



# Les instruments juridiques internationaux de facilitation du transport et du commerce en Afrique

Deuxième édition

Jean Grosdidier de Matons

TRAITÉS

CONVENTIONS

PROTOCOLES

DÉCISIONS

DIRECTIVES



**SSATP**

Programme de politiques  
de transport en Afrique



Les instruments juridiques internationaux  
*de facilitation du transport et du commerce en Afrique*

Deuxième édition



Les instruments juridiques internationaux  
*de facilitation du transport et du commerce en Afrique*

Jean Grosdidier de Matons

Mars 2014

Le SSATP, né d'un partenariat international, a pour mission de promouvoir la réforme et le développement des capacités dans le secteur des transports en Afrique.

De bonnes politiques garantissant un système de transport sûr, fiable et économiquement sain, aident les plus démunis à sortir de la pauvreté et les pays à intégrer la compétition internationale.

\* \* \* \* \*

Le SSATP a pour partenaires

40 pays d'Afrique

8 Communautés économiques régionales

2 institutions africaines : la CEA, l'UA/NEPAD

Les partenaires de financement du Deuxième plan de développement : Commission européenne (principal bailleur de fonds), Autriche, France, Norvège, Suède, Royaume-Uni, Banque islamique de développement, Banque africaine de développement et Banque mondiale (institution d'accueil)

De nombreuses organisations régionales publiques et privées

\* \* \* \* \*

Le SSATP remercie les pays membres et les partenaires pour leurs contributions et leur appui.

\* \* \* \* \*

Le présent ouvrage est un produit du SSATP établi par un auteur indépendant. Les observations, interprétations et conclusions exprimées ici ne reflètent pas nécessairement celles du SSATP ou de la Banque mondiale. Le SSATP ne garantit pas l'exactitude des données citées dans cet ouvrage. Les frontières, dénominations et autres informations indiquées sur les cartes de cet ouvrage n'impliquent pas de la part du SSATP ou de la Banque mondiale un jugement sur le statut légal d'un territoire, ni l'approbation ou l'acceptation de ces frontières.

© Mars 2014 La Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Le Groupe de la Banque mondiale  
1818 H Street, NW Washington DC 20433 États-Unis

Le texte de cet ouvrage peut être reproduit intégralement ou partiellement et sous toute forme dans un but éducatif ou non lucratif, sans autorisation spéciale, à condition qu'une citation de la source soit faite. Les demandes d'autorisation de reproduire des parties dans le but de les revendre ou de les commercialiser doivent être soumises au Responsable du Programme SSATP, à l'adresse indiquée ci-dessus. Le SSATP encourage la diffusion de ses travaux et, en règle générale, accorde rapidement son autorisation. Le Responsable du SSATP apprécierait de recevoir une copie de la publication utilisant le présent ouvrage comme source, envoyée à l'adresse ci-dessus.



Austrian  
Development Cooperation

NORWEGIAN MINISTRY  
OF FOREIGN AFFAIRS

# Table des matières

Avant-propos _____	vii
Remerciements _____	ix
Sigles et abréviations _____	xi
<b>I. Données juridiques fondamentales relatives au droit international _____</b>	<b>1</b>
A. Définitions _____	1
B. applicabilité _____	4
C. Hiérarchie des normes juridiques _____	8
D. Droit public et droit privé _____	11
E. Présentation _____	13
<b>II. Conventions de portée mondiale _____</b>	<b>15</b>
A. Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce _____	16
B. Droits de transit et pays sans littoral _____	19
C. Conventions douanières _____	30
D. Conventions maritimes _____	42
E. Conventions relatives aux transports ferroviaires _____	56
F. Conventions relatives aux transports fluviaux _____	58
G. Conventions relatives aux transports routiers _____	59
H. Conventions et règles relatives au transport multimodal _____	71
I. Conventions relatives au transport aérien _____	78
<b>III. Instruments de portée régionale _____</b>	<b>87</b>
A. Organisation de l'Unité africaine _____	88
B. Communauté économique africaine _____	92
C. Traité pour l'harmonisation du droit des affaires en Afrique _____	101
D. Traité instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans les États africains _____	105
E. Traité instituant l'Union du Maghreb arabe _____	109
F. Traité portant création de la Communauté des États sahélo-sahariens _____	111
G. Accord de Partenariat ACP-UE _____	114
H. Décision de Yamoussoukro _____	116
I. Commission africaine de l'aviation civile _____	119
<b>IV. Instruments sous-régionaux : Afrique centrale _____</b>	<b>121</b>
A. Union douanière et économique de l'Afrique centrale _____	123
B. Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale _____	128

C.	Communauté économique des États de l’Afrique centrale _____	140
D.	Communauté économique des Pays des Grands Lacs _____	152
E.	Commission internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha _____	155
<b>V.</b>	<b>Instrumentes sous-régionaux : Afrique de l’Est _____</b>	<b>159</b>
A.	Accord de transport et de transit du Corridor Nord _____	162
B.	Accord de l’Agence de facilitation du transport de transit du Corridor Central _____	173
C.	Accords bilatéraux concernant des corridors _____	176
D.	Traité pour la création de la Communauté d’Afrique de l’Est _____	176
E.	Autorité intergouvernementale pour le développement _____	182
<b>VI.</b>	<b>Instrumentes sous-régionaux : Afrique de l’Est et australe _____</b>	<b>185</b>
A.	Union douanière d’Afrique australe _____	185
B.	Communauté de développement d’Afrique australe _____	192
C.	Marché commun de l’Afrique orientale et australe _____	201
D.	Corridor de développement de Maputo _____	208
E.	Corridor du Trans-Kalahari _____	211
F.	Corridor Nord-Sud _____	214
G.	Corridor de Dar es-Salaam _____	214
H.	Coopération et intégration interrégionales : tripartite COMESA-CAE-SADC _____	216
I.	Accord de coopération de l’océan Indien _____	218
J.	Association de gestion des ports de l’Afrique de l’Est et de l’Afrique australe _____	221
<b>VII.</b>	<b>Instrumentes sous-régionaux : Afrique de l’Ouest _____</b>	<b>223</b>
A.	Instrumentes juridiques fondamentaux _____	223
B.	Accords particuliers aux transports et à la facilitation _____	226
C.	Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest _____	227
D.	Union économique et monétaire ouest-africaine _____	248
E.	Corridor Abidjan-Lagos _____	256
F.	Union du fleuve Mano _____	258
G.	Instrumentes relatifs au transport fluvial _____	259
H.	Charte des transports maritimes de l’Afrique de l’Ouest et centrale et instruments dérivés _____	266
<b>VIII.</b>	<b>Conclusion _____</b>	<b>273</b>
	<b>Liste des annexes _____</b>	<b>275</b>
	<b>Notes _____</b>	<b>285</b>

## **Avant-propos**

Pour faciliter les échanges commerciaux entre pays d'une même sous-région, il faut pouvoir disposer non seulement d'infrastructures de transport adéquates, mais aussi de services de transport compétitifs et fiables. Toutefois, ces deux conditions ne peuvent être vraiment satisfaites que dans la mesure permise par les cadres juridiques qui gouvernent leur exploitation.

De la même façon, l'objectif d'une meilleure intégration des économies régionales ne sera pas seulement servi par une harmonisation des politiques nationales, mais aussi, voire même davantage, par l'élaboration, la ratification et l'application d'instruments juridiques multilatéraux de portée sous-régionale, continentale et jusqu'à l'échelle internationale. Ces instruments forment le cadre nécessaire au développement durable des échanges commerciaux porteurs de croissance et d'emplois.

L'Afrique offre un exemple manifeste de cette situation. Ses sous-régions, d'est en ouest, n'épargnent aucun effort pour forger des liens institutionnels et économiques, promouvoir le commerce et stimuler la croissance économique. L'existence de 16 pays enclavés renforce d'autant mieux la nécessité de codifier les règles régissant les échanges entre États côtiers et États sans littoral du continent, pour que ces derniers puissent bénéficier d'un accès plus facile aux marchés extérieurs.

C'est pourquoi, outre les nombreux efforts déployés pour promouvoir l'intégration régionale sur le continent, l'attention doit se porter aussi sur les instruments juridiques en vigueur en Afrique pour faciliter les transports et les flux commerciaux entre pays et régions. La première édition de ce recueil publiée par le SSATP en 2004, analysait 121 instruments. Cette nouvelle édition répertorie maintenant 145 instruments annexés au recueil, auquel s'ajoute un grand nombre d'autres textes juridiques internationaux qui ne figurent pas en annexe. Le recueil mentionne aussi fréquemment des éléments de législations nationales dérivés d'instruments internationaux ; ce processus garantit la prise en compte concrète des décisions et principes entérinés par les diverses communautés économiques sous-régionales.

Il a été décidé d'actualiser la première édition de cet ouvrage et d'en élargir la portée pour trois raisons essentielles. D'abord, les pays africains coopèrent de plus en plus, en particulier au niveau des corridors, pour parvenir à assurer une pleine connectivité, mobilité et accessibilité. De ce fait, de nouveaux accords et de nouvelles conventions se mettent en place. Ensuite, le Maghreb s'est ajouté à cette nouvelle édition qui couvre donc désormais l'ensemble du continent. Enfin, les conventions relatives au transport aérien et les accords correspondants sont aussi traités ici à la demande des pays. À l'évidence, le transport aérien a d'excellentes perspectives d'avenir en Afrique. Il permettra probablement de désenclaver certaines zones à un coût abordable.

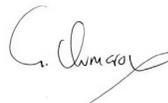
Nous espérons que ce corpus de textes juridiques aidera nos membres à mieux comprendre le rôle moteur d'une harmonisation panafricaine dans l'intégration régionale.

Nous souhaitons, quant à nous, faire l'éloge cette publication et nous mettrons certainement à profit son analyse juridique dans le cadre des efforts que nous déploierons pour améliorer l'intégration régionale de l'Afrique.

Stephen Karingi  
Directeur  
Division Intégration,  
Infrastructure et Commerce  
CEA



Amadou Oumarou  
Directeur  
Département Transport et TIC  
Banque africaine de développement



## Remerciements

L'auteur tient à remercier un certain nombre de personnes de leur contribution à la présente édition de ce recueil. Jean Kizito Kabanguka, Marie-Thérèse Guiebo et Jean-François Marteau n'ont pas épargné leurs efforts et fait preuve d'un grand enthousiasme pour assurer le lancement de cette édition. Lucien Aegerter et Virginia Tanase ont dirigé le projet. Bertille Mapouata et Samuel Mayanja, agissant à titre de consultants, ont contribué à la mise à jour du recueil et Monique Desthuis-Francis a supervisé l'ensemble du processus de publication du texte et de ses annexes avec l'aide précieuse de Hamza Benhaddou. Alberto Adiron, Tidjani Chetima, Paul-Antoine Marie Ganemtoire, Donat Bagula, Aloys Rusagara, Peter Masi, Jean Paul Libebele et Olivier Hartmann ont également participé à la collecte et à l'analyse des données. Djass Mbangdaji et Juliette Hastings (la fille de l'auteur) ont fourni un appui précieux à l'auteur.

La préparation du recueil a bénéficié des conseils et des commentaires des experts qui ont participé à la Réunion du groupe spécial d'experts organisée conjointement par la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), la Commission de l'Union africaine (CUA) et le SSATP du 9 au 11 novembre 2010 à Addis Abeba (Éthiopie) pour revoir et mettre à jour l'édition publiée par le SSATP en 2004.



## Sigles et abréviations

AALCO	Organisation consultative juridique afro-asiatique
ACP	Pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique
AEC	Communauté économique africaine
AFRAA	Association des compagnies aériennes africaines
APCN	Agence de Planification et de Coordination du NEPAD
A.T.A	<i>admission temporaire</i> /temporary admission
ATCN	Accord sur le transit dans le Corridor Nord
ATTCN	Accord sur le transit et le transport dans le Corridor Nord
ACTT-CN	Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord
BAG	Accord du Groupe de Banjul
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
BOAD	Banque ouest-africaine de développement
CAAC	Commission arabe de l'aviation civile
CAF	Coût, assurance, fret
CAFAC	Commission africaine de l'aviation civile
CASSOA	<i>Civil Aviation and Security Oversight</i> (Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile)
CCI	Chambre de commerce internationale
CCTTFA	Agence de facilitation du transport de transit du Corridor Central
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
CEE/ONU	Commission économique des Nations Unies pour l'Europe
CEEAC	Communauté économique des États de l'Afrique centrale
CEEAC	Communauté économique des États de l'Afrique centrale
CEMAC	Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
CEN-SAD	Communauté des États sahélo-sahariens

CEPGL	Communauté économique des pays des Grands Lacs
CER	Communauté économique régionale
CICOS	Commission internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha
CIETRMD	Convention inter-États de transport routier de marchandises diverses
CIMA	Conférence interafricaine des marchés d'assurance
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
CNUDCI	Commission des Nations Unies pour le commerce international
COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
CPE	Comité des Personnes éminentes
CTD	document de transport combiné
CTO	Opérateur de transport combiné
DCC	<i>Dar es Salaam Corridor Committee</i> (Comité du Corridor de Dar es Salaam)
DJI	Documents juridiques internationaux (Montréal)
Document TM	Document de transport multimodal
DTS	Droits de tirage spéciaux
CAE	Communauté d'Afrique de l'Est
FLS	États de la ligne de front
FOB	Franco à bord
GASRI	Groupe africain de la sécurité routière internationale
GATT	Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce
IATA	Association du transport aérien international
ICA	Consortium africain pour l'infrastructure
IGAD	Autorité intergouvernementale pour le développement
LVBC	<i>Lake Victoria Basin Commission</i> (Commission du Bassin du Lac Victoria)
MASA	<i>Multilateral Air Services Agreement</i> (Accord multilatéral du Groupe de l'Accord de Banjul sur le transport aérien)
MCLI	<i>Maputo Corridor Logistics Initiative</i> (Initiative de la logistique du corridor de Maputo)
MDC	Corridor de développement de Maputo
NEPAD	Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OCAL	Organisation du Corridor Abidjan-Lagos

OERS	Organisation des États riverains du Fleuve Sénégal
OHADA	Organisation pour l'harmonisation en Afrique du droit des affaires
OMAO	Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMD	Organisation mondiale des douanes
OMI	Organisation maritime internationale
OMVS	Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal
ONU	Organisation des Nations Unies
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
OUA	Organisation de l'Unité africaine
PDCT-AC	Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale
PMAESA	<i>Port Management Association of Eastern and Southern Africa</i> (Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Est et australe)
PIDA	Programme de développement des infrastructures en Afrique
RDC	République démocratique du Congo
SACU	Union douanière d'Afrique australe
SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe
TEC	Tarif extérieur commun
TIC	Technologies de l'information et des communications.
TIPAC	Transit international dans les pays de l'Afrique centrale
TIR	Transports internationaux routiers
TKCMC	<i>Trans-Kalahari Corridor Management Committee</i> (Comité de gestion du Corridor du Trans-Kalahari)
TTFA	<i>Central Corridor Transit Transport Facilitation Agency</i> (Agence de facilitation du transport de transit)
UA	Union africaine
UCOMAR	Unité continentale de Coordination des actions des Organisations régionales de Coopération maritime et portuaire (OAU)
UDEAC	Union douanière et économique de l'Afrique centrale
UE	Union européenne
UEAC	Union économique de l'Afrique centrale
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine
UMA	Union du Maghreb arabe
UNCLOS	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
ZEP	Zone d'échanges préférentiels



# I. Données juridiques fondamentales relatives au droit international

## A. DÉFINITIONS<sup>1</sup>

1. **Accords internationaux.** Les notions fondamentales qui suivent s'appliquent à tous les instruments juridiques mentionnés dans ce recueil.

- 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.
- 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.
- 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.
- Même lorsqu'il est devenu partie intégrante du droit interne par suite de sa ratification, et même lorsque, en sa qualité de convention, sa nature est similaire à celle d'une loi, un traité demeure un contrat et doit être interprété comme tel. L'application de ses clauses par une entité publique ne se limite donc pas à la simple application des dispositions du droit interne ; elle contribue aux relations internationales. Un traité a, de ce fait, un im-

pact sur la réputation de la nation et de l'État en tant que partenaire dans le cadre desdites 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 le pouvoir exécutif, alors que les traités et conventions le sont par les assemblées législatives ou avec leur agrément. Au Royaume-Uni, dont la constitution n'est pas écrite, le Parlement ratifie les traités politiquement importants, modifiant le droit interne ou imposant une obligation financière. 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 de 1958 dispose qu'un traité doit être ratifié par voie de loi ou de décret présidentiel, et indique 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 règle 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, assimilés à des 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 conclu 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 (<http://treaties.un.org/>).
4. **Identification et localisation des instruments.** 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 instruments 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. Il est important de noter que, au moment de l'établissement du présent recueil :

- Il est possible que certains instruments bilatéraux signés en vue de l'application d'instruments internationaux ou interrégionaux ou signés indépendamment desdits instruments n'aient pas été recensés et analysés.
- Le droit positif interne, lois, décrets, arrêtés et circulaires doit être également identifié et comparé aux accords multilatéraux et bilatéraux auxquels il peut ou non se conformer.

**5. Problématique.** Quatre questions fondamentales se posent, qui concernent :

- 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 instrument, en particulier lorsqu'il y a succession d'État ;
- La primauté respective des normes juridiques (traités et droit interne) ;
- L'application effective des traités et autres instruments ;
- le fait que les traités et autres accords traitent de matières de droit public (facilitation des procédures douanières, police de la circulation, 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. et, par voie de conséquence,
- les accords relatifs à l'administration publique, applicables par les fonctionnaires et les accords concernant l'exploitation des transports applicables par les opérateurs privés au service du développement durable.

Ces points sont examinés en détail dans les sections qui suivent.

**B. APPLICABILITÉ<sup>2</sup>**

a. *Applicabilité internationale*

6. **Signataires.** Les accords n'engagent que 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<sup>3</sup>.

b. *Applicabilité territoriale*

7. **Règle générale.** Une fois ratifié, un traité est applicable par les parties signataires. 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<sup>4</sup>. Différentes solutions ont été proposées et adoptées pour différentes catégories de traités, bilatéraux et multilatéraux. Les traités sources d'obligations financières sont particulièrement sujets à controverse.
8. **Principes fondamentaux et thèse de la table rase.** Le principe et la pratique actuelle sont que, sauf dénonciation formelle, les traités et donc les conventions internationales, demeurent en vigueur. Parfois, la succession est automatique sauf 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 invoqué la doctrine dite de Nyerere dite de la table rase (*clean slate*). D'après cette doctrine, ils ne pouvaient être liés par aucun traité ou convention antérieure à leur indépendance, même si un tel instrument bilatérale ou multilatérale avait été signé et ratifié en leur nom par la puissance coloniale. Il leur appartenait d'accéder librement aux instruments de leur choix, en toute souveraineté, après leur accession à l'indépendance qui seule les faisait naître à la vie internationale. Lorsque, le 16 novembre 1962, la Tanzanie a accédé à la Convention de Bruxelles de 1924 sur l'unification de certaines règles en matière de connaissance, les Autorités tanzaniennes ont fait clairement savoir au Royaume de Belgique, en sa qualité de dépositaire de la Convention, que l'expression « Déclaration de succession » avait un caractère purement formel et ne signifiait pas

que la Tanzanie reconnaissait avoir hérité la Convention du Gouvernement de sa Majesté (britannique) bien que celui-ci ait étendu son champ d'application au territoire du Tanganyika. Cette assertion a été par la suite qualifiée de Doctrine de Nyerere. L'adhésion à la Convention de Bruxelles a été 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 protectorat<sup>5</sup> 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 de la République 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 obsolescence.** 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 Berlin de 1885 sur le fleuve Niger est devenue en fait caduque quand la Convention de Niamey de 1964 entre le Mali, le Niger, le Nigéria et le Tchad est entrée en vigueur (voir l'Annexe VII-35 du présent Recueil).

c. *Applicabilité des traités dans les régimes de common law*

11. **Droit anglais**<sup>6</sup>. La doctrine et les usages juridiques anglais veulent que les traités n'aient pas d'effets directs dans le pays contractant, même après ratification<sup>7</sup>. 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**<sup>8</sup>. 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 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 écrit*<sup>9</sup>

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. 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 rati-

fication. 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 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-après<sup>10</sup>.

- 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 contractuelle, délictuelle et administrative

- Absence de règles portant sur les conflits de lois
- Moyens insuffisants des tribunaux

### C. HIÉRARCHIE DES NORMES JURIDIQUES <sup>11</sup>

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'incorporation**<sup>12</sup>. 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 de 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 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.

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 :

Dans ses interactions avec les autres nations, l'État . . . c) favorise le respect du droit international, des obligations créées par les traités et le règlement des différends internationaux par des moyens pacifiques ; d) adhère aux principes fondamentaux ou, selon le cas, aux objectifs et aux idéaux : i) de la Charte des Nations Unies ; ii) de la Charte de l'Organisation de l'Unité africaine ; iii) du Commonwealth ; iv) du Traité de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest ; et v) 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 de droit précise utilisable par les tribunaux aux fins de l'interprétation des lois et des traités. Cette prise de position se retrouve dans l'Article 14 de la Constitution de 1975 de l'Angola — pays doté d'un régime de droit écrit — en vertu duquel l'État se considère lié par les principes de la Charte des Nations Unies et de la Charte de l'OUA. L'Article 144 de la Constitution de la République de Namibie de 1990 fait référence au droit international, mais place le droit interne au-dessus du droit et des accords internationaux, de sorte que le Parlement est en mesure, à tout moment, de libérer la Namibie de toute obligation contraignante. Ledit Article dispose que : « À moins qu'il n'en soit disposé autrement dans la présente Constitution ou dans une Loi promulguée par le Parlement, les règles générales de droit public international et les accords internationaux créant des obligations pour la Namibie en vertu de ladite Constitution font partie intégrante du droit namibien. »

Les traités peuvent indiquer précisément leur position parmi les instruments juridiques. Par exemple, l'Article XVI, 4, de l'Accord de 1994 instituant l'Organisation mondiale du commerce (voir le chapitre II du présent recueil) dispose que : « Chaque Membre assurera la conformité de ses lois, réglementations et procédures administratives avec ses obligations telles qu'énoncées dans les Accords figurant en annexe ».

