13, No 1-2, 1975, p.113-135. R.O. Akeju, *The political economy of prosperity: possibilities and problems of a functional integration in West Africa*, Howard University, Washington, D.C., 1977. J.P. Renninger, *ECOWAS and other West African regional organizations, multilateral cooperation for development in West Africa*, New York, Oxford, Toronto, Pergamon Press, 1979. R.E. Ubogu et al. *Development planning priorities and strategies in the economic community of West African States*, Heinemann Educational Books, Ibadan, Nig. 1983.

⁹⁸ S. Belahouane-Gherari et H. Gherari, *op. cit.* p. 138-147. J.C. Gautron, *La Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest, antécédents et perspectives*, AFDI, tome XXI, 1975, p. 196-215.

Une zone douanière unifiée était créée dans laquelle les marchandises originaires de la Communauté devaient circuler sans restrictions quantitatives (Article 5). Les tarifs douaniers devaient être unifiés pour les échanges avec les pays tiers et un régime douanier spécial être applicable au commerce intérieur à la zone. Le Chapitre VII du Traité d'Abidjan et le Protocole F annexé au Traité et qui en était partie intégrante prévoyaient que seraient établis *les principes et principales procédures d'application de la politique commune de coordination des transports, des communications et du développement*. Le protocole F prévoyait :

- (i) Une étude du système de transports (infrastructure et exploitation) de la communauté des États ; et
- (ii) La mise en place de bureaux de fret et la création de conseils des chargeurs pour faciliter le commerce extérieur.

Un Comité de coopération dans les transports, établi au sein du Secrétariat général et composé d'experts nommés par les États signataires, devait étudier la création d'un service commun de transports.

Le Traité d'Abidjan n'est plus en vigueur, la CEAO ayant été dissoute en 1994 pour être remplacée par l'UEMOA (voir para.389).

336. Communauté économique d'Afrique de l'Ouest. Un protocole a été signé à Accra le 4 mai 1967 pour la création de la Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest (CEAO) entre quatorze États, dont neuf francophones et cinq anglophones. Les statuts de la CEAO avaient notamment pour but d'éliminer les droits de douane et autres obstacles au commerce dans la Communauté et de *contribuer à un développement ordonné des échanges* entre les États signataires et le reste du monde. Le Protocole d'Accra a été enregistré au Secrétariat général des Nations Unies (N° 8623, 4 mai 1967) mais apparemment n'a pas été ratifié. La création ultérieure de la CEAO francophone en 1973 et de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) en 1975 indiquent que cette ratification n'a pas fait de progrès.

337. Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). La CEDEAO a été créée par le Traité signé à Lagos (Nigeria) le 28 mai 1975 (Traité de Lagos ou de la CEDEAO). Seize États en sont membres. Il a été révisé le 24 juillet 1993 par un nouveau traité signé à Cotonou. La CEDEAO à Lagos en est le dépositaire. La CEDEAO a hérité, dans une plus vaste dimension, du mode élaboré lors de la constitution de la CEAO, c'est-à-dire celui d'une institution bilingue. Les détails concernant la CEDEAO font l'objet de la **Section C** ci-dessous.

338. Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA). L'UEMOA a remplacé la CEAO francophone en tant que groupement élargi d'États francophones. Elle a été créée par un traité signé à Dakar le 10 janvier 1994 par les États africains francophones, tous membres de la zone monétaire CFA. Elle a également remplacé l'*Union monétaire ouest africaine*, créée par ces États comme membres de la zone franc. La structure, le domaine et les normes de l'UEMOA semblent clairement avoir été inspirés par le Traité de Rome établissant le Marché commun puis la Communauté économique européenne La **Section D** ci-après traite de l'UEMOA.

339. Actuellement sans activité, l'accord résultant de la **Déclaration du Fleuve Mano** (*Mano River Declaration*) du 3 octobre 1973, signée à Amalena, a permis de créer une union douanière entre le Liberia et la Sierra Leone (voir la **Section E**).

340. De la même façon qu'en Afrique de l'Est et australe, les institutions sous-régionales se recoupent les unes les autres. Les États d'Afrique de l'Ouest peuvent appartenir à des groupements centrés sur d'autres zones géographiques, comme l'OHADA. Le **Tableau 4** résume la participation des différents États aux différents groupements.

Tableau 4. Participation aux organisations sous-régionales

Afrique de l'Ouest et du Centre

	CEDEAO	UEMOA	CEMAC	OHADA
Bénin	x	x		x
Burkina Faso	x	x		x
Cameroun			x	x
Cap Vert	x			
CAR			x	x
Comores				x
Congo			x	x
Côte d'Ivoire	x	x		x
Gabon			x	x
Gambie	x			
Ghana	x			
Guinée	x			x
Guinée Bissau	x	x		x
Guinée équatoriale			x	x
Libéria	x			
Mali	x	x		x
Mauritanie				
Maurice				
Niger	x	x		x
Nigeria	x			
Rwanda				
Sao Tome				
Sénégal	x	x		x
Sierra Leone	x			
Tchad			x	x
Togo	x	x		x

B. ACCORDS SPÉCIFIQUES AUX TRANSPORTS ET À LA FACILITATION

341. Convention de Niamey de 1970 sur le transport routier. Le 9 décembre 1970, a été signée à Niamey (Niger), entre le Burkina Faso, le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Niger et le Togo une **Convention réglementant le transport routier**. La Convention n'est entrée en vigueur qu'en 1978, le Burkina Faso ayant tardé à la ratifier. La Convention désignait des trajets internationaux, fixait les dimensions et poids maximum des véhicules, les signes, les marques ou autres. Les véhicules devaient (1) charger dans un seul État pour un pays étranger ; (2) utiliser exclusivement les bureaux de fret ; (3) se conformer aux règlements de police et douaniers lors du franchissement des frontières. Une carte de transit bilingue devait être délivrée aux véhicules, établie suivant un modèle décrit dans une annexe à la Convention. Les règles de la CEDEAO ont rendu cette carte obsolète.

Le texte de la Convention n'est pas annexée, les détails donnés ci-dessus étant considérés comme suffisants aux fins de la présente étude.

342. Protocole d'Abidjan de 1975 sur le transport routier international. Le 18 février 1975, et sur la base de la Convention de Niamey, qui n'était pas encore en vigueur, le Togo et le Niger ont signé à Abidjan un *Protocole d'accord de transport routier* réglant la marche du trafic entre les deux États. Les principales dispositions en étaient :

- (i) Le fret est réparti entre les deux pays, soit les deux tiers pour le Niger et un tiers pour le Togo en ce qui concerne les marchandises utilisant les ports et 50/50 pour les autres. Le transport des voyageurs est assuré par moitié par les transporteurs de chacun des pays. Le transport mixte de marchandises et de voyageurs est interdit.
- (ii) La charge à l'essieu est limitée à 11 tonnes. Le poids maximum des véhicules est fixé à 22 tonnes ou 30 pour l'ensemble camion et remorque.
- (iii) Des règles sont formulées concernant les carnets TIR, les assurances, etc.
- (iv) Les commissionnaires de transport et autres professionnels du secteur doivent se conformer à la clef de répartition fixée dans le paragraphe (i) ci-dessus.
- (v) Les véhicules de chaque pays ne peuvent pratiquer que du trafic de transit dans un autre pays. Ils ne peuvent participer au transport intérieur.

Le Protocole n'est pas annexé au présent recueil, les détails donnés ci-dessus étant suffisants aux fins de la présente étude.

343. Évaluation. La Convention de 1970 et le Protocole de 1975 sont caractéristiques en ce qu'ils ne se placent pas dans l'optique d'un marché mais prévoient une répartition du trafic à partir de quotas numériques administrés par des bureaux de fret. Il est probable que d'autres accords bilatéraux semblables au Protocole d'Abidjan ont été signés et peuvent demeurer applicables, mais ils n'ont pas encore été ici identifiés.

344. Navigation fluviale. Trois instruments de navigation fluviale identifiés en rapport avec le Sénégal et le Niger sont passés en revue dans la **Section F** ci-après.

345. Transport maritime. Sur la base des travaux de la Conférence ministérielle inter-États du transport maritime, la **Charte du transport maritime d'Afrique de l'Ouest et du centre** a été signée à Abidjan le 7 mai 1975 par vingt-trois États de l'Afrique de l'Ouest et du centre, Angola, Bénin, Cameroun, Cap Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée Bissau, Haute Volta (Burkina Faso), Libéria, Mali, Mauritanie, Nigeria, Niger, République centrafricaine, Sénégal, Sierra Leone, Tchad, Togo, et Zaïre.

C. COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE DES ÉTATS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST (CEDEAO)⁹⁹

a. Historique

346. Traité d'origine – Lagos 1975. Le Traité de 1975 de la CEDEAO devait être associé à l'aube du Nouvel ordre économique mondial, sujet de la Déclaration de l'Assemblée générale des Nations Unies, le 1^{er} mai 1974 à New York (*International Legal Materials*, Tome 13, 1974, p.715). Il était également inspiré par le développement du Marché Commun européen. Le but du Traité était essentiellement de promouvoir la coopération et le développement afin de relever les niveaux de vie et de resserrer les liens entre les membres de la communauté. À ces fins, la CEDEAO devait par étapes :

- (i) Éliminer les droits de douane entre pays membres ;
- (ii) Éliminer les restrictions quantitatives et administratives au commerce entre les pays membres ;
- (iii) Établir un tarif commun à l'égard des pays tiers ;
- (iv) Supprimer les obstacles aux mouvements de capitaux et de services ;
- (v) Développer ensemble les infrastructures de transport ; et enfin

⁹⁹ **BIBLIOGRAPHIE** S. Belahouane-Gherari et S. Gherari, *Les institutions régionales africaines*, La Documentation française, Paris, 1988, Bibliographie sur la CEDEAO et autres institutions d'Afrique de l'Ouest, p. 152-167 M. Irele, *ECOWAS, a bibliography et sourcebook*, Lagos, 1990. A. Akanni-Honvo, *L'UEMOA et la CEDEAO*, in Ph. Hugon, directeur de publication. *Analyse comparative des processus d'intégration économique régionale*, ministère des Affaires étrangères, Paris, 2000, 142-163. U. Ezenwe, *ECOWAS and the economic integration of West Africa*, C. Huirst, London, 1983. Babalola Ajulo, *Temporal scope of ECOWAS and AEC Treaties: a Case for African economic integration*, RADIC, vol. 8, 1996, p. 111-138. K.O. Kuuor, *Law, Power, Politics. Critical issues arising out of the new CEDEAO Treaty*, RADIC, vol. 6, 1994, p. 429-448. O. Anukpe Orrawah. *Harmonisation of laws within ECOWAS*, idem, p. 76-92. I.A. Gambari, *Political and comparative dimensions of regional integration. The case of ECOWAS*, Atlantic Highlands, N.J. 1991. I.E. Okolo, *The development and structure of ECOWAS*, cited in *West African regional Cooperation and Development*, West View Press, 1990. A. Orrawah, *Harmonisation of laws within the Economic Community of West African States*, RADIC vol. 6, 1994, p. 76-92. K.O. Kufor, *Securing compliances with the judgments of the ECOWAS Court of Justice*, RADIC, vol. 8, 1996.