Cette disposition fait référence aux accords commerciaux types figurant en annexes à l'Accord principal de l'Organisation mondiale du commerce.

17. **Le droit des États-Unis et la doctrine de la règle de droit la plus récente**<sup>13</sup>. Le droit des États-Unis est encore plus strict. Les efforts des premières années de l'histoire constitutionnelle américaine 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. À 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. *Hierarchie des normes en droit écrit*

**18. 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 droit international comme supérieur au droit interne. Selon la Constitution française de 1958 :

- Les traités dûment ratifiés ont force de loi en droit interne.
- 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.

**19. États africains.** La plupart des constitutions des États africains francophones suivent les règles des pays de droit écrit, en utilisant la formulation suivante<sup>14</sup> :

« 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. »

Cette règle apparaît dans les constitutions du Bénin (1990, Article 147), du Burkina Faso (1991, Article 151), du Cameroun (1996, Article 46<sup>15</sup>), de la République centrafricaine (1994, Article 69), du Tchad (1996, Article 222), de la Côte d'Ivoire (2000, Article 88), de la Guinée (1990, Articles 77 à 79), du Mali (1992, Article 116), de la Mauritanie (1990, Article 88), du Niger (1996, Article 121) et du Sénégal (2001, Article 98). En revanche, elle est absente des Constitutions du Congo (1992), du Gabon (1994), de Madagascar (1991) et de celles d'États de droit civil comme le Cabo Verde, Sao Tomé-et-Principe, et la Guinée Bissau.

**20. 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 stipule un régime très complet, visiblement inspiré de celui de l'Union européenne.

« Les actes arrêtés par les organes de l'Union pour la réalisation des objectifs du présent Traité et conformément aux règles et procédures instituées par celui-ci sont appliquées dans chaque État membre nonobstant toute législation nationale antérieure ou postérieure (Article 6). Les États membres... prennent toutes mesures destinées à éliminer les incompatibilités ou les doubles emplois entre le droit et les compétences de l'Union d'une part, et les conventions conclues » par de tierces parties (Article 14).

Les règlements émis par l'UEMOA « sont directement applicables dans tout État membre ». (Article 43)

En outre :

Les Directives indiquent quels résultats doivent être obtenus et « lient tout État membre quant aux résultats à atteindre ».

« Les décisions de l'UEMOA sont obligatoires dans tous leurs éléments et sont directement applicables dans tout État membre ».

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 exécutoires conformément aux règles nationales de procédure civile.

## D. DROIT PUBLIC ET DROIT PRIVÉ

21. **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 fonctions 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 notables.

- L'UEMOA accorde officiellement un rôle consultatif aux chambres de commerce, sur le modèle du cadre juridique français. Dans ce cadre, les chambres de commerce sont considérées comme des organismes officiels qui représentent les milieux des affaires et elles sont dotées de fonctions et

de missions d'intérêt public (concessions de gestion portuaire et aéroportuaire, magasins sous douane, formations, etc.)

- Le Corridor de Walvis Bay est essentiellement un projet privé par lequel des professionnels et des opérateurs organisent un service public qui consiste à ouvrir deux corridors d'accès à l'hinterland.
- Le traité établissant l'Organisation pour l'harmonisation du droit des affaires en Afrique (OHADA) concerne la modernisation du droit des affaires et du droit des transports et traite des problèmes entre les transporteurs et leurs clients.
- Le traité de la Communauté du développement de l'Afrique australe (SADC) assure la représentation du secteur privé au niveau des autorités routières qui doivent être mises en place.
- L'Accord de 1999 instituant un régime fluvial uniforme et créant la Commission internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha assure la représentation des transporteurs au comité de gestion de la Commission.

**22. Moindre importance accordée au droit privé.** Dans de nombreux pays, abstraction faite des assurances de responsabilité civile aux tiers, très peu d'attention semble avoir été accordée aux transports mêmes et aux transporteurs. Ces derniers semblent en fait être étrangers au processus. Fait notable, aucun État n'a semblé soucieux de ratifier la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises. Les Incoterms<sup>16</sup>, et leur application, ne sont jamais mentionnés. Le régime des lettres de voiture est obscur. La manière dont les litiges entre transporteurs, expéditeurs et consignataires sont réglés n'est pas connue. Le manque de ressources financières limite l'accès aux rapports et aux recueils de décisions juridiques, et les tribunaux, dépourvus de ressources, n'ont pas les fonds requis pour adapter leur jurisprudence en fonction de l'évolution des lois et des principes juridiques. Le manque d'information est une source de préoccupation constante des juges et du barreau. Nul ne sait s'il est fait fréquemment appel aux tribunaux ou aux procédures d'arbitrage.

## **E. PRÉSENTATION**

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

- Les conventions de portée mondiale, qui fixent des règles de politique générale ou qui concernent un mode de transport spécifique
- Les instruments de portée régionale, qui sont valides ou doivent le devenir sur l'ensemble du continent africain
- les instruments, conventions et traités de portée sous-régionale, qui sont propres à l'Afrique.

Chaque section ou sous-section résume les stipulations de la convention considérée et fait le point sur sa ratification ou son adhésion. Elle indique également si l'instrument décrit fait l'objet d'une annexe au présent recueil.



## II. Conventions de portée mondiale

24. **Historique.** La facilitation et la liberté de mouvement des navires, des véhicules terrestres et des marchandises ne sont pas matières récentes. Les efforts menés depuis des centaines en faveur de cette facilitation et de cette liberté, par Grotius déjà dans le domaine maritime au début du XVII<sup>e</sup> siècle, ont pris une ampleur particulière après la création de la Société des Nations au début des années 20, en réaction aux mesures protectionnistes prises par de nombreux pays au XIX<sup>e</sup> siècle. Les conventions internationales et régionales actuellement en vigueur, ou récemment conclues, ne sont donc pas des innovations. Elles sont la suite, la mise à jour et le prolongement d'un mouvement de libéralisation du commerce mondial, qui a maintenant près de cent ans d'existence.
25. **Présentation.** Ce chapitre présente les conventions de portée mondiale qui ont servi de base aux pays africains pour établir leurs propres instruments régionaux et sous-régionaux. La Section A couvre l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) de 1947 et l'Accord sur l'Organisation mondiale du commerce de 1994. La Section B examine la question des droits de transit. Bien qu'elle commence par décrire la Convention et le Statut de Barcelone sur la liberté de transit, elle porte principalement sur la Convention de New York de 1965 relative au commerce de transit des États sans littoral. Elle fait aussi référence à diverses conventions maritimes qui contiennent des dispositions concernant la facilitation. La Section C est consacrée aux conventions douanières et, en premier lieu, la Convention de Bruxelles de 1950. Elle passe en revue un certain nombre de conventions techniques sur les régimes douaniers applicables aux camions, voitures en transit, ainsi qu'aux palettes, et aux conteneurs, entre autres. La Section D traite des conventions maritimes, et notamment des conventions sur la responsabilité des transporteurs maritimes et conventions connexes. Elle comprend l'importante Convention de Londres de 1965 sur la facilitation du trafic maritime international. La Section E recense les conventions relatives aux transports ferroviaires, qui semblent n'avoir qu'un rôle limité en Afrique. La Section F présente la Convention et Statut de Barcelone de 1921 sur la liberté de transit, qui s'applique aux voies navigables d'intérêt international. La Section G fait état des conventions sur les transports

routiers. Ces dernières traitent de questions de droit public telles que la circulation routière ou les panneaux de signalisation, et de question de droit privé, telles que les relations entre les transporteurs et leurs clients. À cet égard, la Section G présente la Convention de Genève de 1956 relative au Contrat de transport international de marchandises par route (CMR). La Section H donne des informations sur les conventions et les règles concernant le transport multimodal, y compris la Convention de New York de 2008 en la matière. Elle présente également les règles de la Chambre de commerce internationale pour le document de transport combiné, 1975 et 1992. Enfin, la Section I recense les principales conventions concernant les transports aériens, en particulier la Convention de Chicago de 1944.

#### **A. ACCORD GÉNÉRAL SUR LES TARIFS DOUANIERS ET LE COMMERCE**

26. Généralités. Signé en 1947 par les États industriels, l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce a servi de base au développement du libre-échange et la réduction générale et systématique des droits de douane qui a suivi sa ratification. Tous les pays d'Afrique ont ratifié l'Accord ou y ont adhéré. Aucun problème d'applicabilité ne se posait donc<sup>17</sup>. Cet Accord a été ultérieurement élargi et complété dans le cadre de négociations internationales connues sous le nom, notamment de Négociations Kennedy, de Cycle d'Uruguay, de Cycle de Tokyo, etc.). Ces négociations multilatérales avaient pour objectif d'ouvrir plus largement le commerce international et, en particulier, d'abaisser ou de supprimer les barrières douanières et les restrictions administratives au commerce, et d'étendre l'application de la clause de la nation la plus favorisée, tout en prévoyant certaines dérogations et mesures de protection si nécessaire. L'Organisation mondiale du commerce a été créée à l'issue du Cycle d'Uruguay (1986-94) auquel 153 États membres ont participé, parmi lesquels de nombreux pays en développement. Le GATT de 1947, complété par les dispositions du GATT de 1994, a néanmoins continué de s'appliquer,

Le texte de l'Accord du GATT enregistré sous le n° 814 au Secrétariat de l'ONU (référence 35 du Recueil des Traités des Nations Unies, N° 194), fait l'objet de l'Annexe II-1 du présent recueil. L'Accord instituant l'Organisation mondiale du commerce, en date du 15 avril 1994, qui fait l'objet de l'Annexe II-2, est enregistré au Secrétariat des Nations Unies sous le n° I-814.

27. **Organisation mondiale du commerce.** L'Organisation mondiale du commerce a été constituée aux fins d'assurer le développement et le suivi d'échanges libres dans une économie de marché ouverte. Il doit servir de « cadre institutionnel commun pour la conduite des relations commerciales entre ses Membres en ce qui concerne les questions liées aux accords et instruments juridiques connexes » se rapportant à la liberté du commerce. La plupart des États africains sont devenus membres de l'OMC entre 1995 et 1997, à l'exception de Cabo Verde, qui est devenu membre en 2008. Les États africains ci-après sont membres de l'OMC : Afrique du Sud, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, Djibouti, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Maurice, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République arabe d'Égypte, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Rwanda, Sénégal, Sierra Leone, Swaziland, Tanzanie, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, et Zimbabwe. L'Algérie, les Comores, l'Éthiopie, la Guinée équatoriale, le Libéria, la Libye, São Tomé-et-Principe, les Seychelles et le Soudan sont des observateurs à l'OMC. À l'exception du Saint-Siège, les observateurs doivent commencer les négociations en vue de leur adhésion dans un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle ils sont devenus observateurs.
28. **Principaux aspects de l'OMC.** Le nombre élevé de pays adhérents est probablement dû à l'expansion des activités de l'OMC par rapport à celles du GATT, mais aussi à la nécessité pour les pays en développement de s'ouvrir aux nouveaux courants d'échanges mondiaux et de tirer parti de l'aide dont ils pourraient bénéficier pour développer leurs infrastructures, en particulier dans le domaine des transports et de la facilitation du commerce. L'accord de l'OMC couvre une large gamme d'activités dans le domaine du commerce, et ce faisant adapte les 50 années de l'organisation du GATT aux exigences du monde moderne. L'OMC couvre le commerce des marchandises, mais aussi celui des services (services financiers compris), les inventions, la propriété intellectuelle, et les télécommunications. En 2001, l'OMC a ajouté à son programme de travail, à la demande des pays en développement, l'agriculture, la facilitation du commerce et l'environnement.
29. **Organes de l'OMC.** L'organe suprême de l'OMC est sa Conférence ministérielle, qui se réunit tous les deux ans. Le Conseil général, qui se situe juste en dessous de la Conférence ministérielle, se compose d'ambassadeurs ou d'autres

membres des Gouvernements. Il se réunit plusieurs fois par an au siège de l'OMC à Genève. Au troisième niveau se trouvent divers comités ainsi que le Conseil du commerce des marchandises, le Conseil du commerce des services et le Conseil des aspects des droits de propriété intellectuelle relatif au commerce, qui font rapport au Conseil général. Différents comités et groupes de travail spécialisés traitent de sujets particuliers, tels que les accords commerciaux régionaux et les obstacles techniques au commerce. De nombreuses institutions internationales — telles le Fonds monétaire international, la Banque mondiale, l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture, l'Union africaine, et la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)— ont le statut d'observateur (ce qui n'était pas le cas du temps du GATT), et peuvent ainsi suivre les discussions qui intéressent directement leurs membres.

- 30. Faits survenus après 1995.** En 2001, lors de la réunion de la Quatrième Conférence ministérielle à Doha, il a été demandé au Conseil du commerce des marchandises de l'OMC de mettre en œuvre un programme particulier pour examiner, préciser et améliorer certains articles du GATT, et recenser les besoins dans le domaine de la facilitation du commerce, en particulier pour les pays en développement et les pays les moins avancés. De nombreux pays étaient favorables à l'idée de formuler de nouvelles règles contraignantes visant à promouvoir la transparence, le respect des garanties, la simplification et l'absence de discrimination dans le cadre du franchissement d'une frontière, de la mainlevée et du dédouanement des marchandises conformément aux règles du GATT. Toutefois, les pays en développement peuvent hésiter à donner leur aval à de nouvelles règles, car ils ne sont pas prêts à prendre de nouveaux engagements et parce que certains d'entre eux ne disposent que de ressources financières et de connaissances techniques limitées. Les pays africains souhaitent moderniser leurs politiques de facilitation du transport et du transit, mais à condition de le faire par l'intermédiaire de leurs organisations d'intégration régionales ou sous-régionales. C'est pourquoi l'OMC a conçu un programme d'appui et d'assistance technique pour les pays en développement, en particulier ceux qui se trouvent en Afrique.

Le 6 décembre 2013, lors de la réunion qu'ils ont tenue à Bali, les membres de l'Organisation mondiale du Commerce ont publié un projet d'Accord sur la facilitation des échanges. Selon cet Accord, chaque membre devra publier tous les textes de loi, toutes les réglementations et tous les renseignements concernant la facilitation du commerce extérieur d'une manière non discriminatoire au profit des négociants et

autres parties intéressées. Internet devra être utilisé à cette fin. Les membres devront établir des points d'information pour répondre aux questions des négociants et autres parties intéressées. Les membres rendront des décisions anticipées aux négociants si nécessaire. Les procédures de recours ou de réexamen d'une décision concernant le commerce et les douanes doivent être autorisées et l'impartialité, la non-discrimination et la transparence doivent être la règle. Des renseignements sur les redevances et les impositions doivent également être publiés. Toutes les opérations de mainlevée et de dédouanement de marchandises doivent être facilitées et les procédures électroniques doivent être employées de manière généralisée. Les organismes présents aux frontières doivent coopérer et coordonner leurs activités. Le mouvement des marchandises sous contrôle douanier et des marchandises en transit doit être facilité. Des guichets uniques doivent être mis en place. Les réglementations ne doivent être maintenues que si elles sont nécessaires et doivent être supprimées si les circonstances ne justifient plus leur application. L'OMC instituera un comité de la facilitation des échanges chargé d'assurer le suivi de l'application de l'accord. Chaque membre établira un comité national de la facilitation des échanges similaire.

## B. DROITS DE TRANSIT ET PAYS SANS LITTORAL

### a. *Convention de Barcelone et Statut de 1921 sur la liberté de transit*<sup>18</sup>

31. **Historique.** La liberté de transit est essentielle pour les pays sans littoral. Un pays enclavé est un pays qui n'a pas de littoral maritime et qui doit donc pouvoir traverser un ou de plusieurs pays voisins pour accéder à la mer. La Convention de Barcelone 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*. Suite aux dispositions de l'Article 23(e) du Pacte de la Société des Nations, cette Convention était importante pour les États membres, dont un grand nombre étaient des pays sans littoral. Il était nécessaire d'obtenir que les États riverains de la mer reconnaissent sous une forme quelconque le droit d'accès à la mer des États sans littoral. Ce droit avait, antérieurement, été inscrit dans l'Acte de Vienne de 1815 sur le régime du Rhin ainsi que dans d'autres conventions du XIX<sup>e</sup> siècle concernant le régime de fleuves internationaux. L'un des principaux objectifs de la Convention de 1921 consistait donc à permettre d'appliquer le droit d'accès à la mer sans porter atteinte à la souveraineté des États traversés sur les routes ouvertes au trafic en transit.

32. **Applicabilité.** La Convention de 1921 est toujours en vigueur, et les 42 États qui y sont parties sont essentiellement ceux qui étaient membres de la Société des Nations cette année-là<sup>19</sup>. La RAS de Hong Kong, qui n'était pas membre en 1921, l'a signée et ratifiée en 1997. Le Royaume-Uni l'a ratifiée pour ses colonies et protectorats, à l'exception de l'Afrique du Sud qui, en tant que dominion, avait le droit de la signer séparément. Les anciennes colonies et anciens protectorats britanniques en Afrique peuvent donc être considérés liés par la convention, à moins qu'ils n'invoquent le principe de la table rase (doctrine de Nyerere). Le Nigéria, qui n'est pas un pays enclavé, a ratifié la convention en 1967, mais le Rwanda (1965), le Lesotho (1973), le Swaziland (1969), et le Zimbabwe (1998) n'y ont officiellement adhéré qu'après être devenus des pays indépendants. Il est possible que ces pays sans littoral aient considéré que l'adhésion à la convention leur offrait une possibilité de conforter leur position vis-à-vis des États dotés d'un littoral maritime. Fait notable, le préambule de l'Accord de transit du Corridor Nord de 1985 entre le Kenya, la République démocratique du Congo et les pays sans littoral du Burundi, du Rwanda, et de l'Ouganda y fait expressément référence. D'autres puissances coloniales n'ont pas automatiquement ratifié la Convention au nom de leurs colonies. Celle-ci n'est donc pas applicable par tous les États africains. Mais, même dans le cas de ces derniers, elle est importante, car elle énonce les principes de base de toute politique de transit, en particulier des politiques de transit qui seront formulées et appliquées au profit des États sans littoral maritime.
33. **Contenu.** Les principales dispositions du Statut sont présentées ci-après :
- *Définition du transit (Article 1).* Les transports en transit sont définis comme les transports de personnes, de marchandises, les moyens de transport, etc. sur un territoire, dont le trajet par ledit territoire n'est que la fraction d'un trajet total, commencé et devant être terminé en dehors des frontières de l'État à travers le territoire duquel le transit s'effectue. Comme indiqué au paragraphe suivant, cette définition est, en fait, extrêmement restrictive.
  - *Souveraineté (Article 2).* Cet article reconnaît la liberté des États souverains à prendre des dispositions en matière de transit sur leurs territoires.
  - *Facilitation (Article 2).* Les mesures de réglementation et d'exécution prises par les États contractants faciliteront le libre transit.
  - *Traitement égal (Article 2).* Il ne sera fait aucune distinction, tirée soit de la nationalité des personnes, soit du pavillon des navires ou bateaux, soit des points d'origine.... ou instruments de transport.

- *Droits et taxes (Articles 3 et 4).* Les transports en transit ne seront soumis à aucuns droits ou taxes spéciaux à raison de leur transit. *Ne pourront être perçus sur ces transports en transit que des droits ou taxes exclusivement affectés à couvrir les dépenses de surveillance et d'administration qu'imposerait ce transit.* Le taux des droits et taxes et leurs conditions d'application devront être raisonnables. Ils devront être établis de manière à faciliter le trafic international. Nulle rémunération, facilité ou restriction ne devra dépendre, directement ou indirectement, de la nationalité ou de la qualité du propriétaire de l'instrument de transport.

La Convention et Statut de Barcelone de 1921 sur la liberté du transit (Société des Nations, Recueil des traités, volume 7, 11), fait l'objet de l'Annexe II-3 du présent recueil.

- 34. Définition du droit de transit.** En ce qui concerne le transit, le GATT a adopté les dispositions de la Convention et Statut de Barcelone de 1921 qu'il a parfois reproduit verbatim. 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 ». Pour les pays sans littoral d'Afrique, cette définition est très restrictive. Si le terme « trajet » signifie la totalité du déplacement entre, par exemple, Anvers et Niamey, en passant par Abidjan, le parcours du camion entre Abidjan et Niamey est alors inclus dans le transit. Par contre, si le trajet en camion au départ d'Abidjan est considéré séparément, la partie du déplacement qui se déroule en Côte d'Ivoire n'est pas du transit. En d'autres termes, un camion qui embarque des marchandises à Abidjan pour les amener à Bamako ne transporte pas ces dernières en transit lorsqu'il se trouve en Côte d'Ivoire, mais seulement lorsqu'il traverse le Burkina Faso. Les règles du GATT ne s'appliquent pas sur le plan technique. Pourtant, les destinataires des marchandises, à Bamako, estiment que les marchandises sont tout autant en transit en Côte d'Ivoire qu'au Burkina ; après tout, en vertu de la législation douanière ivoirienne, les marchandises chargées sur le camion sont en transit dès lors que leur destination finale est à l'extérieur de la Côte d'Ivoire. La définition du transit adoptée par le GATT et la Convention de Barcelone de 1921 ne répondent donc pas aux besoins des pays sans littoral. Encouragés par la Commission des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), ces derniers ont fait pression pour obtenir la réunion d'une conférence et la

rédaction d'une convention qui reconnaîtrait sans ambiguïté leur droit à l'accès à la mer. Leurs efforts ont débouché sur la Convention de New York de 1965 relative au commerce de transit des États sans littoral.

35. **Exercice du droit de transit – équité.** Après avoir fait valoir 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 du GATT 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-3 dispose 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 tous droits de transit ou de toute autre imposition en ce qui concerne le transit, à l'exception des frais de transport .. ou dépenses administratives. » Ces tarifs doivent être raisonnables et correspondre aux dépenses administratives occasionnées par les services rendus.
36. **Exercice du droit de transit – égalité de traitement.** Les tarifs doivent être appliqués de la même manière à tous : chaque Partie contractante doit accorder au trafic en transit, en provenance ou à destination du territoire de toute autre Partie contractante, un traitement non moins favorable que celui qu'elle accorde au trafic en transit en provenance ou à destination de pays tiers. La même règle d'égalité de traitement s'applique aux marchandises et produits en transit. Bien que le paragraphe de l'Article V portant sur l'égalité de traitement ne mentionne que les produits (c'est-à-dire les marchandises) et non pas les véhicules, il est généralement admis que le texte s'applique également aux camions et autres moyens de transport terrestres. Un État peut, pour des motifs valides, interdire ou limiter la circulation de certains véhicules lourds (par exemple la nuit ou le week-end), sous réserve que la mesure s'applique à tous les véhicules, quelle que soit leur origine nationale.
37. **Évaluation.** Le GATT est incomplet en matière de facilitation. Sa définition du transit est étroite et ne fait aucune référence aux besoins des pays sans littoral. Il admet un droit fondamental au transit, qui peut être invoqué. Un accord bilatéral est nécessaire à son application, et le GATT énonce certaines de ses conditions, comme la règle d'égalité de traitement, elle-même issue du principe de l'égalité entre les États. Mais le GATT n'a pas d'effets directs. Si aucun accord n'est conclu, le droit fondamental de transit est nul et non avenue. Ceci étant, il

n'est pas fait abstraction du GATT. Fait notable, l'Article 77[b] du traité de l'UEMOA y fait spécifiquement référence ainsi qu'aux droits et obligations qui en découlent. De surcroît, dans l'Article 41 de l'Accord de Cotonou de 2000 entre l'Union européenne (UE) et les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP), les Parties réitèrent leur attachement respectif aux dispositions du GATT. En revanche, l'Article V de l'OMC concernant la facilitation des échanges, qui souligne la nécessité de permettre au trafic en transit d'emprunter les voies les plus commodes ; de l'exonérer des droits de douane et de toute autre imposition, et de s'assurer qu'il ne sera pas soumis à des délais ou à des restrictions inutiles a été pour la première fois exprimé en août 2005 dans une plateforme commune des pays en développement des pays sans littoral maritime dans le cadre des négociations de l'OMC. L'objectif consistait à préciser et à améliorer les aspects pertinents d'expressions telles que « les voies les plus commodes » dans le cas des pays sans littoral. En décembre 2005, la Déclaration ministérielle du Groupe des pays en développement sans littoral lors de la Sixième Conférence ministérielle de l'OMC dans la RAS de Hong Kong a enjoint aux membres de l'OMC de s'attaquer aux problèmes particuliers rencontrés par les pays sans accès direct à la mer<sup>20</sup>.

- b. *Commerce de transit des pays sans littoral maritime — Convention de Genève de 1958 sur la haute mer et Convention de New York de 1965 relative au commerce de transit des États sans littoral*
38. **Droit naturel ou privilège<sup>21</sup> ?** La question du droit d'accès des pays sans littoral en droit international mérite d'être examinée plus en détail. Déterminer si le droit coutumier permet ou non à un État enclavé d'avoir accès à la mer est source de débats considérables entre juristes. Pour certains, il s'agit là d'un droit naturel, pour d'autres ce n'est qu'un privilège à autoriser par un traité spécifique. Ce droit, s'il n'est pas naturel, semble avoir été créé ou reconnu par l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce. Trois autres traités revêtent de l'importance quant à la manière dont ce droit peut être exercé :
- La Convention de Barcelone et Statut de 1921 sur la liberté de transit
  - La Convention de Genève de 1958 sur la haute mer
  - La Convention de New York de 1965 relative au commerce de transit des États sans littoral.

Les conventions de 1958 et 1965 sont examinées dans la suite du présent recueil. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 traite également de cette question. Elle considère de manière générale le droit des pays sans littoral maritime à participer à l'exploitation de l'excédent des ressources vivantes de la zone économique exclusive des États côtiers, question qui n'est pas abordée dans ce document.

- 39. Convention de Genève de 1958 sur la haute mer, aspects généraux<sup>22</sup>.** L'Article 3 de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer stipule que les États dépourvus de littoral devraient librement accéder à la mer, d'une commune entente avec les États situés entre la mer et lesdits États enclavés, en tenant compte des droits de l'État riverain ou de transit. Cette formulation a un caractère très restrictif. L'Afrique du Sud (1963), le Burkina Faso (1965), le Kenya (1969), le Lesotho (1973), Madagascar (1962), le Malawi (1965), Maurice (1970), le Nigeria (1961), l'Ouganda (1964), la République centrafricaine (1962), le Sénégal (1961), la Sierra Leone (1962) et le Swaziland (1970) ont ratifié la Convention. Le Ghana (1958), le Libéria (1958) et la Tunisie (1958) l'ont signé, mais ne l'ont pas ratifié. Bon nombre d'États côtiers d'Afrique n'ont donc pas reconnu les droits des pays sans littoral maritime par le biais de cette Convention. Et, réciproquement, certains États sans littoral n'ont pas saisi l'occasion offerte de voir reconnaître leur droit d'accès à la mer.

Les extraits pertinents de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer, classée sous le n° 6465 au Secrétariat de l'ONU (référence 450 du Recueil des Traités de l'ONU 82) font l'objet de l'Annexe II-4 du présent recueil.

- 40. Dispositions de la Convention sur la haute mer.** L'Article 3 de la Convention énonce, explicitement ou implicitement, un certain nombre de principes concernant le transit et la facilitation des échanges.
- Les États dépourvus de littoral ont le droit de jouir des libertés de la mer à l'égal des États riverains. Dès lors, « ils devraient accéder librement à la mer ».
  - À cette fin, l'accès à la mer leur sera accordé « d'une commune entente et en conformité avec les conventions internationales en vigueur.... et sur une base de réciprocité ».
  - Les États riverains doivent accorder, dans leurs ports, un traitement égal aux navires arborant le pavillon d'un État dépourvu de littoral.

- Les États situés entre la mer et un État dépourvu de littoral régleront, d'un commun accord avec celui-ci, toutes questions relatives à la liberté de transit et à l'égalité de traitement dans les ports.

41. **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 (*free* en anglais) pouvait signifier qu'aucune redevance ne pouvait être exigée pour cet accès. L'expression "sans entrave" aurait probablement été plus exacte. Ce qui est plus important, c'est que la formulation de la Convention soulève les mêmes problèmes que le GATT. Elle dispose très clairement 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. Elle crée l'obligation « de négocier et de signer un accord » (« accorderont, d'une commune entente »), 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.

42. **Convention de New York de 1965 relative au commerce de transit des États sans littoral.** La Convention a été conclue à New York le 8 juillet 1965, en même temps que l'Acte final de la Conférence des Nations Unies en la matière. En vigueur depuis le 9 juin 1967, elle a été ratifiée, soit normalement soit par voie d'adhésion, par le Burkina Faso (1987), le Burundi (1968), le Lesotho (1969), le Malawi (1966), le Mali (1967), le Niger (1966), le Nigéria (1966), la République centrafricaine (1989), le Rwanda (1968), le Sénégal (1985), le Swaziland (1969), le Tchad (1967) et la Zambie (1966). Le Cameroun, l'Ouganda et le Soudan l'ont signé en 1965, mais ne l'ont pas ratifié. Il existe par conséquent un problème d'applicabilité. Un certain nombre d'États riverains ont manifestement choisi de régler la question de l'accès à la mer dans le cadre d'accords bilatéraux plutôt que de reconnaître un droit fondamental aux pays dépourvus de littoral par le biais d'une convention multilatérale. La Charte des transports maritimes de 1994 énonce toutefois les engagements des États signataires concernant les droits des pays dépourvus de littoral maritime de la région. Un État qui n'est pas lié par la Convention de New York de 1965 peut donc être lié par la Charte des transports maritimes. Celle-ci n'a toutefois pas été enregistrée auprès des Nations Unies et n'a apparemment pas d'effet direct.

La Convention de New York sur le commerce de transit des États sans littoral, de 1965, enregistrée sous le N° 8641 auprès du Secrétariat des Nations Unies (réfé-

rence Recueil des Traités, Volume 597, N° 3) fait l'objet de l'Annexe II-4 du présent recueil.

43. **Dispositions de la Convention de New York de 1965.** La Convention va plus loin que les instruments précédents, car elle reconnaît dans son préambule que : « le commerce de transit des pays sans littoral, qui représentent un cinquième des nations du monde, est de la plus haute importance pour la coopération économique et l'expansion du commerce international » et elle stipule dans son Quatrième principe que « En vue de favoriser pleinement le développement économique des États sans littoral, tous les autres États doivent leur accorder, sur la base de la réciprocité, le droit au transit libre et sans restriction, de telle sorte qu'ils aient libre accès au commerce régional et international, en toutes circonstances et pour tous produits. Les marchandises en transit ne doivent être soumises à aucun droit de douane. Les moyens de transport employés pour le transit ne doivent pas être soumis à des taxes ou droits spéciaux supérieurs à ceux qui sont perçus pour l'utilisation des moyens de transport de l'État transitaire.

Le Troisième principe de la Convention stipule que les États dépourvus de littoral doivent pouvoir accéder librement à la mer, sur la base d'une commune entente avec les États de transit, qui accorderaient aux navires battant le pavillon d'un État sans littoral, en ce qui concerne l'accès aux ports maritimes et l'utilisation de ces ports, un traitement égal à celui qui est accordé à leurs propres navires ou aux navires de tout autre État. Cette formulation n'est pas aussi rigoureuse que celle initialement demandée par un groupe de représentants d'États sans littoral de différents continents (dont le Mali et la Zambie) qui souhaitaient éviter que le droit d'accès ne soit subordonné à la signature d'accords bilatéraux avec les États côtiers ; les États en questions auraient préféré un instrument d'application automatique. L'Organisation de l'Unité africaine (OUA) a elle-même déclaré, avant l'ouverture des négociations du traité, que les États africains reconnaissent le droit d'accès à la mer des pays enclavés. Le Nigeria, État riverain, a toutefois insisté sur la nécessité d'accords bilatéraux ou de conventions régionales pour fixer les conditions dans lesquelles ce droit serait exercé. Encore une fois, en dépit du principe formulé par le GATT, le droit d'accès n'a pu être reconnu comme un droit fondamental et à effet direct des pays sans littoral.

44. **Ratifications et adhésions incomplètes.** Il est important de noter que tous les États africains qui ont ratifié la Convention relative au commerce de transit des États sans littoral ou qui y ont adhéré sont des États enclavés, à l'exception du Sénégal et du Nigéria. 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 riverains ont fait abstraction de la Convention de New York de 1965, peut-être encore une fois parce qu'ils souhaitaient tirer le maximum d'avantages d'accords bilatéraux sans avoir à reconnaître les droits fondamentaux et à adhérer aux principes formulés dans la Convention. Cette attitude peut être l'expression d'une certaine méfiance à l'égard des traités multilatéraux de portée mondiale et d'une préférence pour des accords régionaux. Autre fait notable, en 1968, la République centrafricaine et le Tchad, qui sont tous deux des pays sans littoral maritime, ont dénoncé le Traité de Brazzaville de 1964 portant création d'une Union douanière et économique de l'Afrique centrale parce qu'il n'a pas été possible de parvenir à un accord sur l'offre d'indemnisations par les États riverains au titre des handicaps subis par les États sans littoral de la sous-région. La situation s'améliore toutefois au cours des ans ; les instruments régionaux et sous-régionaux reflètent l'acceptation des droits particuliers des États sans littoral. Par exemple, l'Article 378 du Code de la marine marchande (Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale) fait expressément référence aux accords précis devant être signés entre les États sans littoral et les États riverains conformément aux dispositions de la Convention de New York de 1965 relative au commerce de transit des États sans littoral. Enfin les États qui n'ont pas ratifié la Convention sont parties à l'Accord de Cotonou de 2000, qui reconnaît les obstacles rencontrés par les États enclavés et leur droit à bénéficier de mesures correctives particulières. Les États côtiers ne sont donc pas liés par une convention, mais par l'autre.

45. **Droits des États transitaires.** Le Cinquième principe énoncé dans le préambule de la Convention de New York de 1965 stipule que l'État transitaire aura le droit de prendre toutes les mesures nécessaires pour que l'exercice du droit au transit libre et sans restriction de l'État enclavé prévu par la Convention ne porte, en aucune façon, atteinte à ses intérêts légitimes de tout ordre. Il a toutefois été noté que la Convention n'indique pas qui a qualité pour déterminer, et sur la base de quels critères, l'existence et la nature desdits intérêts légitimes.
46. **Convention des Nations Unies sur le droit de la mer** (également appelée Convention de Montego Bay). Cette Convention des Nations Unies, qui définit les droits et responsabilités des nations dans le cadre de leur utilisation des océans, remplace les quatre traités ratifiés en 1958 après la première Conférence sur le droit de la mer tenue à Genève en 1956. Elle est entrée en vigueur en 1994.

47. En novembre 2013, 166 pays, parmi lesquels la plupart des pays africains, et l'Union européenne avaient adhéré à la Convention. Nombre de ces pays avaient émis des réserves au sujet de plusieurs des dispositions. Les pays africains sans littoral ci-après ont signé ou ratifié la Convention : 1) pays qui ont ratifié la Convention : Botswana (1990), Burkina Faso (2005), Lesotho (2007), Malawi (2010), Mali (1985), Ouganda (1990), Tchad (2009), Zambie (1983) et Zimbabwe (1993) ; 2) pays ayant signé, mais non ratifié la Convention : Burundi (1982), Éthiopie (1982), Niger, République centrafricaine (1984), Rwanda (1982) et Swaziland (1984). Presque tous les pays côtiers et insulaires ont ratifié la Convention : Afrique du Sud (1997), Algérie (1996), Angola (1990), Bénin (1997), Cameroun (1985), Cabo Verde (1987), Comores (1994), Congo (2008), Côte d'Ivoire (1984), Djibouti (1991), Égypte (1983), Gabon (1998), Gambie (1984), Ghana (1983), Guinée (1985), Guinée-Bissau (1986), Guinée équatoriale (1997), Kenya (1989), Libéria (2008), Madagascar (2001), Maroc (2007), Maurice (1994), Mauritanie (1996), Mozambique (1997), Namibie (1983), Nigéria (1986), République démocratique du Congo (1989), São Tomé-et-Principe (1987), Sénégal (1984), Seychelles (1991), Sierra Leone (1994), Somalie (1989), Soudan (1985), Togo (1985), Tanzanie (1985) et Tunisie (1985). La Libye a signé la Convention en 1984, mais ne l'a pas ratifiée.
48. **Dispositions particulières.** Cette Convention consacre un chapitre entier aux États sans littoral. La Partie X de la Convention traite du droit d'accès des États sans littoral à la mer et depuis la mer et de la liberté de transit :

L'Article 125 stipule que :

Les États sans littoral ont le droit d'accès à la mer et depuis la mer pour l'exercice des droits prévus dans la Convention, y compris ceux relatifs à la liberté de la haute mer et au patrimoine commun de l'humanité. À cette fin, ils jouissent de la liberté de transit à travers le territoire des États de transit par tous moyens de transport.

Les conditions et modalités de l'exercice de la liberté de transit sont convenues entre les États sans littoral et les États de transit concernés par voie d'accords bilatéraux, sous-régionaux ou régionaux.

L'Article 127 (2) qui se rapporte aux droits de douane, taxes et autres redevances, va plus loin et établit le principe de l'égalité : « Les moyens de transport en transit et les autres facilités de transit prévus pour l'État sans littoral et utilisés par lui ne sont pas soumis à des taxes ou redevances plus élevées que celles qui sont perçues pour l'utilisation de moyens de transport de l'État de transit. »

La formulation des paragraphes (1) et (2) de l'Article 125 est similaire à celle de la Convention de New York de 1965. Elle va toutefois plus loin, car elle établit le droit d'accès à la mer en tant que droit naturel. Le fait de mettre l'accent sur l'exercice de ce droit naturel par le biais d'accords bilatéraux ou régionaux ne fait qu'encourager les Parties à reconnaître l'existence de ce droit par voie de coopération et donne lieu au développement d'instruments d'intégration régionale. En 1965, les règles concernant les lois régionales ou sous-régionales n'étaient guère développées. En 1982, les pays d'Afrique subsaharienne traitaient de manière plus assurée les uns avec les autres et avaient confiance dans leurs capacités respectives à créer et à gérer des organisations régionales. Les États sans littoral d'Afrique sont donc tous membres d'organisations régionales ou sous-régionales, ou de Communautés économiques régionales.

La formulation du paragraphe (2) de l'Article 127 va plus loin que la Convention de New York de 1965 sur le commerce de transit des pays sans littoral. Le principe de l'égalité entre l'État sans littoral et de l'État de transit y est affirmé, et cette affirmation s'inscrit dans le droit fil du mouvement international visant à traiter tous les pays de manière équitable afin de promouvoir la règle de droit et la justice.

**49. Évaluation.** Cette Convention a été ratifiée par presque tous les pays africains, qu'ils soient sans littoral ou côtiers, probablement parce qu'elle a tendance à ériger le droit d'accès en droit naturel sans empiéter sur le droit de l'État côtier à participer à l'application de ce droit. La Convention parvient à un compromis en satisfaisant toutes les parties concernées. Si elle bénéficie d'une aussi large adhésion, c'est aussi parce qu'elle offre aux membres la possibilité de porter leurs différends devant la Cour internationale de Justice. Ceci peut être considéré comme une garantie, en particulier pour les États sans littoral, dont les droits sont placés sous la protection d'un tribunal neutre et objectif. De fait, les dispositions de l'alinéa (1) (b) de l'Article 287 donnent aux Parties à la Convention la possibilité de choisir la Cour internationale de justice pour le règlement de leurs différends.

La Convention fait l'objet de l'Annexe II-6 du présent recueil.

**50. Programme d'action d'Almaty.** Le Programme d'action d'Almaty — partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit a été adopté en 2003. Il avait pour objectif fondamental de forger des partenariats pour surmonter les problèmes particuliers des pays en dévelop-

pement sans littoral dus à leur manque d'accès direct sur leur territoire à la mer et à leur éloignement et à leur isolement des marchés mondiaux, qui ont contribué à leur pauvreté relative, ont fortement accru leurs coûts de transport et ont réduit leur participation effective au commerce international.

51. **Objectif.** L'objectif du Programme d'action d'Almaty est de mettre en place un nouveau cadre mondial en vue d'établir des systèmes de transport en transit efficaces pour les pays en développement sans littoral et les pays de transit, en tenant compte aussi bien des intérêts des deux catégories de pays. Le programme vise à : 1) assurer l'accès à la mer et en provenance de celle-ci pour tous les moyens de transport ; 2) réduire les coûts et à améliorer les services pour accroître la compétitivité des exportations des pays ; 3) réduire le coût des importations à la livraison ; 4) faire face aux problèmes posés par les retards et les incertitudes le long des routes commerciales ; 5) établir des réseaux nationaux adéquats ; 6) réduire les pertes, les dommages et les dégradations en cours de route ; 7) à ouvrir la voie à l'expansion des exportations ; et à 8) améliorer la sécurité des transports routiers et des personnes le long des corridors.
52. **Évaluation.** Les questions de facilitation du transport et du transit des pays sans littoral sont devenues l'une des grandes préoccupations des organisations internationales. Un examen approfondi, mené sur dix ans, de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty doit être présenté en 2014. Une série de réunions préparatoires ont été menées avant cet examen. Il s'avère, de manière générale, que d'importants progrès ont été réalisés en direction des objectifs du programme initial, mais que beaucoup reste à faire pour relier les pays sans littoral aux marchés mondiaux. Il est probable que le Programme d'action se poursuivra au-delà de 2014, peut-être sous une nouvelle forme qui prendra en compte les changements opérés à ce jour.

Le Programme d'action d'Almaty fait l'objet de l'Annexe II-7 du présent recueil.

## C. CONVENTIONS DOUANIÈRES

53. **Historique.** La Convention portant création d'un Conseil de coopération douanière a été conclue à Bruxelles le 15 décembre 1950 entre 13 États européens, en même temps que le Protocole relatif au Groupe d'études pour l'Union douanière européenne. La Convention a été ouverte à l'adhésion des États en avril 1955. En novembre 2013, 179 États y avaient adhéré. Le Conseil

de coopération douanière est maintenant connu sous le nom d'Organisation mondiale des douanes. Les États africains qui en sont membres sont les suivants : Afrique du Sud (1964), Algérie (1983), Angola (1990), Bénin (1998), Botswana (1978), Burkina Faso (1966), Burundi (1964), Cameroun (1965), Cabo Verde (1992), Comores (1993), Congo (1975), Côte d'Ivoire (1963), Djibouti (2008), Égypte (1983), Érythrée (1995), Éthiopie (1973), Gabon (1965), Gambie (1987), Ghana (1968), Guinée (1991), Guinée-Bissau (2010), Kenya (1965), Lesotho (1978), Libéria (1975), Libye (1983), Madagascar (1964), Malawi (1966), Mali (1987), Maroc (1998), Maurice (1973), Mauritanie (1979), Mozambique (1987), Namibie (1992), Niger (1981), Nigéria (1963), Ouganda (1964), République centrafricaine (1986), République démocratique du Congo (1972), Rwanda (1964), Sao Tomé-et-Principe (2009), Sénégal (1976), Seychelles (2000), Sierra Leone (1975), Somalie (2012), Soudan (1998), Soudan du Sud (2012), Swaziland (1981), Tanzanie (1964), Tchad (2005), Togo (1995), Tunisie (1998), Zambie (1978), Zimbabwe (1981).