- (vi) Harmoniser les politiques économiques, agricoles, industrielles et monétaires entre ses membres.

L'objectif central était donc d'établir une union douanière et à défaut d'intégration, les objectifs d'harmonisation étaient clairs.

347. Participation. Les membres de la CEDEAO sont le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana, la Guinée, le Liberia, le Mali, la Mauritanie (qui s'est depuis retirée), le Niger, le Nigeria, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo. La Guinée-Bissau y a accédé en 1975 et le Cap Vert en 1979.

348. Révision du Traité de 1975. La révision du Traité de 1975 a été préparée par un Comité de Personnes "éminentes" (CPE) nommé à cet effet en 1991 afin que *la Communauté puisse s'ajuster aux changements dramatiques en Afrique de l'Ouest et dans les autres parties du monde*. Le Comité a identifié un certain nombre de problèmes juridiques qui affectaient l'application du Traité de 1975. Ces problèmes concernaient essentiellement :

- (i) Les pouvoirs de l'Autorité des Chefs d'État et de Gouvernement et du Conseil des Ministres dont la définition manquait de clarté ;
- (ii) Leurs décisions n'engageaient pas les États membres ;
- (iii) Les États parties ne ratifiaient pas les protocoles ;
- (iv) Aucune autorité n'avait été nommée pour interpréter le Traité et le Tribunal de la Communauté, qui devait procéder à cette interprétation, n'avait pas été constitué.

Le Comité a donc recommandé d'aller au-delà du cadre étroit de l'Union douanière et de renforcer la position de la CEDEAO dans ses relations avec les États membres.

349. Le Traité de Cotonou de 1993. Le Traité de Cotonou de 1993 a substitué l'intégration et l'union économiques et monétaires à l'Union douanière. Les fondateurs ont voulu accroître la masse économique et donc la capacité de faire valoir ses vues en matière d'économies africaines par une mise en commun de leur souveraineté économique. D'après le nouveau traité, les principaux objectifs de la CEDEAO sont (Article 3) :

- (i) L'harmonisation et la coordination des politiques et la promotion de l'intégration des programmes dans les transports en particulier ;
- (ii) L'établissement d'un marché commun avec l'abolition des tarifs intercommunautaires, et la suppression des barrières non tarifaires ;
- (iii) L'établissement d'une union économique ; et
- (iv) La promotion d'entreprises communes dans le commerce, l'industrie et les transports.

Les objectifs de la CEDEAO mentionnent tout particulièrement les problèmes des pays enclavés, *auxquels une attention toute particulière doit être portée* (Article 3 k).

Le **Traité de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest de 1975** a été enregistré par le Secrétariat général des Nations Unies sous le N° 14843. Son texte constitue l'**Annexe VII-1** du présent recueil.

Le **Traité révisé de 1993** ne semble pas avoir été déposé auprès des Nations Unies. Il n'apparaît pas dans le Recueil des Traités. Il est disponible en anglais dans *International Legal Materials*, tome 35, (1996), p. 660. Le texte¹⁰⁰ constitue l'**Annexe VII-2** du présent recueil.

b. Institutions

350. Les institutions de la Communauté sont :

- (i) L'Autorité des Chefs d'État et de gouvernement responsable de la direction générale et de la tutelle de la Communauté émet des directives à cet effet. Les décisions y sont prises par consensus, à l'unanimité ou à une majorité des deux tiers, selon la matière en cause ;
- (ii) Le Conseil des ministres, responsable du fonctionnement de la Communauté, apporte des recommandations, émet des directives dans les domaines de coordination et d'harmonisation, ainsi que des règlements s'imposant aux institutions placées sous son autorité ;
- (iii) Le Parlement de la Communauté ;
- (iv) Le Conseil économique et social ;
- (v) La Cour de justice et le tribunal arbitral ;
- (vi) Le Secrétariat exécutif ;
- (vii) La Banque centrale ; et
- (viii) Les Commissions, notamment la Commission des transports, des communications et du tourisme.

c. Politique de transport de la CEDEAO¹⁰¹

351. La politique de transport de la CEDEAO fait l'objet du Chapitre VIII du Traité de Lagos, aux Articles 40 à 44 et du Chapitre VII du Traité de Cotonou, à l'Article 32. Les deux traités présentent des différences de formulation.

¹⁰⁰ S'agissant d'un traité bilingue dont les deux versions font foi, il est surprenant que le site de la CEDEAO à Lagos, n'en diffuse qu'une version en anglais. Texte anglais in RADIC vol. 8. 1996, p. 187-227.

¹⁰¹ *Protocols, decisions, resolutions and directives relative to ECOWAS Transport Program*, Lagos, ECOWAS. Secrétariat exécutif, 1993.

352. Traité de Lagos de 1975. L'objectif de la politique des transports est de *renforcer la cohésion physique des États membres et la promotion d'un mouvement accru de personnes, de marchandises et de services au sein de la Communauté* (Art. 40). Cette politique était ambitieuse et fortement orientée dans le sens de l'intégration régionale. Les plans d'un réseau très dense de routes praticables par tous les temps devaient être formulés par la Commission des Transports, des communications et de l'énergie de la CEDEAO, accompagnés de plans de réorganisation et d'amélioration des chemins de fer dans le but de leur future interconnexion (Art. 41 et 42). Les politiques relatives au transport maritime et aux voies d'eau internationales devaient être harmonisées. Les lignes aériennes nationales devaient être fusionnées en vue de promouvoir leur efficacité et leur rentabilité. On devait s'efforcer de former du personnel et de standardiser les matériels. Mais les Articles 40 à 44 ne faisaient aucune allusion aux problèmes des pays sans littoral de la sous région. Dans l'ensemble, la politique formulée dans le Traité était fortement orientée vers le développement des infrastructures et des équipements de transport et pouvait apparaître davantage comme un programme d'investissements que comme une déclaration de politique.

353. Traité de Cotonou de 1993. Les États membres s'engagent à élaborer des politiques de transport, des lois et règlements communs. Des plans doivent être formulés pour l'intégration des routes, des chemins de fer et des réseaux routiers de la région. De même, doivent être formulés des programmes pour harmoniser les politiques de transports maritimes et coordonner les positions des différents États dans les négociations internationales sur le sujet. Les États membres s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour parvenir à une fusion de leurs lignes aériennes nationales et ainsi accroître leur efficacité et rentabilité.

354. Institutions de transport. Parmi les institutions de la CEDEAO se trouvent un Secrétariat exécutif et un Haut Comité des transports terrestres. Comité qui, le 6 décembre 1988, et par décision C/DEC/7/12/88, a été transféré au Secrétariat exécutif pour devenir un Comité consultatif spécial au sein de la Commission des transports, des communications et de l'énergie.

355. Instruments diplomatiques et actes réglementaires en matière de transports. De 1975 à 1992, une trentaine d'instruments ont été élaborés et mis en vigueur au sein de la Communauté, reflétant la politique des transports et permettant sa mise en œuvre : un traité, quatre conventions, trois protocoles, quatre directives, dix résolutions et sept décisions. Ces instruments ont été publiés en français et en anglais dans des brochures distribuées en 1992 par le Secrétariat de la CEDEAO. L'activité diplomatique et réglementaire a été ensuite moindre et aucune convention nouvelle ne semble avoir été signée entre 1992 et 2002. Pour la période antérieure, 1975 à 1992, les brochures, à en juger par les références contenues dans les préambules des documents publiés, peuvent être incomplètes¹⁰². Si les instruments et actes de la première période (1976-1992) sont caractéristiques de la mise en place des institutions de la Communauté, les instruments ultérieurs (1990-1994) refléteraient plutôt des délais dans les

¹⁰²

Par exemple, le préambule de la Résolution C/RES 1/12/88 sur l'exécution du programme du Haut Comité des transports terrestres fait référence à la Décision A/DEC 20/5/88 du Programme des transports de la Communauté, qui n'a pu être localisé.

ratifications et une application incomplète des instruments de la première période. On trouvera dans la suite de cet ouvrage des détails sur les instruments promulgués en 1991 et publiés dans le Journal Officiel de la Communauté ou dans des brochures. Quelques-uns seulement des instruments et actes postérieurs à 1991 sont également identifiés et décrits mais les données sont encore incomplètes et des recherches supplémentaires seraient nécessaires.

356. Suivi de l'application des accords et décisions. Le suivi de l'application des différents accords, conventions, protocoles et décisions, a rendu nécessaire la création de comités nationaux affectés à cette tâche. Le 6 août 1994, la Conférence des Chefs d'États et de gouvernements a promulgué la *Décision A/DEC.3/8/94 relative à la création de comités nationaux de suivi pour l'application effective des décisions et protocoles de la CEDEAO dans le domaine des transports*. Le Préambule de la Décision mentionne tout particulièrement la prolifération des postes de contrôle (officiels ou non) existant sur les grands axes internationaux de la sous région (voir para. 361). Chaque comité créé en application de la décision sera formé de chefs de services de l'État et de représentants de l'industrie des transports. (Article 2). Le Comité assurera le suivi de l'application des conventions et actes de la CEDEAO en matière de transport *dans le but de faciliter le libre mouvement des personnes et des biens dans la sous-région* (Article 3).

Le texte de la *Décision A/DEC.3/8/94* constitue l'**Annexe VII-3** du présent recueil.

d. Programme des transports de la CEDEAO

357. Décisions en matière de programme de transport. Le 18 mai 1980, les Chefs d'État ont promulgué la *Décision A/20/5/1980* ordonnant au Secrétaire exécutif de la CEDEAO d'exécuter un programme à long terme et à court terme.

Le texte de la *Décision A/20/5/1980* constitue l'**Annexe VII-4** du présent recueil.

358. Programme à court terme. Le Programme à court terme conclut un effort dans le domaine institutionnel tel que l'étude et l'adoption de conventions internationales en matière de transport, l'harmonisation des législations, des règlements et des systèmes de contrôle routier au sein de la Communauté, et la simplification des formalités aéroportuaires. S'agissant des investissements, des études devaient être menées sur un certain nombre de liaisons routières et ferroviaires.¹⁰³ La possibilité de créer une société de transport et un armement maritime CEDEAO devait également être étudiée. Deux directives postérieures, publiées huit ans plus tard, peuvent être caractéristiques de l'insuffisante exécution du programme. La Directive C/DIR 1/12/88 émise à la même date a formulé les mesures à prendre par le Secrétariat exécutif pour assurer une meilleure coopération et coordination dans le domaine du transport, davantage une mesure de politique qu'un élément de programme. Le même jour, la

¹⁰³ Sur le raccordement des réseaux de chemins de fer de l'Afrique de l'Ouest, voir Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, *Study on the interconnection of railways networks in West Africa*, Addis Abeba, 1993-1996. Cette étude faisait suite à une proposition de la CNUCED dans les travaux de la Seconde Décennie des Transports pour l'Afrique, ca 1985-1990.

Directive C/DIR. 2/12/88 formulait les mesures nécessaires à la création d'un armement maritime CEDEAO pour le cabotage. Enfin, dans le domaine des transports aériens, la Résolution C/RES 8/7/91, publiée à Abidjan le 2 juillet 1991, sur les réseaux et horaires, demandait aux États membres de conclure des accords bilatéraux de transport aérien en vue de faciliter l'intégration économique et politique. Ils étaient invités à négocier l'octroi des droits de trafic de la Cinquième liberté¹⁰⁴. Ceci en fait était également davantage une indication d'orientation de politique des transports qu'un élément de programme.

Le texte des Directives n'est pas ici annexé, les détails fournis étant suffisants pour les fins du présent recueil.

359. Programme à long terme. Le programme à long terme a été conçu pour l'exécution de certains des projets inclus dans le programme à court terme, en particulier dans le domaine ferroviaire. Par la Décision A/Dec/ 4/11/1984 publiée à Lomé faisant référence au Programme de transports de 1980, les Chefs d'État de la CEDEAO ont posé le principe de la création de l'armement de cabotage CEDEAO. Faisant encore référence au programme, la Décision C/Dec 8/12/88 prise à Banjul le 6 décembre 1988 a formulé le contenu de la Seconde Phase du programme routier de la CEDEAO concernant le raccordement des routes pour améliorer l'accès aux pays sans littoral¹⁰⁵.

Le texte de la **Décision de programme C/Dec 8/12/88** constitue l'**Annexe VII-5** du présent recueil.

360. L'exécution du programme a fait l'objet de la Résolution C/RES 6/5/90 publiée à Banjul le 27 mai 1990, par laquelle le Conseil des Ministres a pressé les États membres concernés de prendre les mesures nécessaires à l'achèvement des tronçons manquants de l'axe routier trans-Afrique de l'Ouest Lagos-Nouakchott-Dakar-N'djamena.

Le texte de la **Résolution C/TES 6/5/90** constitue l'**Annexe VII-6** du présent recueil.

e. Convention sur le transport routier inter-États

361. La **Convention de Cotonou A/P 2/5/1982 portant réglementation des transports routiers entre les États de la CEDEAO** (Cotonou, 29 mai 1982) vise à définir les conditions dans lesquelles le transport routier sera effectué. La Convention se concentre en fait davantage sur les véhicules que sur les opérations de transport dont le régime est laissé soit au droit interne,

¹⁰⁴ La Première Liberté est celle qui permet de survoler un pays sans atterrir. La Seconde est le droit d'atterrir pour les avions autres que commerciaux. La Troisième est le droit de débarquer des passagers et des marchandises en provenance de l'État dans lequel l'appareil est enregistré. La Cinquième est le droit d'embarquer et de débarquer des passagers et du fret en provenance ou à destination de tout autre État partie à la Convention de Chicago et aux conventions subséquentes. En fait, l'interprétation de la Cinquième Liberté a été source de considérables difficultés.

¹⁰⁵ On n'a pu identifier jusqu'ici aucun instrument concernant la première phase.

spécialement les règles fixées par les bureaux de fret, soit au droit unifié de l'OHADA, soit au droit du contrat entre chargeur et transporteur.

Le texte de la **Convention A/P 2/5/1982 sur le transport routier inter-États** constitue l'**Annexe VII-7** du présent recueil.

- (1) La Convention identifie cent deux trajets dans les réseaux routiers de quinze États. Elle fixe à 11,5 tonnes la charge à l'essieu et définit également les dimensions des véhicules, le nombre maximum de voyageurs qu'ils peuvent transporter, la durée qui sépare les révisions techniques (trois mois pour les véhicules transportant des marchandises et six mois pour ceux transportant des voyageurs). Les véhicules recevront des permis de circuler valables un an. Les conditions de délivrance de ces permis seront fixées par des accords bilatéraux ou multilatéraux entre États membres. Les accords devront également fixer le nombre de véhicules autorisés à opérer dans les autres États, sur la base du tonnage de marchandises et du nombre de voyageurs autorisé. Les lettres de voiture doivent être utilisées comme preuve du contrat de transport. Le transport de marchandises et de voyageurs dans le même véhicule est prohibé. L'assurance responsabilité civile aux tiers est obligatoire (voir para. 374 infra).
- (2) En complément à la convention s'ajoute la Résolution C/RES/ 3/5/90 émise à Banjul le 17 mai 1990, par laquelle le Conseil des Ministres presse les États membres d'informatiser leurs systèmes d'immatriculation des véhicules de la manière proposée par la Résolution.

Le texte de la **Résolution C/RES/ 3/5/90 sur l'information de l'immatriculation des véhicules** constitue l'**Annexe VII-8** du présent recueil.

362. Instruments supplémentaires. Deux instruments supplémentaires et complémentaires sont à mentionner ici.

- (1) La Résolution C/RES 5/5/90 émise à Banjul le 27 mai 1990 par laquelle les États membres étaient sollicités à introduire des ponts-bascules et des instruments de contrôle de charge pour vérifier les tonnages transportés et les charges à l'essieu.

Le texte de la **Résolution C/RES 5/5/90 relative à la charge à l'essieu** constitue l'**Annexe VII-9** du présent recueil.

- (2) Par la Décision C/DEC 7/7/91 prise à Abuja le 3 juillet 1991, le Conseil des Ministres a décidé l'adoption de règlements sur la circulation routière basés sur une limitation à 11,5 tonnes de la charge à l'essieu.

Le texte de la **Décision C/DEC 7/7/91 relative à la réglementation routière sur la base de la charge à l'essieu** constitue l'**Annexe VII-10** du présent recueil.

f. Harmonisation de la législation routière

363. La Décision A/Dec 2/5/81 relative à l'harmonisation des législations routières dans la Communauté, qui rentre dans le cadre de la Convention sur le transport routier, n'est en fait qu'une recommandation aux États membres.

Le texte de la **Décision A/Dec 2/5/81 relative à l'harmonisation des législations routières dans la Communauté** constitue l'**Annexe VII-11** du présent recueil.

D'après les termes de cet instrument, les États membres doivent :

- (a) Mettre en place une administration correctement équipée pour les transports routiers ;
- (b) Ratifier le Convention de Vienne de 1968 et les Protocoles sur la circulation routière et sur la signalisation routière (voir Annexe II-21) ;
- (c) Introduire l'usage de la conduite à droite ; et
- (d) Adopter des équipements de véhicules, permis de conduire et documents de véhicules standardisés.

364. La matière a fait l'objet d'un second instrument, la Résolution C/RES 7/5/90 relative à la mise en place d'un cadre administratif approprié comme un rappel de la Décision de 1981. La Résolution a été émise à Banjul le 27 mai 1990. Elle demande aux États membres de mettre en place l'administration nécessaire, en particulier un Directeur des Transports routier, et d'accélérer l'exécution des décisions de la CEDEAO concernant le secteur des transports.

Le texte de la **Résolution C/RES 7/5/90 relative à la mise en place d'un cadre administratif approprié** constitue l'**Annexe VII-12** du présent recueil.

La question de l'harmonisation des redevances routières et péages, aspect de l'harmonisation de la législation routière, fait l'objet du paragraphe 382 ci-après.

g. Convention et instruments sur le transit inter-États des marchandises par route.

Ces instruments ont été identifiés et sont décrits ci-dessous.

365. Convention de Lomé de 1982 sur le transit inter-États. La Convention A/P 4/5/1982 relative au transit routier inter-États de la CEDEAO signée à Lomé, le 29 mai 1982 cherche à faciliter les mouvements de marchandises dans la sous-région. Ces marchandises doivent être couvertes par la Déclaration de transport routier dans le Carnet standard de la CEDEAO pour le transit routier inter-État (TRIE), mais si toutefois les États membres peuvent imposer des documents supplémentaires. Les marchandises seront transportées dans des moyens de transport satisfaisant les conditions fixées par la Convention (marquage, emballages, scellement, etc.). Les bureaux de transit aux frontières ne doivent pas effectuer de contrôles matériels de la cargaison, à moins de soupçonner des *irrégularités* (Article 18).

Le texte de la **Convention A/P 4/5/1982 relative au transit routier inter-États de marchandises** constitue l'**Annexe VII-13** du présent recueil.

Une copie du **Carnet TRIE CEDEAO** constitue l'**Annexe VII-14** du présent recueil.

366. Résolution de 1988 sur l'application du programme. Dans la Résolution C/RES. 1/12/88 sur l'application du programme du Haut Comité des transports terrestres émis à Banjul le 6 décembre 1988, le Conseil des ministres a décidé que :

- (a) Le transport de marchandises en transit ne sera pas, dans l'État traversé, frappé de droits de douane ou de droits sur les importations et les exportations ou même de toute autre taxation spécifique au transit, ceci par référence à la Convention de New York de 1965 sur le commerce des pays enclavés, et bien que bon nombre des États de la CEDEAO n'aient pas ratifié cette Convention ;
- (b) Les États membres réduiront le nombre de postes de contrôle routier ;
- (c) Tous les États membres ratifieront les conventions internationales sur le transit et le transport routier ;
- (d) Les États membres appliqueront la limite convenue d'une charge à l'essieu de 11,5 tonnes et mettront en vigueur la lettre de voiture CEDEAO dans les termes également convenus.

Le texte de la **Résolution C/RES. 1/12/88 relative à l'application du Programme du Comité supérieur des transports terrestres** constitue l'**Annexe VII-15**.