54. La Convention de Bruxelles de 1950 portant création du Conseil de Coopération douanière a été enregistrée sous le n° 2052 par le Secrétariat des Nations Unies. Elle a été publiée dans le Recueil des Traités (volume 171 n° 305). Le Protocole relatif au Groupe d'études a été enregistré sous le n° 2111 à la même date et se trouve également dans le Recueil des Traités (volume 160, N° 267).
55. **Objectifs.** La Convention a pour objectifs : i) d'assurer le plus haut degré d'harmonisation et d'uniformité au niveau des régimes douaniers ; ii) d'étudier les problèmes inhérents à la conception et à l'amélioration des techniques et de la législation douanières ; et iii) de développer la coopération entre États dans le domaine des douanes.
56. **Contenu.** La Convention crée un Conseil de Coopération douanière à Bruxelles (Article I), dont sont membres tous les États signataires ou ayant adhéré à la Convention. Chaque État a un représentant au Conseil (Article II) dont les fonctions consistent principalement à (Article III) :
- étudier toutes questions relatives à la coopération douanière
  - examiner les aspects techniques ainsi que les facteurs économiques des régimes douaniers et des opérations correspondantes
  - élaborer des projets de convention douanière

- faire des recommandations aux autorités nationales pour assurer une interprétation uniforme des conventions douanière
- publier et diffuser l'information sur les réglementations et procédures.

57. **Organisation.** (Article VI) Le Conseil élit chaque année son président et ses vice-présidents pour un mandat d'un an. Il dispose d'un Comité de la Nomenclature, un Comité de la Valeur, un Comité technique permanent et d'un Secrétaire général (Article IX). Le Conseil établit avec les Nations Unies et l'un quelconque de ses organes ou institutions les relations qui peuvent le mieux assurer la collaboration nécessaire à la réalisation de leurs tâches respectives. Il établit également des relations avec toute organisation non gouvernementale intéressée par les questions relevant de sa compétence. Une Annexe à la Convention énonce les dispositions concernant le statut juridique, les privilèges et les immunités du Conseil.

Le texte de la Convention fait l'objet de l'Annexe II-8 du présent recueil.

a. *Convention de Genève de 1932 et Convention de Kyoto de 1973 sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières*

58. **Convention de Genève de 1923.** Dans le but de promouvoir une importante coopération à l'échelle internationale dans les années 20, la Société des Nations, en application de l'article 23 de son acte constitutif sur le traitement équitable du commerce international, a préparé et proposé une première convention sur la simplification des formalités douanière. Cette Convention a été signée à Genève le 8 novembre 1923 et est toujours en vigueur. Le Niger y a adhéré en 1966 alors qu'il n'a toujours pas ratifié la Convention de Kyoto de 1973, qui a remplacé la Convention de Genève de 1923.

La Convention de Genève de 1923 fondait le régime douanier sur le principe du traitement équitable (Article 2). Mais, pour ses auteurs, un tel traitement ne se limite pas aux seules procédures et à la facilitation. La Convention a été le premier instrument d'ouverture du commerce international, bien avant le GATT, le cycle de l'Uruguay Round et d'autres accords internationaux en la matière. Son Article 3 déplorait ainsi les obstacles au commerce international posés par les interdictions et les restrictions dont il fallait réduire le nombre dans toute la mesure du possible, par le biais d'un régime de licences d'importation, si nécessaire, aussi souple que possible. Des mesures devaient être prises (Article 7) pour que les lois, réglementations et procédures

douanières ne soient pas appliquées de façon arbitraire. Malgré son intérêt historique évident, la Convention est un document résiduel, et son texte ne figure pas en annexe au présent recueil<sup>23</sup>.

59. **Convention de Kyoto de 1973.** Cette Convention est entrée en vigueur en septembre 1974. Au 30 juin 2012, les pays africains Parties à la Convention étaient le Burundi (1974), le Cameroun (1977), la Côte d'Ivoire (1978), la Gambie (1974) et le Malawi (1993).
60. **Domaine.** La Convention a été rédigée sous les auspices de l'Organisation mondiale des Douanes (antérieurement Conseil de coopération douanière). Toutefois, le terme « procédures », tel qu'il est employé en anglais dans la Convention, ne doit pas être interprété au sens strict comme s'appliquant seulement aux formalités douanières. Il s'entend en fait de tous les processus du commerce extérieur. Fait important, bien que le texte anglais utilise le terme "*procedures*", le texte français emploie le mot "*régime*", ce qui implique que l'objectif de simplification et d'harmonisation se situe bien au-delà du domaine limité des procédures.
61. **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 dans les annexes à la Convention. Les parties à cette dernière doivent accepter, avec ou sans réserves, au moins une annexe et appliquer ses dispositions. Elles peuvent accepter une annexe, mais non les autres ou s'abstenir d'appliquer une procédure recommandée à condition qu'elles formulent les réserves nécessaires au moment où elles ratifient l'annexe en question. Les États doivent notifier à l'Organisation mondiale des douanes les différences entre leur législation nationale et les dispositions des annexes devant être 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 de l'OMD les informations nécessaires sur les pratiques, procédures et régimes douaniers en vigueur dans l'État. Les facilités accordées en vertu de la Convention constituent un minimum ; les États sont libres d'accorder des conditions plus favorables.

La Convention de Kyoto de 1973 pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers est enregistrée sous le n° 13561 au Secrétariat de l'ONU (référence 950 du recueil des traités de l'ONU 269).

**62. Révision.** La version révisée de la Convention de Kyoto a été adoptée en 1999<sup>24</sup> et est entrée en vigueur le 3 février 2006. Le Protocole d'amendement à la Convention pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers est enregistré au Secrétariat de l'ONU sous le numéro A-13561. Le texte de la Convention révisée de Kyoto fait l'objet de l'**Annexe II-9** du présent recueil. Il énonce plusieurs grands principes directeurs, dont les principaux sont indiqués ci-après :

- Transparence et prévisibilité des actions douanières
- Standardisation et simplification des déclarations de marchandises et de leurs pièces justificatives
- Procédures simplifiées pour les personnes autorisées
- Utilisation maximale des technologies informatiques
- Contrôles douaniers nécessaires minimalisés pour assurer la conformité
- Application des techniques de gestion et d'évaluation des risques dans les contrôles
- Coordination des interventions avec d'autres agences en douane
- Partenariat avec les entreprises

La Convention de Kyoto révisée encourage la facilitation des échanges et les contrôles efficaces grâce aux dispositions légales qui énoncent en détail l'application de procédures simples, mais efficaces. La Convention révisée comprend également de nouvelles règles de mise en œuvre obligatoires pour toutes les Parties contractantes, que celles-ci doivent accepter sans réserve. Les États africains parties Contractantes sont les suivants : Afrique du Sud (2004), Algérie (1999), Botswana (2006), Égypte (2008), Kenya (2010), Lesotho (2000), Madagascar (2007), Mali (2010), Maroc (2000), Maurice (2008), Namibie (2006), Nigéria (2012), Ouganda (2002), Rwanda (2011), Sénégal (2006), Soudan (2009), Zambie (2006) et Zimbabwe (2003). La République démocratique du Congo a signé la Convention en 2000, mais ne l'a pas ratifiée. Bien que le nombre de pays ayant ratifié la Convention soit relativement satisfaisant, les 25 annexes et chapitres de la Convention — qui sont essentiels à sa bonne application, n'ont été acceptés que dans une mesure très limitée par les Parties, à l'exception notable de l'Algérie (24 annexes), de l'Égypte (les 25 annexes), de Madagascar (23 annexes), de Maurice (19 annexes), de l'Ouganda (les 25 annexes) et du Zimbabwe (les 25 annexes).

- b. *Convention internationale de Genève de 1982 sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières.*
63. **Généralités.** Cette Convention complète utilement la Convention de Kyoto. Elle a été conclue le 21 octobre 1982 et, malheureusement pour la facilitation des échanges en Afrique, n'a été ratifiée que par l'Afrique du Sud (1987) le Lesotho (1988), le Libéria (2005), la Tunisie (2009) et le Maroc (2012). Les autres Parties sont principalement des États européens<sup>25</sup>. Elle « vise à réduire les exigences d'accomplissement des formalités ainsi que le nombre et la durée des contrôles par, notamment, la coordination nationale et internationale des procédures de contrôle et de leurs modalités d'application »<sup>26</sup>.
64. **Sources d'harmonisation (Articles 4 à 9).** L'harmonisation des contrôles et procédures est assurée par 1) un personnel qualifié en nombre suffisant compte tenu des exigences du trafic ; 2) des matériels et des installations appropriés ; et 3) des instructions officielles destinées aux agents des Douanes. Les parties ayant une frontière commune doivent s'efforcer d'harmoniser les heures d'ouverture des postes- frontière et des services de contrôle qui y exercent leur activité, et les Parties contractantes procèdent à des échanges d'information. Les Parties contractantes s'efforceront d'utiliser et de promouvoir l'utilisation de documents alignés sur la Formule-cadre des Nations Unies. Elles accepteront les documents établis par tous procédés techniques appropriés, pourvu que les réglementations officielles aient été respectées et qu'ils soient lisibles et compréhensibles.
65. **Marchandises en transit (Article 10).** Les Parties contractantes accorderont dans la mesure du possible un traitement simple et rapide aux marchandises en transit, en particulier à celles qui circulent sous le couvert d'un régime international de transit douanier, en se limitant dans leurs inspections aux cas dans lesquels les circonstances ou les risques réels les justifient. Elles tiendront compte en particulier de la situation des pays sans littoral. Elles s'efforceront de faciliter au maximum le transit des marchandises transportées dans des conteneurs ou autres unités de charge présentant une sécurité suffisante.
66. **Annexes.** Neuf annexes à la Convention traitent des questions d'application :
- *Annexe 1.* Harmonisation des contrôles douaniers et des autres contrôles
  - *Annexe 2.* Inspection médico-sanitaire, et dispositions particulières pour les marchandises en transit

- *Annexe 3.* Inspection vétérinaire, et dispositions particulières pour les marchandises en transit
- *Annexe 4.* Inspection phytosanitaire
- *Annexe 5.* Contrôle de la conformité aux normes techniques
- *Annexe 6.* Contrôle de la qualité
- *Annexe 7.* Règlement intérieur du Comité de gestion devant être constitué aux fins d'amendement de la convention si nécessaire
- *Annexe 8.* Facilitation du passage des frontières en transport routier international (introduisant le Certificat international de contrôle technique et le Certificat international de pesée de véhicule qui sont mutuellement reconnus par les Parties contractantes
- *Annexe 9.* Facilitation du passage des frontières dans le transport international de marchandises par chemin de fer (autorisant l'utilisation de la lettre de voiture ferroviaire CIM/SMGS, qui pourrait également être un document douanier à la place des autres documents de transport)

La Convention internationale de Genève de 1982 sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières, enregistrée sous le n° 23583 auprès du Secrétariat de l'ONU (référence 1409 du Recueil des Traités de l'ONU, vol. 3) fait l'objet de l'**Annexe II-10** du présent recueil.

c. *Convention de Nairobi de 1977 d'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières*

**67. Domaine et structure.** La Convention de Nairobi fait suite à la Convention de Bruxelles de 1950 portant création du Conseil de coopération douanière et organisation la coopération dans le domaine des douanes. Elle a pour objectifs d'assurer une réelle coopération entre les entités douanières des États pour prévenir et réprimer les infractions douanières portant préjudice aux intérêts du commerce et aux intérêts économiques et financiers des États. La Convention comprend le texte principal de l'instrument et dix annexes, qui en font partie intégrante. Chaque annexe décrit un domaine de coopération et d'assistance.

- Assistance spontanée par une administration douanière
- Assistance en matière de détermination des droits et taxes

- Assistance en matière de contrôles et enquêtes
- Dépôts des agents des douanes devant des tribunaux à l'étranger
- Présence des agents des douanes sur le territoire d'une autre Partie contractante
- Centralisation des renseignements
- Participation à des enquêtes à l'étranger
- Assistance en matière de surveillance
- Assistance en matière de lutte contre la contrebande de stupéfiants
- Assistance en matière de lutte contre la contrebande d'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. Cette manière de procéder peut compromettre la coopération, mais elle diminue ou élimine les chances de conflits entre les lois ou les incidents de frontière. Le Niger, par exemple, a accepté six des dix annexes ; il a refusé d'accepter l'annexe se rapportant à l'assistance en matière de surveillance.

**68. Applicabilité.** La Convention est entrée en vigueur le 21 mai 1980. Les pays indiqués ci-après l'ont ratifié ou y ont adhéré : Afrique du Sud (1993), Algérie (1988), Côte d'Ivoire (1983), Kenya (1983), Malawi (1978), Maroc (1980), Maurice (1985), Niger (1989), Nigéria (1984), Ouganda (1989), Sénégal (1992), Seychelles (2012), Swaziland (2000), Togo (1991), Tunisie (1983), Zambie (1984) et Zimbabwe (1982). Le petit nombre de pays d'Africains qui l'ont ratifié 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 l'Annexe VII-28 du présent recueil).

**69. Contenu.** Pour autant qu'elle énonce le principe de coopération entre les administrations douanières des États parties, la Convention semble avoir pour intention de prévenir tout abus. Ses principales dispositions sont présentées ici.

- 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 se peut que la Convention reflète les préoccupations suscitées par la possibilité qu'une administration des Douanes ne soit tentée d'empiéter sur le domaine d'autres services ou d'outrepasser ses compétences et, ce faisant, de porter atteinte, notamment à

des intérêts légitimes publics ou privés, ou aux droits personnels de citoyens ou d'étrangers.

- L'assistance mutuelle ne s'applique pas à l'arrestation de personnes ou au recouvrement de droits, amendes ou autres montants.
- Tout renseignement, document ou autre information, communiqué ou obtenu en application de la Convention, ne peut être utilisé qu'aux fins énoncées dans la Convention. Toutes les communications sont directement transmises entre les services des douanes intéressés.
- La capacité d'assistance doit être réciproque. Si le service des douanes d'une Partie contractante sollicite une assistance qu'il ne serait pas en mesure de fournir s'il lui était demandé de le faire, il doit en informer l'autre Partie, qui peut alors fournir ou non l'assistance demandée.

La Convention de Nairobi de 1977 d'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières, enregistrée sous le n° 19805 au Secrétariat des Nations Unies (référence 1226, n°143 du Recueil des Traités), fait l'objet de l'Annexe II-11 du présent recueil.

d. *Convention douanière de Genève de 1972 relative aux conteneurs et conventions connexes*

**70. Domaine et objectifs.** Trois conventions sont prises en compte :

- La Convention douanière de Genève relative aux conteneurs de 1972 conclue à Genève le 2 décembre 1972 sous les auspices des Nations Unies/Organisation maritime internationale. Elle vise à permettre la manipulation rapide et aisée des conteneurs et leur admission temporaire dans les pays ouverts au commerce international. Cette Convention a remplacé la première Convention douanière relative aux conteneurs en date du 28 mai 1956.
- La Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool de 1994 (21 janvier) conclue sous les auspices de la CEE/ONU. Elle vise également à faciliter le traitement en douanes de cette catégorie de conteneurs.
- La Convention douanière relative à l'importation temporaire des emballages de 1960 (6 octobre), conclue sous les auspices de l'Organisation mondiale des douanes, qui a un objectif et des dispositions similaires.

**71. Applicabilité.** La manière dont ces conventions sont appliquées diffère et est complexe.

- La Convention douanière relative aux conteneurs de 1972 a été ratifiée par l'Algérie (1978), le Burundi (1998), le Libéria (2005), le Maroc (1990) et la Tunisie (2009). La Gambie, le Kenya, le Malawi et l'Ouganda ont adhéré à la Convention douanière relative aux conteneurs d'octobre 1956, devenue obsolète.
- Les pays africains ci-après ont ratifié la Convention de 1960 relative à l'importation temporaire des emballages : Afrique du Sud (1973), Algérie (1988), Égypte (1963), Kenya (1983), Lesotho (1982), Ouganda (1970), République centrafricaine (1962) et Zimbabwe (1987).
- La Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool de 1994 a été signée par l'Ouganda (1994), mais ce dernier ne l'a pas ratifiée ; le Libéria a ratifié la Convention en 2005. Cette dernière, qui est en vigueur depuis 1998, est essentiellement appliquée par les pays européens.

Le nombre d'États africains ayant ratifié les conventions indiquées ci-dessus est très limité. Toutefois, l'Annexe III au Protocole n°3 joint à l'Accord sur le transit et le transport dans le Corridor Nord (NCTTA) de 2007 entre le Burundi, le Kenya, l'Ouganda, la République démocratique du Congo et le Rwanda stipule que les Parties à l'Accord s'engagent à accepter des unités de transport (conteneurs) approuvées conformément aux dispositions de la Convention douanière relative aux conteneurs de 1972 et de la Convention de 1956 qui l'a précédé. Il s'ensuit que, pour le Corridor, tous les pays sont liés par l'Accord NCTTA, tandis que pour le reste de leurs territoires, le Kenya et l'Ouganda sont liés par la Convention de 1956 et le Burundi par la Convention de 1972.

La Convention relative au régime douanier des conteneurs de 1956, enregistrée sous le n° 4834 au Secrétariat de l'ONU (référence 338, Recueil des Traités des Nations Unies 103), fait l'objet de l'Annexe II-12 du présent recueil.

La Convention relative au régime douanier des conteneurs de 1972, enregistrée sous le n° 14449 au Secrétariat de l'ONU (référence 988, Recueil des Traités des Nations Unies 43), fait l'objet de l'Annexe II-13 du présent recueil.

La Convention douanière relative à l'importation temporaire des emballages de 1960, enregistrée sous le n° 6861 au Secrétariat de l'ONU (référence 473, Recueil des Traités des Nations Unies 131), fait l'objet de l'**Annexe II-14** du présent recueil.

La Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool de 1994 a été enregistrée sous le n° 34301 et est publiée dans le Recueil des Traités des Nations Unies (vol. 2000, n° 289).

**72. Conteneurs.** Les Annexes à la Convention douanière relative aux conteneurs de 1972 énoncent de manière détaillée les caractéristiques techniques des conteneurs et de leurs marques. D'après la Convention :

- Chacune des Parties contractantes accordera l'admission temporaire aux conteneurs, qu'ils soient chargés ou non de marchandises, pour une durée de trois mois qui pourra être prolongée.
- La réexportation des conteneurs placés en admission temporaire pourra s'effectuer par tout bureau de douane compétent même si ce bureau est différent du bureau d'admission temporaire.
- Les conteneurs en admission temporaire peuvent être utilisés une seule fois pour le trafic interne.
- Pour bénéficier de l'agrément pour le transport sous scellement douanier, les conteneurs doivent satisfaire aux dispositions du Règlement qui figure en annexe à la Convention. Toutefois, les conteneurs agréés par une Partie contractante pour le transport sous scellement douanier et remplissant les conditions énoncées dans le Règlement seront admis par les autres Parties contractantes sous tout régime de transport international impliquant ce scellement des conteneurs. Les États contractants éviteront de retarder le transport des marchandises quand les déficiences constatées au niveau du conteneur sont d'importance mineure et ne créent aucun risque de fraude.

**73. Application dans le cas de l'Afrique.** Les pays africains devraient être encouragés à adhérer à cette Convention. Fait notable, la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR de 1975 (TIR signifie Transports internationaux routiers) stipule que les conteneurs agréés pour le transport des marchandises en application de la Convention de 1972 sont considérés comme répondant aux dispositions de la Convention de 1975.

74. **Palettes et emballages.** Ces deux Conventions contiennent des dispositions similaires. 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.
- e. *Conventions douanières liées à importation temporaire de marchandises*
75. Ces instruments sont les suivants :
- L'instrument fondamental en ce domaine est la Convention douanière de 1961 sur le carnet A.T.A pour l'admission temporaire de marchandises (Bruxelles 1961), examinée dans cette section. Les trois autres instruments énumérés ici ont été établis sur le même modèle. Ils ne sont pas analysés en détail dans le présent recueil.
  - La Convention douanière relative à l'importation temporaire de matériel professionnel (Bruxelles, 8 juin 1961) était, en juillet 2006, ratifiée par l'Afrique du Sud, l'Algérie, l'Égypte, le Kenya, le Lesotho, Madagascar, le Niger, l'Ouganda, la République centrafricaine, la Tunisie et le Zimbabwe (enregistrée au Secrétariat des Nations Unies sous le n° 6862 ; Recueil des Traités des Nations Unies, vol. 473, n° 153).
  - La Convention douanière relative à l'importation temporaire de matériel professionnel (Bruxelles, 11 juin 1968) était, en juillet 2006, ratifiée par l'Afrique du Sud, le Bénin, le Cameroun, le Gabon, le Ghana, le Kenya, le Lesotho, le Mali, le Niger, le Nigéria, l'Ouganda, le Sénégal, le Tchad et le Zimbabwe (elle est enregistrée au Secrétariat des Nations Unies sous le n° 5667, Recueil des Traités, volume 690, n° 97).
  - La Convention douanière relative à l'importation temporaire de matériel pédagogique (Bruxelles, 8 juin 1970) était, en juillet 2006, ratifiée par l'Afrique du Sud, le Bénin, le Cameroun, le Gabon, le Ghana, le Kenya, le Lesotho, le Mali, le Niger, l'Ouganda, le Rwanda, le Sénégal, la Somalie, le Tchad, le Togo et le Zimbabwe (enregistrée au Secrétariat des Nations Unies sous le n° 116507, Recueil des Traités, volume 817, n° 313).
76. **La Convention A.T.A.** La Convention douanière sur le carnet A.T.A pour l'admission temporaire de marchandises a été signée à Bruxelles le 6 décembre 1961. Selon les archives des Nations Unies, l'Afrique du Sud (1975), l'Algérie

(1973), la Côte d'Ivoire (1962), l'Égypte (1968), le Lesotho (1983), Maurice (1982), le Niger (1978), le Nigéria (1973), le Sénégal (1977) et la Tunisie (1971) l'ont ratifié ou y ont adhéré. Elle est enregistrée au Secrétariat des Nations Unies sous le N° 6864 et publiée dans le Recueil des Traités (volume 473, n° 219).