367. Un troisième instrument, la Résolution C/RES 4/5/90 relative à la réduction des postes de contrôles routiers dans les États membres de la CEDEAO a été promulguée à Banjul le 27 mai 1990. Elle a encore soulevé le problème de la prolifération des postes de contrôle et pressé les États membres d'en réduire le nombre¹⁰⁶.

Le texte de la **Résolution C/RES 4/5/90 relative à la réduction du nombre de postes de contrôle routier dans les États membres de la CEDEAO** constitue l'**Annexe VII-16** du présent recueil.

Là encore, ces résolutions sont caractéristiques à la fois du retard des États membres à ratifier les différentes conventions et de leur insuffisante application.

368. Le problème des pays enclavés a été soulevé dans la **Résolution C/RES 6/5/90** dans laquelle le Conseil des ministres presse les États membres de donner priorité dans leur programme d'investissements aux routes de raccordement facilitant aux États de la Communauté.

¹⁰⁶ Sur cette question, voir N'Guessan N'Guessan, La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique subsaharienne, Document d'analyse SSATP No 3F, Banque mondiale, Washington, 2001.

369. Programme de facilitation de 2003. La facilitation n'ayant fait que des progrès insuffisants, la Conférence des Chefs d'États et de gouvernements, qui s'est réunie à Dakar en janvier 2003 a émis la Décision A/DEC/13/01/03 en date du 31 janvier relative à l'établissement d'un programme régional de transport routier et de facilitation pour aider le commerce intra-communautaire et les mouvements de franchissement des frontières.

Le programme prévoit (i) l'établissement de postes frontières communs à deux États; (ii) la mise en place d'observatoires pour d'identifier les pratiques blâmables; et (iii) une campagne de prise de conscience pour la mise en application de la Convention sur le transit inter-États de marchandises (voir para. 342). Les deux couloirs transafricains, côtier par Lagos-Nouakchott et le Trans-sahélien Dakar-N'djamena sont choisis pour l'exécution du programme. Les États membres, dans les douze mois à venir, mettront en application une série de mesures au niveau nationale pour appuyer cette exécution, comme l'identification de sites pour l'établissement des postes frontière communs. Ils créeront des comités de suivi, des cellules de sécurité routière, développeront le système de la Carte brune, etc. Le Secrétariat de la CEDEAO est responsable du suivi de l'application du programme et de la recherche d'aides financières extérieures pour le financement par des dons des mesures désirées et nécessaires.

Le texte de la **Décision A/DEC/13/01/03 relative à l'établissement d'un programme régional de transport routier et de facilitation pour aider le commerce intercommunautaire et les mouvements de franchissement des frontières** constitue l'**Annexe VII-17** du présent recueil.

h. Convention additionnelle sur le mécanisme de garantie des opérations de transit inter-États

370. Conformément à la **Convention 1982 A/P 4/5/1982 sur le transit routier**, la garantie du paiement des droits de douane devait être assurée dans le cadre d'une caution fournie par une institution financière fiable affiliée à la Chambre de Compensation d'Afrique de l'Ouest ou toute institution agréée par un État membre.

371. La **Directive C/DIR 3/12/88 relative à l'application du programme de transports terrestres** constitue un document de même nature. Entre autres sujets traités, le Conseil des Ministres a demandé au Secrétariat exécutif d'accélérer la mise en place d'un système harmonisé de caution pour les marchandises en transit.

Le texte de la **Directive C/DIR 3/12/88** constitue l'**Annexe VII-18** du présent recueil.

372. En 1990, la *nécessité urgente* d'établir un mécanisme satisfaisant a conduit à la signature à Banjul de la **Convention additionnelle A/SP 1/5/90**. D'après celle-ci, le mécanisme consiste en une chaîne d'institutions nationales responsables du cautionnement, chaque institution nationale étant désignée par chaque État membre.

Le texte de la **Convention additionnelle A/SP 1/5/90 portant institution d'un mécanisme de garantie des opérations de transit routier inter-États des marchandises** constitue l'**Annexe VII-19**.

i. Convention sur l'importation temporaire de véhicules de transport de personnes

373. La **Convention A/P 1/7/85 relative à l'importation temporaire des véhicules de transport des personnes**, signée à Lomé le 6 juillet 1985, se place dans le suivi logique du Protocole sur le libre mouvement des personnes, à laquelle elle se réfère. La règle fondamentale (Article 2) est que chaque État membre accordera l'admission temporaire, en franchise de droits de douane et sans prohibitions ni restrictions, mais sous condition de réexportation, aux véhicules importés de transport de personnes, soit pour des raisons privées, soit à des fins commerciales et ce, durant une visite des propriétaires de véhicules ou d'autres personnes résidant normalement à l'extérieur de l'État. Les permis d'importation temporaire, connus comme carnets de passage en douane, valides pour un an au maximum, seront émis. La durée maximale des importations sera de quatre-vingt-dix jours pour les véhicules privés et de quinze jours pour les véhicules commerciaux. Les associations et les organismes associés notamment à une organisation internationale (auto clubs) peuvent être autorisés par les gouvernements à émettre les carnets et à cautionner le paiement des droits de douane ou autres en cas de non réexportation des véhicules.

Le texte de la **Convention A/P 1/7/85 sur l'admission temporaire de véhicules de transport de personnes** constitue d'**Annexe VII-20** de ce recueil.

j. Protocole établissant une carte brune d'assurance

374. Le **Protocole A/P 1/5/82 portant création d'une carte brune CEDEAO relative à l'assurance responsabilité civile aux tiers** a été signé à Cotonou le 29 mai 1982. Son objectif était de faciliter le paiement des dommages en cas d'accident et d'harmoniser les modes de traitement des demandes d'indemnisation de sinistre d'un pays à l'autre de la Communauté. La carte brune doit, d'après le protocole, être émise par les Bureaux nationaux, formés d'assureurs qui liquideront les dossiers pour le compte de ceux-ci. Les États membres doivent reconnaître la Carte brune et promulguer les textes nécessaires pour la mise en place du système. Ils doivent également garantir la solvabilité de leurs Bureaux nationaux par une lettre de crédit, déposée dans leur banque nationale ou dans une banque agréée. Les assureurs locaux sont les participants subsidiaires au système. Ils remettent les cartes à leurs clients au nom du Bureau National et lui remboursent le montant de toute indemnisation payée à leurs clients.

Le texte du **Protocole A/P 1/5/82** constitue l'**Annexe VII- 21** du présent recueil.

375. En annexe au protocole se trouve un modèle d'accord entre Bureaux pour la mise en application du Protocole.

Le texte de cet accord constitue l'**Annexe VII-22** du présent recueil.

376. **Décision C/DEC 2/5/83 relative à la mise en application du système de la Carte brune d'assurance CEDEAO.** Un Conseil de Bureaux consistera en un représentant de chaque Bureau national (voir Article 6 du Protocole), Le Conseil a une mission générale d'orientation, de coordination et de contrôle sur l'ensemble du système d'assurances CEDEAO. Il coordonne les opérations des Bureaux nationaux et à cette fin, établit une convention-type inter-Bureaux qui,

en particulier, fixe les montants maxima des délégations de pouvoirs de règlement que les Bureaux nationaux se consentent entre eux. Les différends entre Bureaux sont soumis au Conseil qui statue définitivement. Le Conseil peut, sur son initiative ou celle d'un gouvernement signataire du protocole, proposer des modifications aux lois et règlements des États en matière d'assurance responsabilité civile aux tiers et en matière de circulation routière¹⁰⁷.

Le texte de la **Décision C/DEC 2/5/83** constitue l'**Annexe VII-23** du présent recueil.

k. Instruments sur la sécurité de la circulation et sur la prévention des accidents

377. Le problème de la sécurité routière semble avoir été tardivement identifié et les informations sur le sujet sont donc encore incomplètes. Les instruments ci-après ont été mis en vigueur :

- (i) La **Directive C/DIR 1/7/92** émis en juillet 1992 a décidé la préparation d'un Programme communautaire de sécurité routière et de prévention des accidents (document non localisé).
- (ii) La **Résolution C/RES 8/7/92** émise à Abuja en juillet 1992 relative à la création d'agences nationales de la sécurité routière dans les États de la CEDEAO (document non localisé).
- (iii) La **Résolution C/RES 5/7/94** émise à Abuja le 27 juillet 1994 (document non localisé).
- (iv) La **Décision A/DEC du 2/8/94** sur le programme de sécurité routière et de prévention des accidents de la CEDEAO, émise à Abuja. La Décision décide de deux séries de mesures, au niveau communautaire et au niveau national *sont adoptées*. Elles sont détaillées dans les deux paragraphes qui suivent.

Le texte de la **Décision A/DEC. 2/8/94 relative au programme communautaire de la sécurité routière et de la prévention des accidents de la route** constitue l'**Annexe VII-24** de ce recueil.

378. Niveau communautaire. Au niveau communautaire, les mesures ci-après sont à prendre

- (i) Mise en vigueur et application des conventions, protocoles et réglementations concernant la facilitation et les transports routiers, avec référence à la Décision

¹⁰⁷ Pour un exemple d'une législation nationale sur la Carte brune voir pour le Togo, (i) Décret No 85-13 créant le Bureau national chargé de l'application au Togo du système CEDEAO de carte brune pour l'assurance aux tiers *Journal officiel de la République togolaise*, 7 mars 1985, 3, et (ii) Arrêté No 127/MEF/DA fixant les procédures du bureau national de la carte brune CEDEAO en date du 8 mars 1985.

antérieure de 1981 sur l'harmonisation de la législation routière et du Protocole de 1982 sur la Carte brune

- (ii) Élaboration d'une politique de financement de programmes de sécurité routière
- (iii) Éducation en matière de sécurité routière et programmes de prise de conscience, y compris l'organisation d'une semaine annuelle de sécurité routière et de diffusion des moyens de prévenir les accidents de la route dans toute la CEDEAO
- (iv) Création d'une banque de données sur les accidents de la route
- (v) Adoption d'un modèle régional standardisé de rapport d'accident de la route
- (vi) Création d'une Union ouest-africaine des Commissions de sécurité routière

379. Niveau national. Au niveau national, les mesures ci-après doivent être prises

- (i) Création de Commissions nationales de sécurité routière
- (ii) Contrôle technique obligatoire des véhicules
- (iii) Programme de prise de conscience du public et formation des conducteurs, des étudiants et du public en général
- (iv) Mesures réglementaires concernant la sécurité du véhicule, du conducteur et des passagers
- (v) Création d'une banque de données des accidents de la route

380. Décision A/DEC.5/8/94 relative à l'octroi du statut d'observateur au groupe des pays africains de la prévention routière internationale – GPA-PRI (Abuja, 6 août 1994). Cette décision accorde le statut d'observateur au sein des institutions de la CEDEAO.