77. **Contenu.** Le système A.T.A d'admission temporaire de marchandises est basé sur un système de garanties du paiement des droits de douane par des associations professionnelles agréées, telles les chambres de commerce. Les associations émettrices délivrent des carnets A.T.A dont la durée de validité ne peut dépasser un an, qui indiquent la liste des marchandises, et leur valeur, devant faire l'objet d'une admission temporaire. Le carnet A.T.A est strictement réservé aux marchandises en transit devant être réexportées. Les marchandises devant faire l'objet d'une ouvraison ou d'une réparation ne peuvent être importées sous le couvert d'un carnet A.T.A (Article 3). En cas de non-observation des conditions d'admission en transit, l'association qui a délivré le carnet A.T.A doit régler les droits à l'importation et tout autre montant exigible à hauteur de 10 % au maximum du montant des droits à l'importation (Article 6) conjointement et solidairement avec les personnes redevables des sommes visées (idem). Il appartient à l'association émettant les carnets d'apporter la preuve que les marchandises ont été réexportées (Article 7). Pour protéger les usagers d'éventuels abus, la Convention stipule que les services des carnets en douane ne doivent donner lieu à aucun paiement supplémentaire « lorsqu'il est procédé à cette opération..... pendant les heures normales d'ouverture » (Article 10).

La Convention ne figure pas en annexe au présent recueil.

#### D. CONVENTIONS MARITIMES

78. **Domaine.** Les conventions maritimes sont nombreuses et rentrent dans deux catégories selon qu'elles relèvent du droit public ou du droit privé.
79. **Conventions de droit public.** La Convention sur la haute mer (Genève, 1958), qui énonce les principes fondamentaux de la liberté de la haute mer et du contrôle des États riverains de la mer sur les eaux adjacentes à leur littoral, a ouvert la voie en ce domaine. Une première sous-catégorie est constituée par les conventions ayant trait à la sécurité des navires et de la navigation, comme la Con-

vention 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 deuxième sous-catégorie est constituée par les conventions axées sur la conservation et l'environnement, comme la Convention de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures ou la Convention de 1954 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). Parmi ces conventions, deux revêtent un intérêt particulier en matière de facilitation :

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

**80. Conventions de droit privé.** La seconde catégorie regroupe les conventions traitant des aspects commerciaux de la navigation marchande, et en particulier : i) de la responsabilité du transporteur par mer (règles de Bruxelles/Visby et de Hambourg) ; et ii) de la responsabilité du propriétaire du navire. Les instruments rentrant dans cette catégorie ont un rapport indirect avec le processus de facilitation parce que le respect de leurs règles favorise l'harmonisation des pratiques commerciales et permet aux transporteurs et aux chargeurs de se sentir plus en sécurité ce qui, en fin de compte, a un impact sur les taux de fret et les primes d'assurance. Ces conventions sont rapidement passées en revue dans les paragraphes qui suivent. Les pays qui les ont ratifiés ou qui y ont adhéré sont également indiqués :

- Convention internationale de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (modifiée ultérieurement en Règles de Visby)
- Convention de 1978 sur le transport de marchandises par mer (Règles de Hambourg)
- Convention de Vienne de 1991 sur la responsabilité des exploitants de terminaux
- Conventions pour l'unification des règles sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer

a. *Convention et Statut de Genève de 1923 sur le régime international des ports maritimes*

- 81. Généralités.** Cette Convention est l'une des conventions établies durant la période 1921-1929 dans le cadre desquelles, après la signature du Traité de Versailles, 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 le droit fil de la Convention et le Statut de Barcelone de 1921 sur la liberté de transit. Elle lie non seulement les États et les autorités portuaires, mais aussi tous les concessionnaires et terminaux « de toutes sortes ». Elle est de toute évidence créatrice de normes et est d'application directe.
- 82. Applicabilité.** Le 2 septembre 1925, le Royaume-Uni a adhéré à cette Convention pour le compte du Cameroun (sous mandat britannique), de la Gambie, du Ghana (en tant que Côte d'Or), du Kenya, de Maurice, du Nigéria, de la Sierra Leone, du Somaliland, du Tanganyika et de Zanzibar. En revanche, la France a exclu, lors de son adhésion (1<sup>er</sup> décembre 1924), l'intégralité de ses colonies, protectorats et autres dépendances. Il s'ensuit que le Burkina Faso (1966), la Côte d'Ivoire (1966) et Madagascar (1967) n'ont adhéré à la Convention qu'après leur indépendance, de même que le Maroc (1972), Maurice (1969), le Nigéria (1967) et le Zimbabwe (1998).
- 83. Question sujette à controverse.** Le droit d'un navire étranger à l'accès au port d'un autre pays est un point litigieux en droit international<sup>27</sup>. La coutume internationale ne reconnaît pas ce droit. Le droit anglais, par contre, l'admet et la loi intitulée "*Dangerous Vessels Act*" de 1995 donne, en Grande Bretagne, les pouvoirs nécessaires aux autorités portuaires pour interdire l'entrée des navires en question dans leur port. Le droit français assujettit toute entrée à la seule autorisation du capitaine de port auquel les tribunaux accordent en ce domaine totale liberté de décision. Le problème se pose toutefois de manière plus aiguë par suite du risque de pollution des eaux portuaires et on assiste à une évolution en faveur de l'interdiction au lieu de la reconnaissance du droit d'accès. Mais tout refus d'accès, dans quelque système juridique que ce soit, doit être justifié par un motif valide.
- 84. La Convention.** La Convention n'affirme pas expressément l'existence d'un droit d'accès automatique, mais énonce une règle d'égalité de traitement entre les navires battant pavillon national et les navires étrangers « en ce qui concerne la liberté d'accès au port, son utilisation et la complète jouissance des

commodités ». Elle reconnaît de ce fait et de manière implicite l'existence d'un droit d'entrée, qui peut être restreint pour des motifs de « bonne administration », pourvu que le principe de l'égalité de traitement soit respecté. Le régime, tel que décrit par les Articles du Statut, se présente donc comme suit :

- *Définition (Article 1)*. Un port maritime est un port normalement fréquenté par les navires de mer et servant au commerce extérieur.
- *Égalité de traitement des navires (Article 2)*. 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 l'attribution de places à quai, les facilités de chargement et de déchargement, ainsi que les redevances portuaires, les droits et taxes de toute nature et les prestations de service en général.
- *Publication des droits et taxes (Article 4)*. Tous les droits et taxes pour l'utilisation des ports maritimes doivent être publiés avant leur mise en vigueur.
- *Égalité de traitement au niveau des droits et taxes (Articles 5 à 7)*. Toutes les marchandises, quel que soit le pavillon du navire à bord duquel elles sont importées ou exportées, doivent être assujetties 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.

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.

**85. Application aux marchandises transportées par chemin de fer.** Les dispositions de l'Article 6 de la Convention revêtent un intérêt particulier. Elles donnent effet aux dispositions des Articles 4 et 20 à 22 de la Convention et du Statut de Genève de 1923 sur le régime international des voies ferrées, que l'État partie à la Convention sur le régime des ports soit ou non partie à celle sur les voies ferrées. Aucun des États francophones n'est partie à la Convention de Genève de 1923 sur les voies ferrées. Ils sont toutefois tenus au respect de certaines de ses dispositions par les renvois de la Convention sur les 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 qui aurait un caractère de malveillance dans le domaine des tarifs ferroviaires. L'Article 22 étend l'application des dispositions des articles précédents aux marchandises séjournant dans les ports. Cependant, la Convention de Genève de 1923 sur le régime international des ports maritimes ne fait aucune référence aux transports routiers, ce qui témoigne du rôle prédominant joué par les chemins de fer dans le domaine des transports terrestres à l'époque de la signature de la Convention. Les marchandises transportées par chemin de fer sont donc protégées, mais non les autres.

- 86. Mise en application.** Il n'est pas certain que cette Convention soit effectivement appliquée. Il existe des raisons de penser que les États africains ne sont pas au fait des obligations qui leur incombent en vertu de cette dernière, et sont peu enclins à assurer le respect de ses dispositions car ils accordent généralement des régimes spéciaux, plus favorables, à leurs navires, dans leurs ports. Fait notable, les Parties à l'Accord de Cotonou de 2000 — parmi lesquelles figurent 30 États africains, dont 15 États riverains — se sont engagées à accorder aux navires de toute autre Partie contractante un traitement qui n'est pas moins favorable que celui accordé à leurs propres navires en ce qui concerne l'accès aux ports, l'utilisation des infrastructures, ainsi que les redevances ou droits, les facilités douanières, l'attribution des postes à quai et l'accès aux terminaux. Ces dispositions sont inutiles dans le cas des États parties à la Convention de Genève de 1923 sur le régime international des ports maritimes puisqu'ils sont tenus d'accorder le même traitement à tous les navires, qu'ils arborent ou non le pavillon d'un État partie à l'Accord de Cotonou de 2000. De même, les principes de base de la Convention de New York de 1965 relative au commerce de transit des États sans littoral énoncent les droits devant être accordés aux navires arborant le pavillon d'État dépourvu de littoral, dans les ports des États situés sur le littoral. Ces droits sont, de fait, déjà accordés par la Convention de Genève de 1923 sur le régime international des Ports maritimes, et les États parties à cette Convention étaient liés par ces dispositions. Les navires, qu'ils arborent ou non le pavillon d'un État partie à la Convention de Cotonou de 2000, sont en droit de bénéficier du même traitement.

La Convention et le Statut sur le régime international des ports maritimes sont enregistrés sous le n° 1379 au répertoire de la Société des Nations Unies (référence 58,

Recueil des Traités de la Société des Nations, 285). Son texte fait l'objet de l'Annexe II-15 du présent recueil.

b. *Convention de Londres visant à faciliter le trafic maritime international*

87. **Objectif.** La Convention de Londres de 1965 a pour objet de faciliter le trafic maritime international en simplifiant et réduisant au minimum les procédures, les formalités et les documents requis pour l'entrée, le séjour au port et la sortie des navires participant au commerce international.
88. **Applicabilité.** Cette Convention a été conclue sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI). Elle comptait 114 Parties contractantes au 30 avril 2010. Ce jour, les pays qui l'ont ratifié ou qui y ont adhéré sont les suivants : Algérie, Bénin, Burundi, Cameroun, Cabo Verde, Congo, Côte d'Ivoire, Égypte, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Kenya, Libéria, Libye, Madagascar, Mali, Maurice, Nigéria, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Tanzanie, Tunisie et Zambie. Le Code de la marine marchande de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) fait expressément référence à la Convention.
89. **Domaine et structure.** La Convention a été adoptée pour éviter de retarder inutilement le trafic maritime, pour accroître la coopération entre États et pour uniformiser dans toute la mesure du possible les formalités et autres procédures. Elle a pour but de prohiber le harcèlement des capitaines de navires, des équipages, des passagers et des agents de la compagnie de navigation, par des formalités portuaires excessives. Elle réduit au minimum le nombre et le type de documents que doit produire le capitaine du navire. Une annexe à la Convention énumère les huit documents qui, à moins que des circonstances spéciales et exceptionnelles ne justifient la demande de renseignements supplémentaires, doivent suffire aux autorités portuaires et autres pour accomplir leurs devoirs de contrôle concernant le navire. La Convention se présente sous une forme similaire à celle de la Convention de Kyoto de 1973 pour la simplification et l'harmonisation des procédures douanières. L'Annexe à la Convention présente des informations détaillées pour la mise en application des « Normes » et des « Pratiques recommandées » pour les formalités :
- La Convention définit les *normes* comme des mesures convenues au plan international qui sont nécessaires et applicables aux fins de faciliter le trafic maritime international.

- Les *pratiques recommandées* sont les mesures qui permettent de procéder de la manière souhaitable. Par exemple, des procédures simplifiées devraient être appliquées aux passagers des navires 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 lorsque les fonctionnaires doivent faire des heures supplémentaires. L'Organisation maritime internationale a également mis au point huit formulaires types pour l'arrivée et le départ des marchandises et des passagers et encourage le recours aux moyens de communication électroniques pour assurer la transmission de ces formulaires entre le navire et les bureaux du port. L'amendement de 2005 à la Convention a ajouté des dispositions non exhaustives qui : 1) recommandent aux autorités d'utiliser les informations transmises avant l'arrivée et le départ pour faciliter le traitement des données et accélérer le mouvement des marchandises et des personnes ; 2) encouragent la transmission par voie électronique des informations. Cette disposition suggère que tous les Membres modernisent leurs ports et leurs bureaux en les équipant de technologies de l'information.

La Convention visant à faciliter le trafic maritime international, dite Convention FAL, est enregistrée sous le n° 8564 au Secrétariat de l'ONU (référence 591, Recueil des Traités 265), et fait l'objet de l'**Annexe II-16** du présent recueil. La Convention initiale a fait l'objet de plusieurs amendements qui avaient pour objet de la moderniser et, ce faisant, de promouvoir la facilitation du trafic maritime international. Le dernier amendement en date remonte à juillet 2005 et est entré en vigueur en novembre 2006 (voir l'**Annexe II-17** du présent recueil).

c. *Convention de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance*

- 90. Généralités.** Cet instrument concerne la responsabilité du transporteur maritime. La convention d'origine, signée à Bruxelles en 1924, a été modifiée en 1968 par un protocole énonçant les Règles dites de Visby, qui ont relevé les plafonds des responsabilités et élargi la portée de la Convention<sup>28</sup>.
- 91. Applicabilité.** Les pays énumérés ci-après ont ratifié la Convention de Bruxelles de 1924, ou y ont adhéré : Algérie, Angola, Cameroun, Cabo Verde, Égypte (mais elle a dénoncé la Convention en 1997), Gambie, Ghana, Guinée-

Bissau, Côte d'Ivoire, Kenya, Madagascar, Maurice, Mozambique, Nigéria, République démocratique du Congo (en tant que Zaïre), São Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie et Tanzanie. L'Égypte est le seul pays du continent africain qui a ratifié le Protocole de 1968 (Règles de Visby), en émettant une réserve au titre de l'Article 8. La Convention a été dénoncée par le Danemark, la Finlande, l'Italie, la Norvège, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède à la suite d'un mouvement lancé en faveur d'une nouvelle convention, dite des Règles de Hambourg, qui est examinée dans la suite du texte. En outre, un certain nombre d'États, comme la France en Europe et les États membres de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) en Afrique, imposent le recours à leur législation nationale pour tout transport au départ ou à destination de l'un de leurs ports, ce qui engendre un conflit entre les lois des États parties au contrat de transport maritime. Le Cameroun et le Congo, par exemple, sont tous deux signataires de la Convention de Bruxelles de 1924 et membres de la CEEAC, dont le Code de la marine marchande, promulgué en 2001 énonce des règles différentes de celles de la Convention de Bruxelles. Il existe donc des motifs de conflits entre les textes de loi.

92. **Domaine.** La Convention stipule les règles concernant la responsabilité du transporteur maritime depuis le chargement jusqu'au déchargement des marchandises lorsque celles-ci sont enregistrées sur un connaissement, y compris un connaissement émis en vertu d'une charte-partie. Elle est donc la source type des règles de droit du transport maritime des marchandises diverses. Elle ne s'applique pas au transport des cargaisons mises sur le pont ou transportées en vertu d'une charte-partie sans connaissement. Elle n'est pas applicable aux opérations prenant place à terre, avant le chargement des marchandises sur le navire ou après leur déchargement de celui-ci, même si ces dernières marchandises sont détenues par le transporteur maritime. Elle ne s'applique donc pas aux opérations dans les terminaux, même si ceux-ci sont placés sous le contrôle du transporteur maritime. D'autres régimes de responsabilité s'appliquent dans ce cas. La Convention s'applique quand le connaissement a été émis dans un État qui est Partie à la Convention, quand le transport commence dans un État qui est une Partie contractante, et quand le connaissement renvoie spécifiquement à la Convention (clause primordiale). Bien que la Convention de Bruxelles de 1924, dans les limites restreintes de son domaine d'application, soit généralement applicable aux transports internationaux entre les pays industrialisés et les pays africains, elle peut ne pas s'appliquer aux échanges entre pays africains. De manière générale, le régime de responsabilité

défini par les règles de Bruxelles, en vertu desquelles la charge de la preuve de la faute du transporteur incombe à l'expéditeur ou au consignataire de la marchandise, est considéré par les chargeurs, en particulier dans les pays en développement, trop favorable aux transporteurs et à leurs agents, qui sont aussi couverts par les limites de responsabilité stipulées dans la convention.

La Convention de Bruxelles de 1924 fait l'objet de l'**Annexe II-18** du présent recueil.

d. *Convention de 1978 sur le transport de marchandises par mer (Règles de Hambourg)*<sup>29</sup>

- 93. Applicabilité.** Les règles dites de Hambourg, adoptées le 31 mars 1978, sont en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1992. La Convention stipulant les règles n'a été ni signée ni ratifiée par la plupart des États maritimes. Les États africains ci-après l'ont ratifié ou y ont adhéré : Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Égypte, Gambie, Ghana, Guinée, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Maroc, Nigéria, Ouganda, République démocratique du Congo, Sénégal, Sierra Leone, Tanzanie, Tunisie et Zambie. Elle est donc applicable pour le transport de marchandises entre ces États et conformément à la législation de ces derniers.
- 94. Attrait.** L'attrait limité des Règles de Hambourg ressort clairement de l'échec du processus de signature et de ratification du projet de Convention de 1980 sur le transport multimodal de marchandises. Ce projet de Convention reprenait les Règles de Hambourg comme base de son régime de responsabilité et n'était donc pas acceptable par les États qui n'acceptaient pas les Règles de Hambourg. Le Code de la Marine marchande de la CEMAC de 2001 incorpore les Règles de Hambourg et fait expressément référence à la Convention de Hambourg.
- 95. Domaine.** La Commission des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) a préparé les Règles de Hambourg parce que les pays en développement souhaitaient disposer d'un instrument plus favorable aux chargeurs que la Convention de Bruxelles de 1924. Ces Règles sont également réputées avoir été inspirées par la loi française de 1966 sur le transport maritime, qui a actualisé le Code de commerce de manière à mieux protéger les chargeurs. L'application des nouvelles dispositions est, en droit français, obligatoire (elle est d'ordre public) ; aucune clause paramount contraire à ses dis-

positions figurant dans un connaissement ou dans un contrat de transport n'est valide. La Convention est décrite comme un ensemble de règles couvrant la totalité de l'opération de transport :

- La Convention s'applique à tous les transports de marchandises par mer, sous connaissement, qu'elles soient chargées en pontée ou en cales.
- La période pendant laquelle la responsabilité du transporteur est engagée n'est plus limitée du stade sous palan au stade sous palan mais couvre toute la durée pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde.
- Il y a présomption de responsabilité contre le transporteur ; la charge de la preuve est inversée : le transporteur doit établir qu'il fait preuve de la diligence voulue.
- La liste des cas et circonstances d'exonération est limitée.

**96. 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. Fait notable, bien que ses propres lois protègent les chargeurs, l'État français, après avoir promulgué la loi n° 81-348 (15 avril 1981) autorisant la ratification, ne les a jamais ratifiées. Une étude serait nécessaire pour identifier les types de contrats de transport maritime entre le monde industrialisé et l'Afrique et évaluer leur impact sur le coût des transports et la facilitation.

Les Règles de Hambourg ne figurent pas en annexe au présent recueil.

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

**97. Historique.** L'approche globale employée 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. Celle-ci a été signée à Vienne le 19 avril 1991. Comme la Convention de Hambourg, elle vise à éliminer les obstacles juridiques qui sont préjudiciables aux intérêts des chargeurs et des destinataires de marchandises des pays en développement. Elle a pour but d'établir des règles uniformes sur la responsabilité pour pertes, avaries, retard de livraison ou autres, 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 de 1991 n'est toujours pas entrée en vigueur et il est peu probable qu'elle sera ratifiée par le nombre de pays requis ou qu'elle obtiendra le nombre d'adhésions nécessaires à cet effet. Ses dispositions peuvent toutefois présenter de l'intérêt pour la formulation d'une convention régionale ou sous-régionale en la matière. Aucun État africain ne semble néanmoins soucieux d'assujettir ses propres exploitants de terminaux — dont un certain nombre sont des entreprises publiques — à la discipline imposée par la Convention. Aucune convention ou réglementation africaine n'a donc été formulée ou publiée. L'Égypte et le Gabon sont les seuls pays africains qui avaient ratifié la Convention en juillet 2013.