Le texte de la **Décision A/DEC.5/8/94** constitue l'**Annexe VII-25** du présent recueil.

*1. Protocole concernant la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement*¹⁰⁸

381. Contenu. Le **Protocole A/P 1/5/79** signé à Dakar le 20 mai 1979 stipule les droits des citoyens des États de la Communauté d'entrer dans les États membres, d'y résider et de s'y fixer. Le Protocole devait être appliqué en trois phases :

- (i) Le droit d'entrée et l'abolition des visas ;

¹⁰⁸ M. V. Gasiokwu, *ECOWAS Problems of citizenship and free movement*, Jos, Nigeria, 1998. *A compendium of protocols, conventions and decisions relative to the free movement of persons et goods*, CEDEAO. Secrétariat, exécutif, Lagos, 1998. R.I. Onwuka, *The ECOWAS Protocol on the free movement of persons*, African affairs, London, vol. 81, No 323, 4.1982, p. 193-206.

- (ii) Le droit de résidence ; et
- (iii) Le droit d'établissement.

Dans les cinq ans de l'entrée en vigueur du protocole (5 juin 1980) et sur la base de l'expérience acquise au cours de la première phase, des propositions devaient être présentées au Conseil des Ministres en vue d'une plus grande libéralisation.

382. Règles applicables aux véhicules. La IV^{ème} Partie du **Protocole de Dakar A/P 1/5/79 sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement** fixe les règles applicables aux véhicules.

- (i) Les véhicules privés sont admis dans un État membre pour une période ne dépassant pas quatre-vingt-dix jours sur présentation d'un des documents dont la liste est dressée dans le Protocole (permis de conduire valide, etc.), et
- (ii) Les véhicules commerciaux sont admis pour une durée de quinze jours sur présentation d'un document comparable. Le droit d'accès des véhicules a été l'objet d'une convention ultérieure sur leur importation temporaire.

Le texte du **Protocole de Dakar A/P 1/5/79** constitue l'**Annexe VII-26** du présent recueil.

383. Résidence. La seconde phase (droit de résidence) a été l'objet d'un **Protocole additionnel A/SP 1/7/86 relatif à l'exécution de la deuxième étape (droit de résidence) du Protocole sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement** signé à Abuja le 1^{er} juillet 1986. Il accorde un droit de résidence dans les pays membres aux nationaux des autres pays membres. Ce droit inclut celui de rechercher et d'exercer un emploi rémunéré. Une carte de résident ou un permis de résidence est nécessaire, dont le Protocole fixe les conditions et la procédure de délivrance.

Le texte du **Protocole additionnel A/SP 1/7/86** constitue l'**Annexe VII-27** du présent recueil.

m. Directive sur les taxes routières

384. Les taxes routières ne semblent pas avoir spécialement retenu l'attention des gouvernements des pays membres au début de l'application du programme des transports de la CEDEAO. Le 6 décembre 1988, le Conseil des Ministres, par la **Directive C/DIR 3/12/88**, citée ci-dessus (para. 371) a instruit le Secrétariat exécutif de préparer un inventaire des taxes existantes *en vue de leur harmonisation au niveau sous-régional*.

n. Convention d'assistance mutuelle en matière douanière

385. Généralités. Signée à Cotonou le 29 mai 1982, la **Convention sur l'assistance mutuelle en matière de douane** est en vigueur depuis avril 1995 entre les membres de la CEDEAO, à l'exception du Liberia, de la Mauritanie et de la Sierra Leone qui ne semblent pas encore y avoir accédé.

Le texte de la **Convention de Cotonou** constitue l'**Annexe VII-28** du présent recueil.

386. Dispositions. Les principales clauses de la Convention sont les suivantes :

- (1) **(Article 2) Application.** Les États membres peuvent demander l'assistance de tout service judiciaire ou administratif d'un autre pays membre au cours d'une enquête visée par la Convention. Toutefois, l'assistance ne s'étend pas aux arrestations et au recouvrement des amendes ou autres sommes dues.
- (2) **(Articles 5 et 6) Communication.** Les communications prennent place directement entre autorités compétentes et normalement par écrit.
- (3) **(Articles 9 et 10) Assistance obligatoire.** Les autorités compétentes des États membres communiqueront aux autorités compétentes des autres États membres toute information pertinente obtenue au cours d'activités informelles, donnant à supposer une fraude douanière sérieuse. Tout document pertinent, rapport ou procédure, sera également communiqué. Des informations seront également communiquées sur l'origine et la valeur des marchandises importées ou exportées.
- (4) **(Articles 11 et 12) Assistance.** Une assistance sera fournie pendant le suivi des affaires et en ce qui concerne la surveillance.
- (5) **(Article 14)** Si un État membre le demande, des représentants des autorités compétentes peuvent être appelés à témoigner devant les tribunaux d'un autre pays membre.
- (6) **(Article 15) Présence sur le territoire d'un autre pays membre.** Des autorités compétentes d'un pays membre peuvent être présentes sur le territoire d'un autre pays membre sur demande écrite d'un État membre, pour avoir accès aux pièces, archives et autres documents.
- (7) **(Article 19) Centralisation des informations.** Les États membres coopéreront à l'établissement et à la tenue à jour d'un index de renseignements sur la fraude douanière concernant des personnes et des véhicules, sous la responsabilité du Secrétariat exécutif.

o. Formation et organisations professionnelles

387. Le 6 décembre 1988, le Conseil des Ministres de la CEDEAO a émis la **Directive C/DIR 3/12/88 relative à l'application du programme de transports terrestres**, priant le Secrétariat exécutif (1) de préparer un inventaire détaillé des centres de formation aux transports dans les domaines du transport routier et de l'entretien et (2) d'examiner les moyens de développer une Union communautaire des Associations professionnelle de transporteurs routiers.

Le texte de la **Directive C/DIR 3/12/88** constitue l'**Annexe VII-29** du présent recueil.

388. S'agissant de centres de formation dans les domaines de l'entretien, mention doit être faite du **Centre régional de formation pour l'entretien routier (CERFER)**, créé à Lomé (Togo)

par une convention signée à Abidjan le 18 mai 1978 par la Côte d'Ivoire, le Dahomey (désormais le Bénin), la Haute Volta (désormais le Burkina Faso) le Niger et le Togo. Le centre est une institution sans but lucratif financé par des contributions des États membres. Il a été établi *pour former les personnels dans le domaine des travaux publics* (Article 2).

Le texte de la **Convention du CERFER** constitue l'**Annexe VII-30** du présent recueil.

D. UNION ÉCONOMIQUE ET MONÉTAIRE OUEST-AFRICAINE (UEMOA)¹⁰⁹

a. Généralités

389. Le **Traité de Dakar de 1994** créant l'UMEOA et modifié en 2003 (voir para. 338)

- (i) Fait référence spécifique au traité de la CEDEAO et confirme l'adhésion des pays membres aux objectifs de la CEDEAO ;
- (ii) Déclare la détermination des États membres à adhérer à une économie de marché ouverte et compétitive assurant la répartition optimale des ressources ;
- iii) Déclare l'objectif de compléter l'Union monétaire ouest-africaine par une union économique.

Le texte du **Traité modifié de l'UEMOA** constitue l'**Annexe VII-31** du présent recueil. Le Traité ne semble pas avoir été enregistré par le Secrétariat général des Nations Unies et n'apparaît pas dans le Recueil des traités.

390. Membres. Les membres de l'UEMOA sont le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, la Guinée Bissau, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo.

391. Cohérence des instruments de droit international de l'UEMOA. Les principales dispositions à cet égard sont :

- (1) (**Article 6**) Les instruments résultant de l'Union ou émis par elle prennent le pas sur toute législation nationale passée, en vigueur ou à venir.
- (2) (**Article 14**) Les États membres prendront toutes les dispositions voulues pour éliminer les contradictions et les doubles emplois des instruments antérieurs, engagements ou conventions passées avec des tiers ou auxquelles les États auront adhéré ou accédé.

¹⁰⁹ *L'Union économique et monétaire ouest-africaine, un traité pour l'avenir*, A.D.E. Louvain la Neuve, Belgique, 1995. L.M. Ebriga, *L'UEMOA, une nouvelle approche de l'intégration économique régionale*, 6 AYIL (1998), 23-64.

- (3) **(Article 42)** Les règlements de l'UMEOA sont directement applicables par les États membres
- (4) **(Article 43)** Les Directives indiquent quels résultats doivent être obtenus et forment comme telles des obligations pour les États membres (Article 43). La mise en vigueur des directives est obligatoire. Les recommandations et opinions ne sont pas directement applicables.

Tous les instruments, sauf les recommandations, doivent être motivés. Des ordonnances d'exécution sont formulées et exécutées conformément aux règles de la procédure civile.

b. Objectifs

392. (Article 4) Outre l'union monétaire et les objectifs de coopération, les objectifs de l'UEMOA sont de :

- (i) Renforcer la compétitivité des économies des États dans le cadre d'un marché compétitif et dans un environnement juridique harmonisé et rationalisé
- (ii) Assurer la convergence des performances des politiques économiques des États membres
- (iii) Établir un marché commun entre les États membres
- (iv) Coordonner les politiques sectorielles et entre autres celle des transports
- (v) Harmoniser les législations des États membres, spécialement en matière fiscale

c. Institutions

393. Les institutions de l'UEMOA sont :

- (i) La Conférence des Chefs d'État (Articles 17 et suivants) qui définit les principales orientations des politiques de l'UMEOA.
- (ii) Le Conseil des Ministres (Articles 20 et suivants) assisté du Comité des Experts, responsable de l'application des politiques de l'UMEOA. Le Conseil promulgue les règlements, émet les directives, notifie les décisions et peut formuler des recommandations (Article 42).
- (iii) La Commission (Articles 26 et suivants) qui inclut le Gouverneur de la Banque centrale des États de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO). Elle constitue l'organe exécutif qui assure l'administration quotidienne de l'Union. La Commission formule des règlements pour l'exécution des décisions du Conseil des Ministres. Elle peut également formuler des recommandations (Article 43).
- (iv) La Cour de justice (voir Protocole additionnel No 1).
- (v) La Cour des comptes (idem).