**98. Contenu.** Les principales dispositions sont présentées ci-après :

- *Définition d'exploitant de terminal de transport (Article 1).* L'exploitant d'un terminal de transport désigne toute personne qui, dans l'exercice de sa profession, prend en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'exécuter des services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises dans une zone placée sous son contrôle.
- *Champ d'application (Article 2).* Les règles formulées par la Convention s'appliquent quand les services relatifs au transport sont exécutés par un exploitant dont l'établissement est situé dans un État partie ou quand les services relatifs au transport sont régis par la loi d'un État partie.
- *Fondement de la responsabilité (Article 5).* L'exploitant doit émettre un accusé de réception et est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu les marchandises en bon état apparent. En cas d'avaries, de retards ou autre durant la prestation des services, l'exploitant est présumé responsable sauf s'il prouve que les avaries, le retard ou autre, ne sont pas imputables à ses actions ou à sa négligence.
- *Limites de responsabilité (Articles 6 à 9).* L'exploitant peut limiter sa responsabilité. Le droit de limitation de responsabilité n'est pas consenti lorsque les dommages, les pertes, les retards, etc. résultent d'un acte ou d'une omission de l'exploitant lui-même, ou de ses préposés ou mandataires.
- *La Convention en tant qu'instrument à caractère obligatoire (Article 13).* Toute stipulation figurant dans un contrat conclu par un exploitant aux fins de l'exploitation du terminal est nulle et non avenue dans la mesure où elle

déroge, directement ou indirectement, aux dispositions de la présente Convention.

La Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international fait l'objet de l'**Annexe II-19** du présent recueil.

f. *Convention pour l'unification des règles concernant la responsabilité des propriétaires de navires de mer (Bruxelles, 10 octobre 1957)*

**99. Historique.** Les conflits de lois entre droit anglais et droits des pays d'Europe continentale ont conduit, à partir de 1885, à l'organisation d'une série de conférences et à la préparation d'instruments juridiques pour limiter la responsabilité des propriétaires de navires de mer. La première convention en ce domaine, conclue en 1924, n'est plus en vigueur. Elle a été remplacée le 10 octobre 1957 par une Convention ratifiée par le Congo, le Ghana, Madagascar et Maurice. Cette Convention autorise le propriétaire de navire à limiter sa responsabilité pour dommages, y compris la mort, causés aux passagers et les dommages causés aux marchandises, à condition que le propriétaire ou son mandataire ne soit pas en faute. Elle a été remplacée, elle aussi, par une autre Convention (référence 1412, Recueil des Traités de l'ONU 73) en 1976, qui est examinée ci-après.

**100. Convention de Londres de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes.** Cette Convention, qui a été signée le 10 novembre 1976 à Londres, énonce les règles applicables à la responsabilité du propriétaire d'un navire. Elle définit et énumère les cas dans lesquels s'applique la limitation de responsabilité. Ceux-ci comprennent non seulement les pertes subies par les passagers et au niveau des marchandises, mais aussi les retards de transport. Une faute simple n'interdit plus le recours à la limitation de responsabilité ; il faut prouver que la faute a été commise de manière délibérée ou est inexcusable. La Convention stipule également que les plafonds de responsabilité sont établis en Droits de tirage spéciaux (DTS).

**101. Applicabilité.** Le Bénin est l'un des 12 premiers États ayant ratifié la Convention, qui est entrée en vigueur pour les signataires en 1996. La Sierra Leone l'a ratifié en 2002. Le Protocole de 1996 conclu pour amender la Convention est entré en vigueur en février 2004. Toutefois, dans le cas de l'Afrique centrale, les dispositions de la Convention sont incorporées dans le Code de la marine

marchande 2001 de la CEMAC (Titre V, Articles 100 à 113) et s'appliquent donc aux États de la CEMAC et à leur trafic.

- 102. Convention de Bruxelles de 1961 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer.** Les pays suivants ont ratifié cette Convention, qui a été signée le 29 avril 1961, ou y ont adhéré : Algérie, Congo, Libéria, Madagascar, Maroc République démocratique du Congo et Tunisie. Les articles 419 à 426 du Code de la Marine marchande de la CEMAC reprennent exactement les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1961, ce qui la rend, de facto, applicable dans les États de la CEMAC et par ces derniers. La Convention, qui s'applique exclusivement aux passagers, et non à leurs bagages, stipule l'obligation, pour le transporteur, de faire preuve de diligence raisonnable. Il incombe au passager de faire la preuve de l'absence d'une telle diligence, sauf si le dommage a été causé par un incendie, une explosion, un échouement, un naufrage ou toute autre perte totale. Cette Convention stipule également un plafond pour la responsabilité monétaire du transporteur.
- 103. Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages (modifiée par le 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. Il y a présomption de négligence en cas d'incendie, d'échouement ou de collision. Les plafonds de responsabilité sont fixés à un niveau plus élevé que dans la Convention de Bruxelles de 1961. Les seuls États africains ayant ratifié la Convention sont l'Égypte, la Guinée équatoriale, le Libéria, la Libye, le Malawi et le Nigéria. Cette Convention a été complétée par un Protocole améliorant l'indemnisation du passager, précisant la responsabilité du transporteur et introduisant l'obligation d'assurance. Aucun État africain ne l'a ratifiée. L'Union européenne a ratifié le Protocole au nom de ses États membres, puis a émis un Règlement européen devant être appliqué par lesdits États, car le Protocole n'a pas d'effet direct. Cette procédure pourrait servir d'exemple aux organisations régionales et sous-régionales africaines, à condition que les différents États acceptent de leur transférer ou de leur reconnaître les compétences nécessaires en matière de traité.
- 104. Code de conduite des Conférences maritimes de 1974 de la CNUCED.** Cette Convention des Nations Unies de 1974 a été lancée par la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) qui a résolument soutenu son adoption par les pays en développement. Il était admis que

les conférences maritimes étaient des «entités fermées» qui ne fournissaient guère d'informations aux chargeurs, n'acceptaient pas parmi leurs membres de compagnies maritimes de pays en développement et fixaient les taux de fret de manière arbitraire. L'objectif consistait donc, dans un esprit de coopération, à ouvrir les conférences à toutes les compagnies maritimes. Les chargeurs auraient largement accès à des informations et ils auraient, ainsi que les autorités nationales, les moyens d'intervenir dans le cadre du système. Des associations de chargeurs devaient, notamment, être constituées pour représenter les intérêts de ces derniers et contrôler la répartition du trafic entre les chargeurs membres de la Conférence. D'autres dispositions du Code sont présentées ici.

- Selon l'Article 2 du Code, le trafic doit être réparti également entre les groupes de compagnies maritimes du pays d'origine et du pays de destination. Les compagnies des pays tiers peuvent obtenir le trafic non affecté aux compagnies précédentes. Il s'agit là de la clé de 40/40/20.
- Les procédures de prise de décision sont fondées sur le principe de l'égalité entre toutes les compagnies membres de la Conférence (Article 3). Des règles de conduite doivent être préparées et appliquées, et toute infraction ou tout manquement à ces règles est passible de sanction (Articles 4 et 5). Tous les accords de conférence sont mis, sur demande, à la disposition des autorités des pays intéressés (Article 6).
- Des accords de fidélité peuvent être conclus avec les chargeurs. Lesdits accords fixent, entre autres, le taux de fret applicable aux chargeurs fidèles. Ils énoncent aussi les autres droits et obligations des Parties (Article 7).
- Tous les tarifs doivent être mis à la disposition des chargeurs et autres parties intéressées (Article 9).
- Les taux de fret doivent être fixés « au niveau le plus bas qui soit possible » permettant aux compagnies maritimes de réaliser « un profit raisonnable ». Les taux de fret promotionnels et/ou de taux de fret spéciaux pour certaines marchandises sont fixés de manière à prendre en compte les intérêts des pays en développement et des pays sans littoral (Article 12). Aucune différence injuste n'est faite entre des chargeurs se trouvant dans une situation similaire.
- La conférence informe les chargeurs de leur intention d'appliquer un nouveau tarif 150 jours avant la date prévue. Des consultations sont ouvertes et, en cas de désaccord, la question est soumise à la conciliation (Article 14).

- Les chargeurs peuvent proposer des taux de fret promotionnels pour les exportations non traditionnelles. Ces taux sont valides pendant une période de 12 mois. Ils ne doivent pas « fausser notablement la concurrence avec les exportations d'un produit analogue en provenance d'un autre pays desservi par la conférence » (Article 15).

Le Code de conduite des Conférences maritimes de 1974 est enregistré sous le n° 22830 au Secrétariat de l'ONU (1334 Recueil des Traités des Nations Unies 15) et fait l'objet de l'Annexe II-20 de ce recueil.

## E. CONVENTIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS FERROVIAIRES

- 105. Convention et Statut de Genève de 1923 sur le régime international des voies ferrées.** Les chemins de fer ont très largement contribué au développement de la coopération internationale en matière de transport et de facilitation. Parce qu'ils avaient le monopole des transports sur de longues distances au XIX<sup>e</sup> siècle, ils ont eu tendance à abuser de leur position dominante. La première convention sur le régime international des voies ferrées, la Convention de Berne de 1890, a résulté en partie des abus commis par les chemins de fer allemands qui imposaient des tarifs préjudiciables au port autrichien de Trieste et au port néerlandais de Rotterdam, mais artificiellement profitables aux ports de Brême et de Hambourg<sup>30</sup>. La Convention de 1890 a été amendée par la Convention de 1923.
- 106. Applicabilité.** La Convention de Genève de 1923 est, à l'instar de la Convention et Statut de Genève de 1923 sur le régime international des ports maritime, l'une des conventions importantes conclues après le Traité de Versailles. Comme toutes les conventions sur les chemins de fer qui se sont succédé, elle n'a pas eu de succès en Afrique, si ce n'est qu'elle a été ratifiée par le Royaume-Uni en 1925 pour le compte de la plupart de ses possessions ou protectorats : le Cameroun sous mandat britannique, la Côte d'Or (le Ghana), la Gambie, le Nigéria, le Nyassaland (Malawi), la Rhodésie (Nord et Sud) (Zimbabwe), la Sierra Leone, le Tanganyika (Tanzanie). La Convention est certes en vigueur, car le Malawi et le Zimbabwe y ont officiellement adhéré, le premier en 1969 et le second en 1989. Par contre, la Tanzanie, qui applique la doctrine de la table rase, ne se considère pas liée par la Convention.

**107. Contenu.** Les dispositions du Statut rentrent dans deux catégories : i) les engagements des Parties contractantes en matière de développement et de facilitation du trafic international ; et ii) les règles de droit concernant les relations entre les chemins de fer et leurs usagers.

Les principales dispositions concernant la facilitation sont présentées ci-après :

- *Articles 1 à 3.* Les lignes existantes des différents réseaux nationaux doivent être raccordées. Des gares frontières communes devront être construites chaque fois que cela sera possible. L'État sur le territoire duquel les gares frontières seront situées accordera appui et assistance aux employés de chemin de fer de l'autre État.
- *Articles 4 à 7.* La liberté d'exploitation est la règle, mais sera exercée sans que cela n'entrave le trafic international. Toute discrimination à l'égard de l'autre État contractant est prohibée.
- *Article 8.* Les formalités de douane, de police et d'immigration doivent être réglementées de façon à ne pas entraver le trafic international.
- *Articles 9 à 13.* Les Parties contractantes doivent conclure des accords pour faciliter l'échange et l'emploi réciproque du matériel roulant.

Il importe de noter, dans les dispositions présentant un intérêt particulier pour les relations entre les chemins de fer et leurs clients, l'engagement de promouvoir, autant que possible, des itinéraires directs pour la totalité des trajets et d'exécuter les formalités relatives aux transports directs d'une manière aussi uniforme que possible.

La Convention et Statut de 1923 sur le régime international des voies ferrées est enregistrée au répertoire de la Société des Nations (référence 75 Répertoire de la Société des Nations 55) et fait l'objet de l'**Annexe II-21** du présent recueil.

**108. Convention de Berne de 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires.** La Convention de Genève de 1923 a été remplacée par d'autres Conventions et Protocoles en date du 7 février 1970, et enregistrée au Secrétariat de l'ONU sous le n° 16900 (référence 1100, Recueil des Traités des Nations Unies 164), qui ont eux-mêmes été modifiés en 1973, 1977 et 1980. Aucun État africain n'est partie aux Conventions et Protocoles de 1970. Enfin, le 9 mai 1980, une nouvelle Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) a été conclue à Berne<sup>31</sup>. Cette Convention : 1) définit le rôle et la compétence de l'Organisation intergouvernementale pour les transports inter-

nationaux ferroviaires (OTIF) et de son Secrétariat général, et 2) énonce les normes applicables aux transports internationaux ferroviaires, dites Règles Uniformes. Ces dernières s'appliquent à tous les envois de marchandises internationaux sous couvert d'une lettre de voiture directe établie pour un parcours empruntant au moins deux réseaux ferroviaires appartenant à des États parties à la COTIF. Les signataires de la Convention conviennent des lignes de chemin de fer 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. L'Algérie, le Maroc et la Tunisie sont les seuls États africains membres de l'OTIF et Parties contractantes à la Convention de 1980. Mais, s'ils se matérialisent, les projets de raccordement des réseaux de chemins de fer africains amèneront sans doute les États à revoir leur position et à adhérer à cette Convention<sup>32</sup>. La Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous couvert de lettres de voiture SMGS, a été établie dans le même esprit, mais a été conclue sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU) et adoptée à Genève le 9 février 2006. Elle n'est pas encore entrée en vigueur.

## F. CONVENTIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS FLUVIAUX

- 109. Convention de Barcelone de 1921<sup>33</sup>.** Le Royaume-Uni a ratifié en 1922, pour le compte de l'Empire britannique, à l'exception des Dominions (Afrique du Sud), la Convention et Statut du régime des voies navigables intérieures d'intérêt international du 20 avril 1921. Il s'ensuit, sous réserve de l'application du principe de la table rase, que certains États africains sont Parties à la Convention dont ils ont hérité.
- 110. Contenu.** Comme toutes les conventions conclues durant la période de la Société des Nations, cet instrument est basé sur les principes de la liberté de mouvement, d'égalité de traitement entre États et de tarifs minimums :
- *Libre navigation (Article 3)*. Les navires arborant le pavillon d'un État contractant à la Convention auront droit au libre passage dans les eaux navigables placées sous l'autorité d'un autre État contractant.
  - *Égalité de traitement (Articles 4 et 5)*. Les biens et les pavillons des États contractants seront traités sur un pied de parfaite égalité. Il ne sera fait aucune distinction entre les nationaux et les pavillons des États non

riverains. Les seules exceptions à la règle concernent le trafic entre un port placé sous la souveraineté d'un État contractant et un autre de ses ports, ou la limitation du trafic entre deux États riverains aux navires et aux opérateurs de ces États.

- *Droits (Article 7)*. Aucun droit ne sera perçu si ce n'est pour le règlement de services rendus et ne le sera qu'aux fins de couvrir de manière équitable les coûts de l'entretien et de l'amélioration de la navigabilité des voies d'eau.
- *Transit (Article 8)*. Le trafic de transit sera soumis aux règles formulées dans la Convention de Barcelone sur la liberté de transit.
- *Égalité de traitement en matière de douanes, octrois ou autres prélèvements fiscaux (Article 9)*. Les droits de douane ne doivent pas être supérieurs à ceux levés aux autres postes-frontière de l'État intéressé.
- *Partage des coûts (Article 10)*. 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 juste part des coûts d'entretien.

La Convention et Statut du régime des voies intérieures navigables d'intérêt international (référence 7 Recueil des Traités de la Société des Nations 35) fait l'objet de l'Annexe II-22 du présent recueil.

## G. CONVENTIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS ROUTIERS

- 111. Historique.** Le transport routier s'est considérablement développé au cours du dernier siècle et a connu une expansion phénoménale depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Dans les pays industrialisés, et sous réserve de l'importance du volume des marchandises en vrac qui sont généralement transportées par chemin de fer, entre 55 et 98 % de toutes les marchandises sont transportées par la route. L'expansion des transports internationaux a nécessité la formulation d'un ensemble de règles uniformes. Ces règles sont soit de droit public, comme celles qui concernent la signalisation routière, les véhicules et les procédures douanières, soit de droit privé, comme celles qui se rapportent aux contrats de transport, d'assurance et autres.
- 112. Présentation.** Ces questions et les conventions y afférentes sont examinées dans l'ordre suivant :

- Le trafic et les véhicules, dans un objectif de sécurité et d'harmonisation des normes entre États et juridictions. Les Conventions pertinentes sont les Conventions de Genève et de Vienne sur le trafic routier et la signalisation.
- La réglementation des aspects douaniers des transports. À cet égard, la Convention sur le transport international par la route sous couvert de carnets TIR présente un intérêt particulier.
- Le régime à appliquer aux véhicules routiers commerciaux temporairement importés ou utilisés dans le transport international.
- Le contrat de transport lui-même, établissant la responsabilité du transporteur. La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) est un modèle en la matière. Elle a influencé les conventions et les codes établis au niveau des sous-régions.

a. *Convention de Genève de 1949 sur la circulation routière et Convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière*

- 113. Convention de Genève de 1949 sur la circulation routière.** La première Convention a été conclue à Genève le 19 septembre 1949 à la suite de la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles, et est entrée en vigueur en 1952. Les pays africains qui y avaient adhéré ou qui l'avaient ratifié en mai 2010 sont les suivants : Afrique du Sud (1952), Algérie (1963), Bénin (1961), Botswana (1967), Burkina Faso (2009), Congo (1962), Côte d'Ivoire (1961), Ghana (1959), Égypte (1957), Lesotho (1973), Madagascar (1962), Malawi (1965), Mali (1962), Maroc (1956), Namibie (1993), Niger (1961), Ouganda (1965), République centrafricaine (1962), République démocratique du Congo (1961), Rwanda (1964), Sénégal (1962), Sierra Leone (1962), Togo (1962), Tunisie (1957) et Zimbabwe (1998).

La Convention a été enregistrée sous le n° 1671 au Secrétariat des Nations Unies (Référence 125 Recueil des Traités 22). La Convention de Genève de 1949 sur la circulation routière fait l'objet de l'Annexe II-23 du présent recueil.

- 114. Protocole relatif à la signalisation routière.** Un Protocole relatif à la signalisation routière, adopté en même temps que la Convention, est entré en vigueur le 20 décembre 1953. Le Burkina Faso (2009), le Niger (1968), l'Ouganda (1965), le Rwanda (1964), le Sénégal (1962) et la Tunisie (1957) sont les Parties contractantes audit Protocole.

Le **Protocole relatif à la signalisation routière** a été enregistré avec la Convention au Secrétariat des Nations Unies sous le n° 1671 (Référence 182 Recueil des Traités 224). Son texte fait l'objet de l'**Annexe II-24** du présent recueil.

**115. Objectifs en matière de circulation routière internationale et domaine de la Convention de Genève de 1949.** La Convention avait pour objet de promouvoir le développement de la circulation routière internationale grâce à la formulation de règles uniformes. Ses principes de base applicables, tels qu'ils sont exposés dans le Chapitre I de la Convention, se présentent comme suit :

- Tout en conservant le droit de réglementer l'usage de ses propres routes, chaque État contractant convient que lesdites routes serviront à la circulation internationale dans les conditions prévues par la Convention.
- La circulation internationale s'entend de toute circulation effectuée dans des véhicules appartenant à des non-résidents, non immatriculés dans l'État et temporairement importés. Il ne peut être demandé à aucun État contractant d'étendre les dispositions de la Convention à une automobile ou à un conducteur demeuré sur son territoire pendant plus d'un an.
- Les mesures que les États contractants peuvent convenir de prendre pour faciliter la circulation routière internationale en simplifiant les formalités douanières, de police, sanitaires et autres, sont considérées comme conformes à l'objet de la Convention.
- Une caution ou autre forme de garantie du paiement de tous droits ou taxes d'entrée peut être exigée par les États contractants. Toutefois, ces derniers acceptent, à cette fin la garantie d'une organisation établie sur leur propre territoire ayant délivré un titre douanier international valable.
- La Convention n'a pas d'effet direct. Il appartient donc aux États contractants de prendre les mesures nécessaires pour assurer le respect des règles qu'elle énonce.

**116. 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 à la présentation de documents comme le permis de conduire.

**117. Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière.** Une deuxième Convention a été signée à Vienne le 8 novembre 1968 et est entrée en vigueur en 1977. Il s'agit de l'acte final de la Conférence des Nations Unies sur la circu-

lation routière de 1968 à laquelle ont assisté des délégations des États, de sept organisations intergouvernementales et de dix-neuf organisations non gouvernementales. Aucune organisation africaine n'a assisté à la conférence.

- 118. État des ratifications.** Les pays indiqués ci-après avaient signé, ratifié la Convention de Vienne de 1968 ou y avaient adhéré en juin 2013 : Afrique du Sud (1977), Côte d'Ivoire (1985), Ghana (signature uniquement, 1969), Kenya (2009), Libéria (2005), Maroc (1982), Niger (1985), République centrafricaine (1988), République démocratique du Congo (1977), Sénégal (1972), Seychelles (1977), Tunisie (2004) et Zimbabwe (1981).
- 119. État récapitulatif des régimes applicables.** Étant donné le faible nombre et le caractère inégal des ratifications ou des adhésions aux deux Conventions, trois régimes s'appliquent à la circulation routière en Afrique :
- Le régime de la Convention de Genève de 1949 s'applique dans les États qui ont ratifié cette Convention, mais n'ont pas ratifié la Convention de Vienne de 1968.
  - La Convention de Vienne de 1968 s'applique dans les États qui ont ratifié cette Convention. Ceux-ci avaient déjà tous, à l'exception des Seychelles, ratifié la Convention de 1949 ou adhéré à cette dernière.
  - Les États qui n'ont ratifié ni la Convention de 1949 ni celle de 1968 appliquent leur droit interne ou sont liés par les dispositions des instruments régionaux ou sous-régionaux en la matière, comme le Code communautaire de la route de la CEMAC qui couvre le Cameroun, le Congo, le Gabon, la Guinée équatoriale, la République centrafricaine et le Tchad. Il reste à déterminer si ces instruments internationaux ou nationaux sont alignés sur les dispositions des Conventions de 1949 et de 1968.
- 120. Objectifs et domaine de la Convention de Vienne de 1968.** La Convention de Vienne de 1968 propose de « faciliter la circulation routière internationale et d'accroître la sécurité sur les routes grâce à l'adoption de règles uniformes de circulation ». La Convention est elle-même un instrument de facilitation efficace, en raison de ses dispositions sur la reconnaissance mutuelle et l'admission en circulation internationale de véhicules et de conducteurs munis de titres émis conformément aux dispositions de la Convention. La définition des véhicules en circulation internationale est la même que celle utilisée dans la Convention de 1949.

**121. Contenu de la Convention.** Les principaux termes de la Convention sont présentés ci-après :

- *Chapitre I.* Ce chapitre énonce les dispositions générales. La Convention n'a pas d'effet direct. En vertu de l'Article 3, les Parties contractantes doivent prendre toutes les mesures appropriées pour s'assurer que les règles de circulation routière en vigueur sur leur territoire sont « quant à leur substance » en conformité avec les termes de la Convention. Les Parties contractantes seront tenues d'admettre sur leur territoire, en circulation internationale, les véhicules et les conducteurs qui remplissent les conditions posées énoncées dans l'instrument.
- *Chapitre II.* Dans ce chapitre, la Convention stipule un certain nombre de règles concernant les signaux et la signalisation, les conducteurs, la position du chargement, le dépassement, la vitesse et les distances entre les 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.
- *Chapitre III.* Ce chapitre énonce les conditions d'admission des automobiles et des remorques en circulation internationale. Le conducteur du véhicule doit être porteur d'un certificat national énumérant au moins les informations stipulées dans la Convention. Les véhicules portent les marques d'identification décrites dans les annexes à la Convention.
- *Chapitre IV.* Ce chapitre énonce 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 en cas d'infraction susceptible d'entraîner le retrait du permis en vertu de la législation nationale.
- *Chapitre V.* Les dispositions de ce chapitre concernent les cycles et les cyclomoteurs.

La **Convention de Vienne sur la circulation routière** est enregistrée le n° 15705 au Secrétariat général de l'ONU (référence 1901, Recueil des Traités des Nations Unies, 3). Son texte fait l'objet de l'**Annexe II-25** du présent recueil.

**122. Annexes à la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière.** Sept annexes sont jointes à cette Convention, qui en font partie intégrante.

- *Annexe 1.* Dérogations à l'obligation d'admettre en circulation internationale les automobiles et les remorques. Les Parties contractantes peuvent refuser d'admettre sur leur territoire les véhicules dont les dimensions dont les poids ou les dimensions excèdent les limites fixées et autres véhicules (énumérés) dont les caractéristiques techniques ne sont pas satisfaisantes.
- *Annexe 2.* Numéro d'immatriculation des automobiles et des remorques en circulation internationale.
- *Annexe 3.* Signe distinctif des automobiles et des remorques en circulation internationale.
- *Annexe 4.* Marques d'identification des automobiles et des remorques en circulation internationale.
- *Annexe 5.* Conditions techniques relatives aux automobiles et aux remorques. Série de normes, de caractéristiques, et de matériels dont le respect doit permettre l'admission des véhicules par les Parties contractantes sur leur territoire.
- *Annexe 6.* Permis national de conduire. Règles et format du permis.
- *Annexe 7.* Permis international de conduire.

**123. Convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière.** La Convention sur la signalisation routière a été conclue à Vienne le 8 novembre 1968, aux fins de remplacer le protocole de 1949. En juin 2013, les pays ci-après l'avaient ratifiée ou y avaient adhéré : Côte d'Ivoire (1985), Ghana (signature uniquement, 1969), Libéria (2005), Maroc (1982), Nigéria (2011), République centrafricaine (1988), République démocratique du Congo (1977), Sénégal (1972), Seychelles (1977) et Tunisie (2004).

À l'instar de la Convention sur la circulation routière, par suite du faible nombre de pays qui ont ratifié la Convention, trois régimes sont désormais appliqués dans deux catégories de pays : les pays qui appliquent la Convention de 1968, et les pays qui n'appliquent aucune des Conventions ou qui appliquent les règles sous-régionales sur la signalisation routière.

La Convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière est enregistrée au Secrétariat de l'ONU sous le n° 16743 (référence 1091, Recueil des Traités des Nations Unies, 3). Son texte fait l'objet de l'**Annexe II-26** du présent recueil.

- 124. Accord de Genève de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes.** Un accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roue et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions a été conclu à Genève le 20 mars 1958. Il est entré en vigueur le 20 juin 1959. L'accord a été enregistré au Secrétariat des Nations Unies sous le n° 1789 (référence 335, Recueil des traités des Nations Unies 215). Cette Convention a été suivie par la publication de 110 règlements sur les normes applicables aux composants mécaniques et autres des véhicules à roue. Le nom de l'Accord a été changé le 18 août 1994 ; l'instrument, devenu Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, a une portée plus réduite. En Afrique subsaharienne, seule l'Afrique du Sud a ratifié l'Accord (2001), en émettant la réserve selon laquelle elle ne serait pas liée par 78 des réglementations (énumérées) figurant en annexe à l'Accord ou promulguées pour son application. L'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues a été conclu à Genève le 25 juin 1998. Il est entré en vigueur en 2000. L'Afrique du Sud est le seul pays africain ayant ratifié l'Accord.

L'Accord de Genève concernant l'adoption de prescriptions techniques est enregistré au Secrétariat de l'ONU sous le n° 1789 (référence 335 Recueil des Traités des Nations Unies 215). Son texte ne figure pas en annexe au présent recueil.

- b. *Convention douanière de Genève de 1975 relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR*
- 125. Objectif.** La Convention avait pour objet non seulement d'améliorer les opérations de transport, mais aussi de simplifier et d'harmoniser les formalités administratives dans le domaine des transports internationaux, en particulier aux frontières. Elle visait fondamentalement à faciliter les transports.
- 126. Applicabilité.** La Convention, en vigueur depuis 1960, a été amendée à plusieurs reprises. Appliquée dans une large mesure en Europe, dans le Maghreb, au Moyen-Orient, y compris en Iran, et ratifiée par les pays d'Amérique du Nord, et même par le Chili, l'Indonésie et la République de Corée, elle est res-

tée pratiquement lettre morte en Afrique et les seuls pays africains qui avaient ratifié l'Accord en juin 2114 sont l'Algérie (1989), le Libéria (2005), le Maroc (1983) et la Tunisie(1977). Il n'est toutefois pas fait abstraction de ses principes, car, comme la Convention de 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route, elle sert de modèle aux instruments sous-régionaux établissant des régimes de transit. Par exemple, l'Annexe III au Protocole n° 3 joint à l'Accord sur le transit et le transport dans le Corridor Nord (NCTTA) de 2007 entre le Burundi, le Kenya, l'Ouganda, la République démocratique du Congo et le Rwanda stipule que les Parties à l'Accord s'engagent à accepter des unités de transport approuvées conformément aux termes de la Convention de 1956.

**127. Contenu.** Les principales dispositions sont présentées ci-après :

- Les marchandises transportées sous le régime TIR dans des véhicules scellés ne seront pas, en règle générale, soumises à la visite par la douane aux bureaux de passage. Mais elles peuvent être inspectées lorsqu'il y a soupçon d'irrégularité. Les autorités douanières ne doivent pas faire escorter les véhicules, aux frais des transporteurs, sur le territoire de leur pays.
- Les Parties contractantes habilent des associations professionnelles agréées à délivrer des carnets TIR. Ces associations s'engagent à acquitter les droits et taxes à l'importation ou à l'exportation exigibles, majorés le cas échéant des intérêts de pénalité en cas d'irrégularité. Les informations détaillées nécessaires à l'identification des marchandises au titre desquelles des droits doivent être acquittés sont inscrites dans le carnet TIR. Les autorités douanières déchargent les carnets à l'issue de l'opération de transport. La décharge équivaut à un dédouanement et les douanes ne peuvent plus réclamer le paiement d'aucun droit ou taxe après ladite décharge.
- Toute infraction expose le contrevenant aux sanctions prévues par la législation du pays dans lequel l'infraction a été commise. En cas de doute, l'infraction est réputée avoir été commise dans le pays où elle a été constatée. Toute personne coupable d'irrégularité peut être exclue à l'avenir, du bénéfice des dispositions de la Convention.

Les détails des procédures sont présentés dans les annexes à la Convention.

La Convention TIR est enregistrée sous le n° 16510 au Secrétariat de l'ONU (référence 1679 Recueil des Traités des Nations Unies 89) et fait l'objet de l'**Annexe II-27** du présent recueil.

c. *Conventions douanières relatives à l'importation d'équipements de transport terrestre*

Les trois conventions qui présentent de l'intérêt en ce domaine ont été ratifiées par certains États d'Afrique subsaharienne ; certains y ont aussi adhéré.

**128. Convention douanière de New York de 1954 relative à l'importation temporaire des véhicules privés.** Cette Convention est entrée en vigueur le 15 décembre 1957. Les pays africains qui l'ont ratifié ou qui y ont adhéré en juin 2013 sont les suivants : Algérie (1963), Égypte (1957), Ghana (1958), Libéria (2005), Mali (1974), Maurice (1969), Maroc (1957), Nigéria (1961), Ouganda (1965), République centrafricaine (1962), Rwanda (1964), Sénégal (1972), Sierra Leone (1962), Soudan (2003), Tanzanie (1962) et Tunisie (1974).

**129. Contenu.** Les principaux termes de la Convention de New York de 1954 sont présentées ci-après :

- **Articles 2 à 5.** Les États contractants admettent en franchise temporaire des droits et taxes d'entrée, sans prohibitions ni restrictions d'importation, à charge de réexportation, les véhicules appartenant à des non-résidents qui sont utilisés pour un usage privé à l'occasion d'une visite temporaire.
- **Articles 6 à 11.** Les associations agréées peuvent être habilitées à délivrer les titres d'importation temporaire (carnets de passage en douane) dont la durée de validité ne peut pas excéder une année. Les véhicules ne peuvent être conduits que par des non-résidents.
- **Articles 12 à 19.** Nonobstant l'obligation de réexportation des véhicules, la réexportation des véhicules gravement endommagés n'est pas exigée, pourvu qu'ils soient, selon ce que les autorités douanières exigent : 1) soumis aux droits et taxes d'entrée ; 2) abandonnées au Trésor public ; ou 3) détruits sous contrôle officiel.

La Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules privés est enregistrée au Secrétariat de l'ONU sous le n° 4101 (référence 176, Recueil des Traités des Nations Unies 192) et fait l'objet de l'**Annexe II-28** du présent recueil.

- 130. Convention douanière de Genève de 1926 relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux.** Cette Convention a été conclue à Genève le 18 mai 1956. La Sierra Leone y a adhéré en 1962 et l'Algérie en 1963. La Convention fait expressément référence à la Convention de New York de 1954, avec l'intention d'appliquer des dispositions analogues à l'importation des véhicules commerciaux. Elle stipule que les véhicules commerciaux seront admis temporairement en franchise de droits et taxes d'entrée, à charge de réexportation. Chaque Partie contractante peut habiliter des associations, notamment, celles des associations affiliées à une organisation internationale, à délivrer les titres d'importation temporaire nécessaires à son application. La réexportation des véhicules endommagés au point de ne pouvoir être réparés n'est pas exigée, pourvu qu'ils soient soumis aux droits et taxes d'entrée et que les véhicules soient détruits ou abandonnés au Trésor public.

La Convention relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux est enregistrée au Secrétariat de l'ONU sous le n° 4721 (référence 327 Recueil des traités des Nations Unies 123) et fait l'objet de l'**Annexe II-29** du présent recueil.

- 131. Convention de Genève de 1956 relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de marchandises.** Le Ghana est le seul État d'Afrique subsaharienne ayant adhéré à cette Convention (il l'a fait en 1962). La Convention stipule l'exemption des taxes des véhicules importés sur le territoire d'une Partie contractante au cours des transports internationaux de marchandises.

La Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de marchandises est enregistrée au Secrétariat des Nations Unies sous le n° 6292 (référence 339, Recueil des Traités, 3). Son texte fait l'objet de l'**Annexe II-30** du présent recueil.

- d. *Convention de Genève de 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)*<sup>34</sup>

- 132. Présentation de la CMR.** La CMR vise à « régler d'une manière uniforme les conditions du contrat de transport international de marchandises par route ». Elle est fondamentalement un instrument de transport international et ne s'applique pas au transport intérieur. Elle est issue des efforts conjointement menés, à partir de 1948, par l'Institut international pour l'unification du droit

privé (UNIDROIT), l'Union internationale des transports routiers (Genève), la Chambre de commerce internationale (Paris) et d'autres institutions professionnelles. La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU) s'est ensuite associée à ces efforts et une convention internationale a été préparée. Selon l'Article 42 de la Convention, celle-ci est ouverte à la signature ou à l'adhésion des pays membres de la Commission économique pour l'Europe et des pays admis à la Commission à titre consultatif, conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission. En fait (et ce point a été soulevé par un certain nombre d'États quand ils ont ratifié la Convention), la décision d'adhérer ou non à une convention internationale est un droit souverain d'un État. La CMR a été signée à Genève le 19 mai 1956. Aucun pays d'Afrique subsaharienne n'a ratifié la Convention originale. En revanche, le Maroc et la Tunisie l'ont fait. Un protocole à la Convention en date du 5 juillet 1978, entré en vigueur en décembre 1980, a fait du Droit de Tirage Spécial, l'unité de compte pour la responsabilité du transporteur. Un protocole additionnel, autorisant l'utilisation d'une lettre de voiture électronique, a été signé à Genève le 27 mai 2008 et est entré en vigueur le 5 juin 2011.

- 133. Succès de la CMR.** En tant que cadre du transport international par route, la Convention produit des résultats tellement satisfaisants qu'elle régit un nombre de plus en plus élevé de contrats de transport par route au Moyen-Orient et en Afrique du Nord. Ce succès est certainement dû à l'origine de la Convention qui a été préparée par des membres de la profession. Contrairement aux conventions relatives au transport international de marchandises par voies ferrées, qui ne concernent qu'un nombre limité de compagnies ferroviaires nationales, la CMR est appliquée par des milliers de transporteurs routiers. C'est pourquoi elle est, dans l'ensemble, interprétée de manière uniforme par les tribunaux nationaux, ce qui contribue largement à l'unification du droit. La CMR a servi de modèle à la Convention de Libreville de 1996 (Convention inter-États de transport routier de marchandises diverses) de l'Union douanière et économique de l'Afrique centrale (UDEAC) — voir l'**Annexe IV-2** du présent recueil. La Convention de l'UDEAC de 1996 reprend exactement les principales dispositions de la CMR et en rend l'application obligatoire. La CMR semble également avoir servi de modèle à l'Acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route de l'OHADA.

La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) est enregistrée au Secrétariat de l'ONU sous le n° 5742 (référence 399,

Recueil des Traités des Nations Unies 189). Son texte fait l'objet de l'Annexe II-31 du présent recueil.

**134. Contenu de la CMR.** Les principales dispositions de la Convention CMR sont présentées ci-après :

- *Champ d'application (Article 1)*. La Convention s'applique à tout contrat de transport international de marchandises par un même ou par plusieurs transporteurs successifs quand au moins le pays d'origine ou le pays de livraison est un État contractant. Elle ne s'applique pas au transport multimodal si les marchandises quittent le véhicule.
- *Organisations gouvernementales (Article 1)*. La Convention s'applique même si les transports sont effectués par des États ou par des institutions ou des organisations gouvernementales.
- *Exclusivité (Article 1)*. Aucune disposition du contrat différente des termes de la CMR ou contraire à ces dernières n'est valide dans un contrat de transport couvert par la CMR.
- *Lettre de voiture (Articles 4 à 7)*. Les marchandises sont transportées sous couverture d'une lettre de voiture établie sous la forme stipulée dans la CMR. Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture. Le format stipulé doit être respecté, mais l'absence de la lettre de voiture n'affecte pas la validité du contrat de transport. La lettre de voiture fait preuve contre le transporteur.
- *Devoirs de l'expéditeur et du transporteur (Articles 8 à 16)*. L'expéditeur est tenu de préciser les caractéristiques des marchandises devant être transportées et le nombre de déclarations. Le transporteur assume la responsabilité de vérifier l'exactitude des informations, dans la mesure du possible. Les réserves sont alors portées dans la lettre de voiture. Le Chargeur assume la responsabilité des documents destinés aux autorités douanières. Il 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 engendrées par l'apport de modifications aux instructions, etc. sont des dépenses du chargeur.
- *Responsabilité (Articles 17 à 29)*. Le transporteur est, *prima facie*, responsable des dommages, et la Convention énonce de manière détaillée les cas et conditions dans lesquelles il peut être déchargé de sa responsabilité. La

preuve que la perte, l'avarie ou le retard a au pour cause un des faits d'exonération indiqués incombe au transporteur. Le chargeur est responsable de toute perte ou avarie causée par l'insuffisance des informations fournies au transporteur.

- *Lieux et juridiction (Articles 30 et suivants)*. La CMR stipule les conditions de compétence des tribunaux en cas de litige entre chargeur et transporteur pour éviter toute disposition abusive qui attribuerait la compétence uniquement aux tribunaux retenus à cette fin par une des Parties au contrat de transport. En fait, bien que le chargeur et le transporteur soient parties au contrat passé sous le régime de la CMR, le destinataire ne l'est pas, ni ses ayants droit. La disposition est donc inopposable à cet égard. 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. S'il est vrai que la CMR est un instrument de droit international primant le droit interne, les tribunaux considèrent généralement que les Articles 14 et 15 du Code civil sont des clauses paramount. Elles prévalent donc au final.

## H. CONVENTIONS ET RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT MULTIMODAL

### a. *Convention de Genève de 1980 sur le transport international multimodal*

135. **Définitions.** Un transport multimodal ou combiné<sup>35</sup> est un transport effectué par au moins deux moyens de transport différents, tels que rail et route ou route, mer et route. La Convention de 1980 énonce des règles pour les transports entre un pays où les marchandises sont chargées et prises en charge par un entrepreneur de transport multimodal (ETM) engagé dans le but d'assurer la livraison desdites marchandises dans un autre pays<sup>36</sup>.
136. **Historique.** Dès 1975, la Chambre de commerce internationale (CCI) avait formulé des règles pour le transport multimodal, basées entre autres, sur le régime de responsabilité traditionnel des transporteurs maritimes (Convention de Bruxelles de 1924 et Règles de Visby). La Convention TMI de 1980 examinée ici visait, en collaboration avec la CNUCED, à remplacer ces règles qui avaient été formulées par des intérêts privés, et à en formuler de nouvelles, applicables à ce type de transport.

**137. Élaboration.** La Convention a été préparée dans le cadre de deux conférences qui leur ont été consacrées à Genève en novembre 1979 et en mai 1980. Elles ont réuni de nombreux représentants des États et d'organismes professionnels du secteur des transports. Le long préambule de la Convention fait état des préoccupations des Parties lors de son élaboration, à savoir : 1) la nécessité de faciliter le commerce international et de prendre en considération les problèmes particuliers des pays de transit ; 2) la nécessité de fixer des dispositions équitables concernant la responsabilité des entrepreneurs de transport multimodal ; 3) la nécessité de prendre en compte les problèmes particuliers des pays en développement ; et iv) la nécessité de faciliter les formalités douanières. Les principes fondamentaux de la Convention sont présentés ci-après :

- Établir un juste équilibre entre les intérêts des pays développés et ceux des pays en développement, et parvenir à une répartition équitable des activités entre ces groupes de pays en matière de transport multimodal international ;
- Procéder à des consultations sur les conditions d'exploitation, avant et après l'introduction de toute nouvelle technique dans le transport multimodal de marchandises, entre l'entrepreneur de transport multimodal, les chargeurs, les organisations de chargeurs et les autorités nationales appropriées.

**138. 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. Cette démarche semble s'inscrire dans le droit fil des principes du Nouvel ordre économique international des années 70 et 80, moyennant un certain contrôle de l'État sur les opérations de transport multimodal. Le principe selon lequel des consultations devaient être tenues avant introduction de toute nouvelle technologie dans le transport n'était, de surcroît, pas réaliste. Il aurait ainsi fallu, sur la base de ce principe, procéder à des consultations entre États avant de passer de la navigation à voile à la navigation à la vapeur, soit un progrès technique fondamental du passé. La démarche retenue ici peut donc avoir été l'une des raisons expliquant la réticence des pays industrialisés à ratifier la Convention. Une convention plus neutre aurait recueilli une plus grande adhésion.

**139. Applicabilité.** La Convention n'est toujours pas entrée en vigueur faute d'avoir été signée et ratifiée par un nombre suffisant d'États. En vertu de l'Article 36 de la Convention, elle entrera en vigueur lorsque trente États l'auront signé. En

mars 2014, elle avait été signée, ratifiée acceptée ou approuvée par onze États de différents continents. Les pays africains qui y ont adhéré sont le Burundi (1998), le Libéria (2005), le Malawi (1984), le Maroc (1993), le Rwanda (1987), le Sénégal (1984) et la Zambie (1991)<sup>37</sup>. La réticence manifestée par les pays en développement lorsqu'il s'est agi de la ratifier semble témoigner du manque de consensus sur les principes qui ont inspiré la formulation de cet instrument. Les États de l'Union douanière et économique de l'Afrique centrale (UDEAC) ont établi et publié leur propre convention de transport multimodal, dont le champ d'application se limite au commerce entre ces États ou entre ces États et tout État extérieur, transporteur et chargeur acceptant les termes de la Convention. L'Accord sur le transit et le transport dans le Corridor Nord (NCTTA) en Afrique de l'Est fait, lui aussi, référence à la Convention sur le transport multimodal, bien qu'elle ne soit pas entrée en vigueur.