- (vi) Le Comité interparlementaire (Articles 35 et suivants) nommé par le Parlement de chaque État membre contribue aux efforts d'intégration et aux débats ; il formule des résolutions, publie et participe à l'élaboration d'un traité créant le parlement de la Communauté.
- (vii) Les entités consultatives (Article 40), et parmi elles la Chambre Consultative Régionale, formée par les chambres de commerce et autres compagnies consulaires des États membres, spécifiquement mentionnées dans le Traité.
- (viii) Les institutions spécialisées telle que la BCEAO et la Banque ouest-africaine de développement (BOAD) qui *contribuent en toute indépendance à atteindre les objectifs de l'UMEOA* (Article 41).

d. Commerce extérieur et transports

394. Échanges. Les mesures ci-après doivent être prises (Articles 76 et suivants) en pleine conformité avec les termes de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) (Articles 77 et 83) :

- (i) Élimination des droits de douane, des quotas et des mesures fiscales d'impact semblable dans les échanges entre pays membres
- (ii) Création d'un tarif extérieur commun
- (iii) Publication de règles communes concernant la concurrence (entreprises publiques et entreprises privées) et les subventions.
- (iv) Liberté de mouvement des biens et des personnes
- (v) Harmonisation des normes techniques

395. Transport. Le Protocole No II trace les grandes lignes des politiques de l'UEMOA. S'agissant des transports, les seules orientations stipulées dans le traité sont :

- (i) La préparation par la Commission d'un plan de remise en état de l'infrastructure et des systèmes de transports, et
- (ii) L'application des Articles 91 à 93 du Traité sur la liberté de résidence, de travail, d'entreprise, doit se faire progressivement pour permettre l'adaptation des industries locales, la facilitation des transports et du transit étant toutefois prioritaire.

E. UNION DU FLEUVE MANO¹¹⁰

396. Généralités. La Déclaration du Fleuve Mano a été signée à Malema le 3 octobre 1973 par les Présidents du Liberia et de la Sierra Leone comme un suivi de déclarations antérieures du 16 mars 1971 et du 28 janvier 1972, portant sur l'accélération de la croissance économique, le progrès social et culturel. La Guinée a rejoint l'Union du Fleuve Mano le 25 octobre 1980. D'après la Déclaration :

- (i) Une union douanière dénommée Union du Fleuve Mano était créée ;
- (ii) Les échanges réciproques entre les États de l'Union du Fleuve seront libéralisés par élimination des obstacles tarifaires et non tarifaires ;
- (iii) Les taux des droits à l'entrée sur les marchandises d'origine locale seront harmonisés, et
- (iv) Le Secrétariat de l'Union sera fixé à Freetown et une École de formation des douaniers ouverte à Monrovia.

La Déclaration du Fleuve Mano a été enregistrée par le Secrétariat général des Nations Unies sous le N°16308. Elle apparaît dans le recueil des Traités, Volume 952, p. 264. Le texte anglais de cette Déclaration constitue l'**Annexe VII-32** du présent recueil.

397. Transport. Des accords supplémentaires ont été signés sous forme de protocoles successifs sur lesquels on manque d'informations. Le **Quatrième Protocole consolidé** (1980) identifiait une série d'activités contributives ou de politiques communes, comme un programme commun de développement des transports. Le **Treizième Protocole consolidé** établissait une Commission technique des Transports et Communications au sein du Secrétariat de l'Union.

Les circonstances font que l'Union du Fleuve Mano n'est pas actuellement en activité.

¹¹⁰ S. Belahouane-Gherari et H. Gherari, *op. cit.* p. 175. P. Pennetta, *The Mano River Union*, RADIC, Vol. 8, 1996, p. 403-427.

F. ACCORDS ET CONVENTIONS EN MATIÈRE FLUVIALE¹¹¹

a. Généralités

398. Quatre instruments sont en vigueur :

- (1) Deux accords de 1972 concernant le fleuve **Sénégal**, la Convention relative au statut du Fleuve Sénégal et la Convention portant création de l'Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal.
- (2) Deux accords de 1954 et de 1980 concernant le **Niger**, la Convention sur la Commission du Niger et la Convention créant l'Autorité du Bassin du Niger.

Les accords de 1972 sur le Sénégal ont été précédés par un accord signé le 17 février 1968 et établissant l'**Organisation des États riverains du Fleuve Sénégal** (OERS). Les États membres de l'Organisation étaient la Guinée, le Mali, la Mauritanie et le Sénégal. (Nations Unies, Recueil des Traités, volume 672 251). L'OERS a été dissoute le 17 novembre 1971 à la suite de difficultés dans les relations entre la Guinée et le Sénégal.

399. En outre, la **Convention et Statut relatifs à la mise en valeur du bassin du Lac Tchad** signée par le Cameroun, le Niger, le Nigeria et le Tchad le 22 mai 1964 contenait un Article 7 par lequel les États membres promulguèrent *des règlements communs pour faciliter au maximum la navigation et les échanges sur le lac*. Ces règlements devaient être préparés par la Commission du Bassin du Lac Tchad créée par la même convention et dont le siège était à N'djamena.

b. La Convention de Nouakchott de 1972 relative au statut du fleuve Sénégal

400. La **Convention relative au statut du fleuve Sénégal** a été signée à Nouakchott (Mauritanie) le 11 mai 1972. Les signataires étaient le Mali, la Mauritanie et le Sénégal. Le Préambule se réfère à l'utilisation du Sénégal et, entre autres, au recours au fleuve pour la navigation. Seul cet aspect sera traité ici.

Le texte de la **Convention de Nouakchott relative au statut du fleuve Sénégal** constitue l'**Annexe VII-33** de ce recueil. Elle ne semble pas avoir été enregistrée auprès du Secrétariat Général des Nations Unies. Elle n'apparaît pas dans le Recueil des Traités.

¹¹¹ **BIBLIOGRAPHIE** L. Calflisch, *Règles générales du droit des cours d'eau internationaux*, Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye, Vol. 219, 1989-III, 20. T. Malewa, *The development of international fluvial law in post-colonial Africa, The Senegal regime*, Revue de droit international, de sciences diplomatiques et politiques, Lausanne, vol. 67, 1989, p. 23. K. Rowny, *West Africa contribution to the law of international watercourses*, University of Ife Press, Ife, 1974. M. Mubuala, *Le régionalisme africain en droit international fluvial*, RADIC, vol. 6, 1994, p. 449-470. M. Mubala, *La théorie du riverain léonin*, RADIC, vol. 8, 1996, p. 307-313.

401. Principes. La Convention se réfère au Préambule de la Charte des Nations Unies et de la Charte de l'Organisation de l'Unité africaine, mais pas à la Convention et Statut de 1921 sur les fleuves internationaux (voir para. 97), peut être parce que ces États n'ont pas bénéficié d'une ratification de cette convention et statut lorsqu'ils étaient colonie française et ne sont donc pas liés par ses termes. Les principes de base de la Convention de Nouakchott sont :

- (a) **(Article 1) Nature juridique.** Le Sénégal est désigné comme fleuve international, ainsi que ses affluents. Mais il n'y a aucune définition de ce qu'est un fleuve international au sens de la convention et, comme on l'a noté ci-dessus, celle de 1921 n'est pas applicable et ne lui fait pas référence, alors qu'elle aurait pu fournir une définition.
- (b) **(Article 2) Égalité de traitement.** Les États signataires *affirment solennellement leur volonté de garantir un traitement égal aux usagers.*

402. Dispositions concernant les transports. Contenues dans le Titre II de la Convention, les principales dispositions sont :

- (a) **(Article 6) Liberté de la navigation.** La navigation est *entièrement libre et ouverte aux citoyens [des États membres], aux bateaux et marchandises des États membres, aux bateaux affrétés par un ou plus d'un État membre sur un pied d'égalité en ce qui concerne les droits de port et de navigation.* Des réglementations spécifiques ultérieurement promulguées s'appliqueront aux bateaux étrangers.
- (b) **(Article 7) Entretien du fleuve.** Les États membres s'engagent à l'entretien du fleuve. Des conventions séparées fixeront les règles et procédures de financement.
- (c) **(Article 8) Égalité de traitement.** Les taxes et redevances ne seront pas discriminatoires et ne seront perçues que pour financer le coût des services aux bateaux et à la navigation
- (d) **(Article 9) Ouvrages de substitution.** Les routes, chemins de fer et canaux qui peuvent être construits spécialement pour permettre au trafic d'éviter les bras non navigables du fleuve seront considérés comme partie intégrante de celui-ci. Ils seront également ouverts au trafic international. Le même régime s'appliquera aux lacs. Sur ces routes, chemins de fer et canaux, les péages seront calculés sur la base des coûts de construction, d'entretien et d'administration des ouvrages et services. Leur montant sera limité aux sommes nécessaires à cet effet.
- (e) **(Article 10) Sécurité de la navigation.** Un service commun sera créé pour la sécurité et le contrôle de la navigation, en vue de faciliter autant que possible, l'écoulement du trafic.

c. Convention de Nouakchott de 1972 portant création de l'Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal

403. La **Convention portant création de l'Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal** a été signée à Nouakchott (Mauritanie) le 11 mai 1972 et modifiée le 5 avril 1973 par la Résolution No 4/CCEG CD. Les signataires étaient le Mali, la Mauritanie et le Sénégal.

Le texte de la seconde **Convention de Nouakchott** constitue l'**Annexe VII-34** du présent recueil. La Convention ne semble pas avoir été enregistrée auprès du Secrétariat des Nations Unies. Elle n'apparaît pas dans le Recueil des Traités.

404. Domaine et objectifs. La convention crée *un organisme commun de coopération pour le développement des ressources du fleuve Sénégal dénommé Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal (OMVS)*. L'Organisation doit appliquer la Convention de 1972, coordonner les études et la recherche et effectuer toute tâche que les Parties contractantes peuvent lui confier (Article 1).

405. Institutions. Les institutions de l'Organisation sont les suivantes :

- (1) La **Conférence des Chefs d'État** responsable de la définition des politiques et des décisions en la matière (Articles 3 à 6)
- (2) Le **Conseil des Ministres**, *organe de définition des politiques et de supervision de l'Organisation* (Article 8). Il définit la politique générale, approuve le budget et prend les décisions financières, en ce qui concerne en particulier les contributions de chaque État membre (Articles 8 à 11)
- (3) Le **Secrétariat général**, organe permanent chargé de l'administration courante, des études, des examens, des statistiques, etc. (Articles 12 à 16)

d. La Convention de Niamey de 1964 relative à la Commission du Fleuve Niger et à la navigation et au transport sur ce fleuve

406. L'**Accord de Niamey de 1964 sur la Commission du Niger et sur la navigation et transport sur ce fleuve** a été signée le 25 novembre 1964 à Niamey par le Bénin (alors Dahomey), le Burkina Faso (alors Haute Volta), le Cameroun, la Côte d'Ivoire, la Guinée, le Mali, le Niger, le Nigeria et le Tchad. Elle a été révisée à Niamey les 2 février 1968 et 15 juin 1973, à Lagos le 26 février 1979 et enfin par la Convention de Faranah le 21 novembre 1980 (voir para. 411 et suivants).

407. La Convention de Niamey est en vigueur car tous les États signataires l'ont ratifiée en 1965-1966. Elle a été adoptée lors de la Conférence des États riverains du Niger, de ses affluents et de ses sous affluents, tenue à Niamey en octobre 1963. Cette conférence a adopté l'Acte de Niamey posant les principes d'une coopération entre les États riverains du Niger. Cette Convention, d'après son Article 12, fait partie intégrante de l'Acte de Niamey.

L'Accord relatif à la commission du fleuve Niger, à la navigation et aux transports sur le fleuve Niger a été enregistrée par le Secrétariat général des Nations Unies sous le N°8507. Elle apparaît dans le recueil des Traités, Volume 587, p. 362. Le texte de la **Convention de Niamey** constitue l'**Annexe VII-35** du présent ouvrage.

408. Applicabilité du Statut de 1921. La Convention de Niamey ne fait pas référence au Statut de 1921 des rivières internationales. Les États signataires ne se considèrent donc pas liés par les termes de ce Statut. On doit noter toutefois que le Nigeria est partie contractante, car cet État a hérité de la ratification opérée par le Royaume Uni en son nom, lorsqu'il faisait partie de l'Empire britannique. De toute façon, le contenu de la Convention de Niamey est conforme à l'esprit du Statut de 1921, en ce qui concerne en particulier l'accès au trafic international, l'égalité de traitement et le caractère obligatoirement raisonnable des tarifs et taux des redevances.

409. Institutions. Les principales dispositions de l'Accord sont :

- (1) **(Article 1)** Une Commission du Niger est créée à Niamey.
- (2) **(Article 2) Compétences.** La Commission préparera des réglementations générales pour l'application intégrale des principes formulés dans l'Acte de Niamey. Ces réglementations lieront les États riverains après leur approbation, dans un délai fixé par la Commission, Cette dernière assurera la liaison avec les États signataires, réunira toutes les informations disponibles sur le Niger et son bassin, suivra le progrès des études et des travaux et enfin, rédigera les règlements applicables à la navigation.
- (3) **(Articles 3 à 8) Composition de la Commission.** Chaque État riverain désignera un membre de la Commission. Les membres de la Commission se réuniront une fois par an. Un Secrétaire administratif et le personnel placé sous ses ordres, assureront le fonctionnement des services de la Commission.
- (4) **(Article 11)** La Commission aura le statut d'organisation internationale.

La Commission du Niger semble s'être réunie six fois de 1964 à 1980 et a été remplacée cette dernière année par l'Autorité du Bassin du Niger (voir para. 411).

410. Transport. Les clauses de l'Accord concernant le transport sont les suivantes :

- (1) **(Article 13)** Les taxes et droits payables par les bateaux et les marchandises utilisant le fleuve et ses installations seront proportionnels aux services rendus à la navigation et ne seront à aucun égard discriminatoires.
- (2) **(Article 14)** Les routes, chemins de fer et canaux qui pourront être construits dans le but spécifique d'éviter les sections non navigables du fleuve seront considérés comme partie intégrante de celui-ci et seront également ouverts au trafic international.

Sur ces infrastructures ne seront perçus que des péages calculés sur la base des coûts de construction, d'entretien et de gestion des ouvrages. En la matière, les nationaux des différents États seront traités sur la base d'une parfaite égalité.

e. Convention de Faranah de 1980 créant l'Autorité du Bassin du Niger, avec Protocole relatif au Fond de Développement du Bassin du Niger

411. Généralités. La **Convention portant création de l'autorité du bassin du Niger** a été conclue à Faranah en Guinée le 21 novembre 1980 entre les signataires de l'Accord de Niamey de 1964 dont elle constitue une révision en application de son Article 21. Sur la base de l'Acte de Niamey (voir para.406), elle trouve son origine dans une volonté de dynamiser la Commission du Niger, suivant une décision des Chefs d'État et de gouvernement au cours d'une réunion tenue à Lagos en janvier 1979. L'objectif ultime est une promotion du développement économique par le développement propre et intégré du Bassin du Niger (voir le Préambule de la Convention).

La **Convention de Faranah** est entrée en vigueur le 2 décembre 1982. Elle a été enregistrée auprès du Secrétariat générale des Nations Unies sous le No 22675 dans le Recueil des Traités. Le texte de cette Convention constitue l'**Annexe VII-36** du présent recueil.

412. Institutions

- (1) **(Article 1) Transformation de la Commission.** La Commission du Niger devient l'Autorité du Bassin du Niger.
- (2) **(Articles 5 à 7) Institutions.** Les institutions de l'Autorité sont le Sommet des Chefs d'État et de gouvernement, le Conseil des Ministres, le Comité technique des experts, le Secrétariat exécutif et les Agences spécialisées. Le Sommet des Chefs d'État se réunit tous les deux ans et définit les orientations générales de la politique de l'Autorité. Le Conseil des Ministres se réunit tous les ans et assure le suivi du Secrétariat, lequel est l'organe d'exécution de l'Autorité. Chaque État membre est représenté dans chacun des deux organes – Sommet et Conseil des Ministres – et y dispose d'une voix.
- (3) **(Article 10 à 14) Budget.** Le budget de fonctionnement de l'Autorité est financé par des contributions des États membres payées en monnaie convertible. Les comptes sont tenus en droits de triage spéciaux.
- (4) **(Article 16) Nature juridique.** L'Autorité a la personnalité morale comme organisation intergouvernementale. Le Secrétaire Exécutif et son adjoint jouissent des immunités diplomatiques.

413. Transport. Les compétences de l'Autorité sont beaucoup plus étendues que celles de la Commission, Elle est en fait responsable des politiques de développement intégré du bassin du Niger, y compris les transports. Ses compétences spécifiques en ce domaine sont décrites dans l'Article 4-2(b).

- (a) la conception, l'étude et la construction des ouvrages, outillages et projets dans le domaine des transports
- (b) l'amélioration et l'entretien des voies navigables
- (c) le développement du transport fluvial et la promotion d'un système intégré de transport multimodal (maritime-fluvial-ferroviaire-routier) comme facteur d'intégration et d'accès à l'extérieur des États enclavés du Sahel

La Convention de 1980 n'étant qu'une révision de l'Accord de 1965, il est probable que les dispositions financières (péages et droits) de ce dernier instrument demeurent applicables.

G. CHARTE DES TRANSPORTS MARITIMES DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS

414. Il existe trois niveaux d'instruments juridiques :

- (1) La **Charte des transports maritimes de 1975** fixant les objectifs de politique des transports maritimes ;
- (2) La **Convention de 1977 sur l'institutionnalisation de la Conférence ministérielle** des ministres responsables des transports maritimes dans les États signataires ;
- (3) Les **Annexes à la Convention de 1977** qui constituent elles-mêmes des conventions instituant :
 - (i) L'Association des armements nationaux
 - (ii) L'Union des Conseils des chargeurs nationaux
 - (iii) L'Association de gestion des ports; et
 - (iv) un cadre de régionalisation des Centres de formation maritime de Nungua/Accra et d'Abidjan.

Aucun de ces instruments n'a été enregistré par le Secrétariat général des Nations Unies. Ils n'apparaissent pas dans le Recueil des Traités.

a. *La Charte d'Abidjan des Transports maritimes (1975)*

415. **Généralités.** La **Charte des transports maritimes en Afrique de l'Ouest et du centre** a été signée à Abidjan (Côte d'Ivoire) le 7 mai 1975. Les États ci-après l'ont ratifiée ou y ont accédé : Angola, Bénin, Cameroun, République centrafricaine, Cap Vert, Tchad, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Liberia, Mauritanie, Nigeria, Niger, Sénégal, Togo, Zaïre, Guinée, Guinée-Bissau, Mali et Sierra Leone.

Le texte de la **Charte maritime d'Abidjan** constitue l'**Annexe VII-37** de ce recueil.

416. Objet et décisions de politique générale. Le Préambule de la Charte maritime indique que (i) les conférences maritimes prennent des décisions arbitres dans le domaine des hausses de taux de fret et que (ii) les États africains intéressés doivent tirer parti des dispositions favorables du Code de 1973 de conduite des conférences maritimes, qui répartissent le trafic sur la base de la clef 40/40/20. En conséquence, ces États décident de prendre un certain nombre de décisions de politique générale dans les domaines des affaires maritimes, de développement de leurs armements en matière portuaire, d'accès aux pays enclavés et de formation. Les paragraphes qui suivent détaillent tous ces points.

Le texte du **Code de conduite des conférences maritimes** constitue l'**Annexe VII-38** du présent Recueil.

417. Affaires maritimes. Les décisions en matière maritime prises durant la conférence et formulées dans la Charte ont été de :

- (i) Créer un organisme permanent de coordination en matière de transport maritime et institutionnaliser la Conférence des ministres responsables des affaires maritimes (Conférence ministérielle) ;
- (ii) Créer des conseils des chargeurs et les regrouper dans le cadre d'une structure de coordination ;
- (iii) Établir des comités nationaux et régionaux de facilitation ;
- (iv) Organiser l'intervention de l'État dans le domaine des services auxiliaires tels que la manutention bord et terre, le métier de transitaire, etc. ;
- (v) Encourager le groupage du fret, les contrats FOB à l'importation et CAF à l'export ; et de
- (vi) Développer des organismes locaux d'assurance maritime

418. Armements maritimes. Les objectifs choisis étaient de :

- (i) Développer les armements locaux ;
- (ii) Prendre la majorité du capital d'armements dans le cas de création d'un armement maritime avec participation étrangère ;
- (iii) Créer une conférence pour l'Afrique de l'Ouest et du centre ;
- (iv) Assurer l'africanisation rapide des représentations en Afrique des conférences maritimes étrangères desservant la côte d'Afrique; et
- (v) Entreprendre une étude sur la possibilité de créer des armements maritimes internationaux.

419. Ports. Les décisions en matière portuaire ont été de :

- (i) Développer des structures de gestion accordant une large autonomie aux établissements portuaires, afin d'en accroître l'efficacité ;
- (ii) Encourager l'Association des ports de l'Afrique de l'Ouest et du centre ;

- (iii) Entreprendre des études de développement sur l'accueil des porte-conteneurs et des transporteurs de vrac.

420. Pays enclavés. Concernant ces États, il a été décidé de :

- (i) Institutionnaliser leur participation à la gestion des ports desservant l'hinterland
- (ii) Accorder des tarifs spéciaux aux marchandises en provenance ou à destination de ces États.

421. Formation. La décision a été prise de développer les écoles et centres de formation régionaux.

b. Convention d'Accra de 1977 sur l'institutionnalisation de la conférence ministérielle

422. Objectifs. Le 27 février 1977, les signataires de la Charte maritime ci-dessus ont signé la **Convention d'Accra relative à l'institutionnalisation de la conférence ministérielle**. Les objectifs de la Conférence sont (Articles 1 à 5) :

- (i) La création de flottes marchandes nationales et régionales, de conseils des chargeurs et de centres de formation régionaux.
- (ii) L'adoption de mesures pour l'amélioration et le développement de la gestion et des opérations portuaires, et pour traiter de façon préférentielle et adéquate les besoins des pays enclavés en matière d'accès à la mer.

Le texte de la **Convention d'Accra** constitue l'Annexe **VII-39** de ce Recueil.

423. Institutions. La Conférence ministérielle est composée de :

- (i) Une assemblée générale formée des ministres responsables de la marine marchande (Articles 6 à 10)
- (ii) Un Secrétariat général permanent constituant l'organe exécutif de la Conférence (Articles 11 et 12)
- (iii) Des agences spécialisées dont les statuts sont annexés aux statuts de la Conférence : Association des armements maritimes nationaux, Union des conseils nationaux des chargeurs, Association de gestion portuaire, Centres de formation maritime de Côte d'Ivoire et du Ghana

Le siège de la Conférence est à Lagos (Nigeria).

c. *Association des armements maritimes nationaux*

424. Statut juridique et objectifs. La **Convention sur l'Association des compagnies nationales de navigation maritime** constitue l'Annexe A de la Convention d'Accra et en est une partie intégrale. Le Préambule fait référence explicite au Code de conduite des conférences maritimes adopté à Genève le 7 avril 1974 et au besoin pour les parties à la Convention de créer des armements nationaux. Les objectifs de l'Association sont, spécialement, l'harmonisation et la coordination des activités et des politiques commerciales des lignes nationales, dans le but de faire un emploi optimal et économique de leur capacité de transport.

425. Institutions. Les institutions de l'Association sont :

- (i) Un Conseil constituée des dirigeants des armements maritimes des États membres
- (ii) Un Comité des opérations constitué des Directeur de l'exploitation de chacun des armements membres de l'Association
- (iii) Un Secrétariat permanent

Le texte de l'Accord en vue de la création d'une **Association des compagnies nationales de navigation maritime** (Annexe A de la Charte) constitue l'**Annexe VII-40** du présent recueil.

d. *Union des Conseils nationaux des chargeurs*¹¹²

426. La **Convention sur l'Union des Conseils nationaux des chargeurs** constitue l'Annexe B de la Convention d'Accra et en fait intégralement partie. Le préambule se réfère au Code de conduite des conférences maritimes de 1974 (voir para.416) et rappelle la nécessité d'une étroite coopération entre les Conseils nationaux des chargeurs pour renforcer leur pouvoir de consultation et de négociation avec les conférences maritimes. L'objectif est le renforcement des mécanismes de négociation, les mesures à prendre contre les augmentations déraisonnables de taux de fret, la rationalisation du trafic et l'application du Code de conduite des conférences.¹¹³ (Article 3).

Le texte de l'**Accord en vue de la création d'une Union des Conseils nationaux des chargeurs** (Annexe B de la Charte) constitue l'**Annexe VII-41** du présent recueil.

¹¹² K.C. Nubukpo. *Les conseils nationaux des chargeurs des pays en voie de développement. L'exemple du Niger*. RJP-IC, vol XLI, 1987, p. 168-184.

¹¹³ L. Nojambou, *Le destin des conférences maritimes sur la COA dans le contexte des indépendances nationales et de la libéralisation des échanges*, Cahiers d'Outre-mer, Paris, No 178, 4.6.1997, 137-150.

427. Institutions. Les institutions de l'Union sont :

- (i) Un Conseil constitué des présidents des Conseils nationaux des chargeurs
- (ii) Un Comité de négociation désigné par le Conseil
- (iii) Un Secrétariat permanent

e. Association de gestion des ports

428. Constitution et membres. Les **statuts de l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du centre** constituent l'Annexe C de la Convention d'Accra. Ces statuts sont le résultat d'un accord entre les dirigeants des établissements portuaires en fait représentés par les signataires de la Convention d'Accra. L'Article 11 de cette Constitution dispose que les signatures représentatives de cinq établissements sont nécessaires pour une entrée en vigueur de la Convention et pour conférer la personnalité morale à l'Association (Article 5) conformément au droit du pays dans lequel l'Association a été déclarée (Nigeria). Les membres actifs de l'Association sont des établissements portuaires. Les membres associés sont :

- (i) Les opérateurs portuaires d'États non représentés au sein de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CENUA) ou
- (ii) Les opérateurs privés d'États représentés au sein de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, ne fournissant pas des services portuaires, pourvu toutefois que les services portuaires de ces États soient contrôlés et financés par l'État.

Il est clair que, dans l'esprit des statuts, les opérateurs portuaires privés, expatriés ou africains, ne sont pas les bienvenus dans l'Association.

Le texte de l'Accord sur la création d'une **Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre** (Annexe C de la Charte) constitue l'**Annexe VII-42** du présent recueil.

429. Objectifs. L'Association a pour but de :

- (i) Améliorer la coordination et harmoniser l'exploitation des ports africains, du matériel et des services ;
- (ii) Établir des relations avec les entreprises ou associations de transport, les organisations internationales les gouvernements et les institutions, pour l'étude des questions intéressant les membres de l'Association ;
- (iii) Offrir un forum à ses membres.

430. Institutions. Les institutions de l'Association sont :

- (i) le Conseil, au sein duquel chaque membre peut nommer deux représentants
- (ii) Un Secrétariat

f. Centres de formation

431. La **Convention portant régionalisation des instituts de formation maritime** de Nungua Accra et d'Abidjan (Académie régionale des sciences et techniques de la mer – ARSTM) constitue l'Annexe D de la Convention d'Accra et en constitue une partie intégrale

Le texte de la Convention (Annexe D de la Charte) constitue l'**Annexe VII-43** du présent recueil.

VIII. CONCLUSION

Le présent recueil est certainement encore incomplet en ce qui concerne les accords bilatéraux, mais aussi multilatéraux. Si en effet les accords relatifs au transport maritime et aux ports en Afrique de l'Ouest sont bien connus, il n'en est pas de même du côté de l'Afrique orientale et australe. On espère que la diffusion du présent ouvrage encouragera les lecteurs à envoyer au SSATP les textes ou références faisant défaut.

L'établissement de ce recueil a également révélé que l'accession aux accords fondamentaux d'application internationale à l'échelle mondiale, en matière d'échanges, de transit, de facilitation, de transport, de même que leur ratification étaient inégales. Que certains accords régionaux ou sous-régionaux fassent référence explicite à des conventions que les signataires de ces instruments régionaux ou sous-régionaux n'ont pas ratifiées est en soi un signal positif. Il indique que les signataires sont en effet bien informés de la supériorité de la norme internationale et désireux de voir leurs propres instruments se conformer au corpus de droit international accepté et appliqué par la communauté des États. Toutefois, un suivi plus attentif des accessions nécessaires aux principales conventions, et leur ratification, serait dans l'ordre des choses. Les ministères responsables des relations extérieures sont compétents en la matière. Mais l'objet de ces conventions étant spécifique et généralement assez technique, il appartient aux services responsables des transports, des ports, de la facilitation ou encore de la douane, d'attirer l'attention du ministère des Affaires étrangères sur l'importance d'être partie à un ensemble cohérent de conventions internationales.

Qui plus est, l'examen mené ici semble indiquer un conflit de compétences entre les organisations régionales comme l'OUA (devenue l'UA) et le Secrétariat général des Nations Unies. Trop d'accords régionaux ou sous-régionaux n'ont pas été présentés à l'enregistrement auprès du Secrétariat général, en dépit des termes de l'Article 14 de la Charte des Nations Unies. La plupart de ces accords ont probablement été enregistrés par les soins de l'OUA, à la fois dépositaire et gardienne de certains traités. Ce qui n'est pas absolument certain, sans compter qu'une institution régionale ne se substitue pas aux Nations Unies dans l'exercice de leurs compétences. Un sondage parmi des instruments régionaux et sous-régionaux hors de l'Afrique a du reste montré que la même négligence pouvait être relevée quoique peut-être à un moindre degré. Une piètre consolation certes, mais qui démontre qu'un effort doit être recommandé pour, dans ce domaine également, mettre les choses en ordre.

Cette mise au point peut en outre permettre la dénonciation formelle de conventions ou accords clairement dépassés. Ce qui est le cas en particulier d'accords bilatéraux ou entre un petit nombre d'États, qui désormais font double emploi avec des accords plus larges et plus récents, voire même, qui risquent parfois de les contredire.

Si désirable que soit la clarification recommandée ci-dessus du corpus de droit international, elle ne répond pas à la principale question posée qui est de savoir d'une part, comment ce

corpus est traduit en législation et en réglementation nationale et d'autre part, comment ce droit positif national est appliqué. L'ampleur du contentieux et son règlement n'ont pas été évalués. L'Afrique du Sud mise à part, l'effort de diffusion de la jurisprudence par l'OHADA est presque unique. Il demande à être imité et surtout maintenu ailleurs dans la région. On ne sait pas si les décisions judiciaires ont un impact sur le droit positif et sur les comportements des acteurs économiques. Il en est de même du statut et de l'état de l'arbitrage. Sans mentionner le degré de confiance que les opérateurs peuvent avoir dans le cadre juridique et de l'amplitude de la sécurité qu'ils peuvent en attendre. Une analyse des instruments de droit international serait en effet d'un faible intérêt si elle ne mesurait pas la différence entre leurs dispositions et la réalité – positive ou négative – de leur mise en œuvre.