La Convention de Genève de 1980 sur le transport international multimodal, *UN Convention on International Multimodal Transport of Goods*, fait l'objet de l'Annexe II-32 du présent recueil.

- 140. Absence de sécurité juridique.** La Convention, à l'instar de la CMR, est créatrice de normes. Une fois adoptée et ratifiée par les États parties à l'opération de transport, elle est obligatoire et régit tout contrat de transport multimodal. Cela n'affecte toutefois nullement le droit de chaque État de réglementer et de contrôler au niveau interne les entrepreneurs et les opérations de transport multimodal, et notamment le droit de prendre des mesures à des fins de consultation, en particulier avant l'introduction de nouvelles techniques. L'entrepreneur de transport multimodal, par contre, doit se conformer à tous les termes de la Convention. Il s'ensuit qu'il ne jouit d'aucune sécurité juridique en vertu de la Convention. Il est lié par ses dispositions, mais l'État partie conserve une liberté d'action considérable. Cela peut également expliquer la réticence de pays à signer et à ratifier cette Convention.
- 141. Régime de responsabilité et autres dispositions.** Le régime de responsabilité est régi par les Règles de Hambourg qui ne sont pas encore acceptées par de nombreux États, surtout parmi les pays maritimes. C'est à l'entrepreneur de transport multimodal et à ses agents de prouver qu'ils ne sont coupables ni de faute ni de négligence et qu'ils ont pris toutes les mesures nécessaires qui peuvent raisonnablement être exigées de l'entrepreneur. Des limites monétaires de la responsabilité sont fixées, mais elles ne sont pas applicables en cas de négligence grave. D'autres termes sur le transport multimodal international fixent

le format des lettres de voiture ou des connaissements, des règles de prescription, des juridictions, etc., et un certain nombre de ces dispositions sont similaires à celles de la CMR.

- b. *Convention de New York de 2008 sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, dite « Règles de Rotterdam »*<sup>38</sup>

**142. Présentation générale de la Convention.** La Convention a été signée à New York en décembre 2008. Elle avait pour objet de créer un régime juridique moderne et uniforme pour le transport international des marchandises. Elle fournit un cadre juridique qui tient compte des récentes évolutions technologiques et commerciales observées dans le domaine du transport maritime. La Convention ne se contente pas de couvrir les mouvements de marchandises de port à port, mais s'étend aux contrats de transport multimodal effectué partiellement par mer. Pour devenir une loi internationale contraignante, elle doit être signée et ratifiée par au moins 20 États membres de l'ONU. À ce jour, 24 États l'ont signé, mais seuls deux l'ont ratifié. Les pays africains qui ont signé la Convention en 2009 sont les suivants : Cameroun, Congo, Gabon, Ghana, Guinée, Madagascar, Mali, Niger, Nigéria, Sénégal, et Togo. La République démocratique du Congo l'a signé en septembre 2010. Le Togo l'a ratifié le 17 juillet 2012. La Convention stipule que, lorsqu'elle entre en vigueur pour un pays, ce dernier doit dénoncer toutes les conventions associées aux Règles de La Haye-Visby ainsi qu'aux Règles de Hambourg, la Convention n'entrant pas en vigueur sans cette dénonciation.

**143. Contenu et champ d'application.** La Convention énonce, pour les chargeurs et les transporteurs des règles contraignantes et équilibrées à l'appui de l'exécution des contrats de transport maritime qui peuvent faire intervenir plusieurs modes de transport. L'Article 5 du Chapitre 2 énumère les conditions qui s'appliquent à la Convention : 1) le lieu de réception et de livraison sont situés dans des États différents ; 2) le port de chargement et le port de déchargement d'un même transport maritime sont situés dans des États différents ; et 3) l'un quelconque des lieux mentionnés se trouve dans un État contractant. Les dispositions de la Convention s'appliquent quelle que soit la nationalité du bâtiment, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée. La Convention ne s'applique pas aux contrats ci-après dans le transport de ligne régulière : les chartes-parties et les

autres contrats d'utilisation de tout ou partie d'un navire. Le Chapitre 3 traite des documents électroniques de transport : la Convention dispose qu'un « document électronique » établi pour un contrat de transport ou toute autre information sous forme électronique a le même effet qu'un « document de transport ou son équivalent sur support papier tel qu'un connaissement. Mais surtout, la Convention innove en élargissant le champ des obligations et de la responsabilité du transporteur (Chapitre 5). Premièrement, l'obligation de livraison est exprimée de manière explicite et non implicite, et l'obligation de faire preuve d'une diligence raisonnable ne se limite pas à la période s'écoulant avant et au début du voyage, mais persiste pendant le voyage. Deuxièmement, la responsabilité du transporteur pour perte, dommage ou retard est plus vaste que celle établie par les Règles de La Haye-Visby parce que l'élimination de l'exception relative à la faute nautique est venue s'ajouter à l'élargissement de l'obligation de faire preuve de diligence raisonnable pour s'assurer que le navire est apte à naviguer pendant tout le voyage. Enfin, la Convention introduit (dans l'Article 19 du Chapitre 5) le concept de « Partie exécutante maritime », constituée par des sous-traitants. Ladite Partie est soumise aux mêmes obligations et responsabilités que celles qui sont imposées au transporteur, mais essentiellement tant que les marchandises sont placées sous sa garde. Le transporteur demeure responsable de l'exécution de l'intégralité du contrat de transport.

- 144. Impact possible sur la facilitation du transit et du transport en Afrique.** Cette Convention peut avoir des effets positifs si les États africains modernisent leurs infrastructures et prennent des mesures pour renforcer leurs capacités. Ils devront se doter de technologies modernes et mettre à niveau leurs routes, leurs ports, leurs voies ferrées et leurs aéroports. Ils devront renforcer les qualifications de leurs ressources humaines en leur assurant une éducation et des formations. La Convention fait toutefois l'objet de critiques généralisées de la part des transporteurs professionnels, qui sont bien organisés. De nombreux obstacles devront être surmontés avant qu'elle puisse entrer en vigueur.

Cette Convention n'est pas jointe au présent recueil parce qu'elle n'a pas été ratifiée par le nombre pertinent d'États africains.

c. *Règles applicables aux documents de transport multimodal de 1975 et 1992 de la Chambre de commerce internationale*

**145. Historique.** Par suite de l'échec de l'adoption de la Convention sur le transport multimodal international, le risque se pose d'une diversité excessive des contrats de transport multimodal. Mais, comme on indiqué plus haut, la Chambre de commerce internationale (CCI) à Paris avait, dès 1975, publié, sur la base des travaux du Comité maritime international, un important corpus de règles pour l'établissement d'un document type de transport combiné. Elle proposait un régime de responsabilité souple et offrait aux Parties au contrat de transport une certaine liberté aux fins de la rédaction du contrat<sup>39</sup>. La CCI a remplacé les documents (lettres de voiture ou connaissements, etc.) utilisés successivement de manière générale par les différents modes de transport d'un point à un autre, par un document unique utilisable du début jusqu'à la fin de l'opération. Ce document de transport multimodal (Document TM) peut être délivré par l'entrepreneur de transport lui-même, par un agent ou par un commissionnaire pour tout ou partie des transports effectués par d'autres. Dans tous les cas, la personne qui délivre le Document TM joue le rôle d'agent principal pour l'entrepreneur et assume la responsabilité de l'opération de transport. Il est donc responsable des dommages, des pertes ou des retards survenant durant l'une quelconque des phases de l'opération de transport. Comme les règles régissant les Incoterms, et les Incoterms mêmes<sup>40</sup>, l'initiative de la CCI est un brillant exemple de l'aptitude d'un organisme professionnel à formuler des règles de droit universellement reconnues sans l'intervention des États et de leurs agents. La CNUCED, dans l'attente d'une éventuelle ratification et entrée en vigueur de la Convention TMI, s'est mise en contact avec la CCI aux fins de moderniser les règles de 1975 en fonction des règles de responsabilité en vigueur et compte tenu de l'expérience acquise. Les efforts déployés à cet effet ont débouché sur les Règles CNUCED/CCI<sup>41</sup> applicables aux documents de transport multimodal de 1992.

**146. Détail des règles.** Les principales règles régissant le document de transport multimodal et faisant référence aux Règles de La Haye-Visby sont indiquées ci-après :

- *Règle 1.* Les règles ne s'appliquent que lorsqu'elles sont incorporées dans un contrat de transport, qu'il existe ou non un document de transport multimodal (Document TM). Les Parties ayant invoqué les Règles reconnaissent que celles-ci remplacent et annulent toutes dispositions

contraires. Toute disposition dérogatoire aux Règles est donc nulle et non avenue, à moins qu'elle n'ait pour effet d'accroître la responsabilité et les obligations du transporteur.

- *Règle 2<sup>42</sup>*. Un document de transport multimodal peut être délivré sous forme de document négociable ou non négociable, à ordre ou au porteur. Il peut être un document papier ou un document électronique.
- *Règles 4 et 5*. Lorsqu'il délivre le document, l'entrepreneur de transport multimodal s'engage à exécuter l'opération de transport ou à la faire exécuter, accepte ses obligations et assume la responsabilité de ses propres actes et des actes de ses préposés et mandataires.
- *Règles 6 et 7*. L'entrepreneur de transport multimodal peut limiter sa responsabilité, à moins qu'il n'ait lui-même commis des actes ou omissions, et qu'il ait agi dans l'intention de causer des dommages et sachant que des dommages résulterait probablement de ses actions (Règles de La Haye-Visby).
- *Règle 13*. Ces Règles ne peuvent entrer en vigueur que dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux dispositions impératives des lois nationales ou des conventions internationales (d'ordre public) auxquelles un contrat privé ne peut se soustraire.

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

Les Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal font l'objet de l'Annexe II-33 du présent Recueil.

## I. CONVENTIONS RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN

Étant donné le rôle de plus en plus important joué par les transports aériens en Afrique, il est nécessaire d'examiner les conventions internationales relatives aux transports aériens.

a. *Convention de Varsovie de 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au Transport aérien international*

**147. Objectifs.** La Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération.

**148. Principales dispositions.** Ces dispositions sont énoncées au Chapitre 2 de la Convention. Le billet de passage et le bulletin de bagages sont les titres de transport ; ils doivent, à ce titre, contenir les mentions indiquées dans la Convention. En cas de transport de marchandises, une lettre de transport aérien est transmise au transporteur aérien par l'expéditeur et doit contenir les mentions énoncées dans l'Article 8, telles que la date et le lieu où le document a été établi, ainsi que les points de départ et de destination. Le Chapitre 3 décrit les règles relatives à la responsabilité du transporteur. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement (Article 17). Le transporteur est responsable du dommage survenu lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien ou lorsque les marchandises se trouvent sous la garde du transporteur (Article 18). Les articles qui suivent limitent la responsabilité du transporteur à un montant déterminé en cas de dommage causé à une personne ou à des marchandises.

**149. Évaluation.** La Convention de Varsovie établit la stricte responsabilité du transporteur aérien à l'égard des passagers. Le transporteur ne peut être exonéré que s'il prouve qu'il lui était impossible de prendre des mesures pour éviter les dommages subis. Les dommages subis par les marchandises sont également limités au montant déclaré durant le transport, à moins que la valeur réelle des marchandises ne soit clairement indiquée. La Convention de Varsovie a défini la loi en matière de responsabilité des transporteurs, qui est actuellement en vigueur. Tous les pays africains ont ratifié la Convention de Varsovie.

La Convention de Varsovie pour l'Unification de certaines règles relatives au transport aérien international fait l'objet de l'**Annexe II-34** du présent recueil.

b. *Association du transport aérien international (IATA)*

- 150. Généralités.** L'Association du transport aérien international (IATA) a été constituée en 1945 à La Havane (Cuba). Cette association commerciale de sociétés de transport aérien du monde entier représente environ 240 compagnies aériennes de 113 pays (soit 84 % du trafic aérien total) dont 29 compagnies africaines. Basés à Genève (bureau exécutif) et à Montréal (siège), les organes de l'IATA sont le Comité exécutif permanent et l'Assemblée générale annuelle.
- 151. Mission.** L'Assemblée générale de l'IATA a pour mission de représenter, d'orienter et de servir l'industrie du transport aérien. Plus précisément, l'organisation s'efforce de faire mieux comprendre aux décideurs ce en quoi consiste cette industrie et de leur faire prendre conscience des avantages de l'aviation pour les économies nationales et mondiales. Depuis sa création, l'IATA a formulé des normes commerciales mondiales sur lesquelles l'industrie des transports aériens a été érigée. Mais surtout, l'IATA aide les compagnies aériennes à opérer dans de bonnes conditions de sécurité, de manière efficace et économique en appliquant des règles clairement définies.

L'IATA a lancé, en partenariat avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le programme d'Audit de sécurité opérationnelle (*Operational Safety Audit – IOSA*), qui est un système d'évaluation reconnu et accepté au plan international, conçu pour évaluer les systèmes de contrôle et de gestion opérationnels d'une compagnie aérienne. Le certificat IOSA est essentiel à une compagnie aérienne pour pouvoir demeurer membre de l'IATA et aussi la condition *sine qua non* pour éviter d'être placé sur la « liste noire ».

Au niveau de l'Afrique, l'IATA apporte une contribution financière à l'exécution du programme IOSA et à l'Équipe de renforcement de la sûreté AFI (Projet ASET) dans le but d'accroître le niveau de sécurité des transports aériens.

c. *Convention de 1944 relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago)*

- 152. Historique.** La Convention relative à l'aviation civile internationale, également appelée Convention de Chicago, a été conclue le 7 décembre 1944, et est entrée

en vigueur le 4 avril 1947. La Convention a été révisée à plusieurs reprises : en 1959, 1963, 1969, 1975, 1980, 1997, 2000 et 2006.

- 153. Principales dispositions.** De manière générale, la Convention établit les règles régissant l'espace aérien, l'immatriculation des aéronefs, la sécurité et les droits détaillés des signataires dans le domaine du transport aérien. La Convention exempte les carburants aériens des droits de douane. L'Article 1 stipule que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. L'Article 29 définit les devoirs du pilote responsable et les documents requis à bord. L'Article 33 stipule la reconnaissance des certificats et des brevets. Les Articles 5, 6, 10, 12 et 13 réglementent les vols non réguliers au-dessus du territoire d'un État, les services aériens réguliers, l'atterrissage sur un aéroport douanier, et les règlements d'arrivée et de départ. La Convention définit les libertés de l'air sur la base desquelles le trafic aérien commercial est organisé.

La Première liberté de l'air est le droit accordé par un État à un ou plusieurs autres États de survoler son territoire sans y atterrir. La Deuxième liberté de l'air est le droit accordé par un État à un ou plusieurs autres États d'atterrir sur son territoire pour des raisons non commerciales. La Troisième liberté de l'air est le droit accordé par un État à un autre État de débarquer, dans le territoire du premier État, des passagers et du fret en provenance de l'État dont le transporteur a la nationalité. La Quatrième liberté de l'air est le droit accordé par un État à un autre État, d'embarquer, dans le territoire du premier État, des passagers et du fret à destination de l'État dont le transporteur a la nationalité. Enfin, la Cinquième liberté de l'air est le droit accordé par un État à un autre État, de débarquer et d'embarquer, dans le territoire du premier État, des passagers ou du fret en provenance ou à destination de tout État contractant. La teneur et l'interprétation du concept de Cinquième liberté de l'air sont source de difficultés considérables.

Par suite de la Convention de Chicago, le trafic aérien est réglementé de manière beaucoup plus stricte que le trafic maritime qui quant à lui repose sur le principe de la liberté des mers formulées au XVI<sup>e</sup> siècle par Grotius.

- 154. Dispositions institutionnelles.** La Convention de Chicago a été établie par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui est une institution spécialisée de l'Organisation des Nations Unies ayant principalement pour fonctions de : 1) codifier les règles et les techniques concernant la navigation aérienne internationale ; 2) planifier et développer les transports aériens inter-

nationaux ; et 3) promouvoir les questions de sécurité et une croissance harmonieuse. Plus précisément, l'OACI adopte des normes et des pratiques recommandées pour la navigation aérienne et son infrastructure, l'inspection des vols, la prévention de tout acte illicite et la facilitation des procédures de traversée des frontières par l'aviation civile internationale. Enfin, la Convention définit les protocoles que doivent suivre les autorités chargées de la sécurité des transports dans les États membres.

155. **Évaluation.** La Convention de Chicago a produit d'excellents résultats parce qu'elle a donné lieu à la mise en place de nombreuses autres institutions depuis son entrée en vigueur. L'Association du transport aérien international (IATA), par exemple, est un groupe commercial international de compagnies aériennes qui a pour mission de représenter, d'orienter et de servir l'industrie du transport aérien. Elle représente plus de 200 compagnies aériennes qui assurent jusqu'à 93 % des vols réguliers internationaux, et est présente dans plus de 150 pays.

La Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale fait l'objet de l'Annexe II-35 du présent recueil.

d. *Convention de Montréal de 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*

156. **Historique.** La Convention de Montréal de 1999 a été adoptée par les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en 1999. Elle remplace et modernise d'importants termes de la Convention de Varsovie (1929), qui avait été préalablement amendée par le Protocole de La Haye de 1955 concernant le dédommagement des victimes des accidents aériens, notamment en mettant en place un système de responsabilité à deux niveaux et en facilitant le recouvrement des dommages avérés sans avoir à mener de longues procédures judiciaires. La Convention assure l'uniformité et la prévisibilité des règles concernant le transport international de passagers, des bagages de marchandises. Les États africains signataires sont l'Afrique du Sud, le Bénin, le Botswana, le Cameroun, le Cabo Verde, l'Égypte, la Gambie, le Kenya, Madagascar, le Mali, le Maroc, la Namibie, le Nigéria et la Tanzanie.
157. **Principales dispositions.** La Convention de Montréal établit la stricte responsabilité du transporteur en cas de dommages avérés. Une compagnie aérienne ne peut éviter d'avoir à assumer cette responsabilité que si elle peut prouver que l'accident qui a entraîné la blessure ou le décès n'est pas dû à sa négligence

ou qu'il a été causé par une tierce partie. La Convention de Montréal a également modifié les dispositions juridictionnelles de la Convention de Varsovie en autorisant les victimes ou leurs familles à poursuivre en justice les transporteurs dans leur lieu de résidence principale. La Convention exige des transporteurs aériens qu'ils souscrivent à une assurance responsabilité et relève la limite de responsabilité des compagnies aériennes en cas de perte de bagages à un montant déterminé alors que le montant de l'indemnité était établi en fonction du poids du bagage dans la Convention de Varsovie.

- 158. Évaluation.** La Convention assure l'uniformité et la prévisibilité des règles relatives au transport international des passagers, des bagages et des marchandises. Les limites de responsabilité sont établies en Droits de tirage spéciaux (DTS). Cette Convention est moins satisfaisante que la Convention de Chicago pour les États africains. Ces derniers sont moins nombreux à l'avoir signé et de nombreuses raisons peuvent être invoquée pour justifier leur réticence : 1) la faible probabilité que des ressortissants africains entament des poursuites judiciaires ; 2) le manque de confiance dans le système juridique et dans l'efficacité de la Convention à assurer le paiement d'indemnités aux victimes (les ressortissants africains peuvent être peu enclins à faire confiance à leur propre système judiciaire parce que la règle de droit n'est pas toujours appliquée de manière efficace dans leur pays) ; et 3) le manque de ressources financières et humaines pour entamer des procédures judiciaires et réclamer des indemnités. Sur un plan positif, plusieurs conventions ont été établies depuis 1999 (bien qu'aucune d'entre elles ne soit encore entrée en vigueur) aux fins de protéger les passagers des transports aériens. Il s'agit, par exemple, de la Convention relative à la réparation des dommages causés au tiers par des aéronefs, conclue à Montréal le 2 mai 2009. En décembre 2009, sept des dix États qui avaient signé la Convention étaient des pays africains : Afrique du Sud, Congo, Côte d'Ivoire, Ghana, Ouganda, Nigéria et Zambie.

La Convention de Montréal de 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international fait l'objet de l'Annexe II-36 du présent recueil. La Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs fait l'objet de l'Annexe II-37 du présent recueil.

- e. *Convention du Cap de 2001 relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et Protocoles*

- 159.** La Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles est un traité international qui a pour objet de standardiser les transactions faisant intervenir des matériels d'équipement mobiles. Le Traité établit les normes internationales d'enregistrement des contrats de vente (y compris les autorités d'enregistrement d'exploitation), les sûretés (garanties), les contrats de bail ou de vente conditionnels, et divers recours juridiques en cas de non-respect des accords de financement, y compris la confiscation et l'effet du droit des faillites. Il est accompagné de trois Protocoles qui portent, respectivement, sur les questions spécifiques aux matériels d'équipements aéronautiques (signé en 2001), aux matériels d'équipement ferroviaires (signé en 2007) et aux matériels d'équipement spatiaux (signé en 2012). En février 2014, la Convention avait été ratifiée par 59 États ainsi que par l'Union européenne. Le Protocole concernant les matériels d'équipement aéronautiques (officiellement intitulé : Protocole à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques) a été signé en 2001 et est le seul protocole en vigueur. Il s'applique aux aéronefs qui peuvent transporter au moins huit personnes ou des biens pesant plus de 2 750 kilogrammes, équipés de moteurs d'avion développant chacun une poussée d'au moins 1 750 livres ou une valeur équivalente (7 800 N) ou 550 chevaux-vapeur (410 kW), et à des hélicoptères transportant au moins cinq passagers. Le Registre international des matériels d'équipement mobiles établi pour enregistrer les garanties portant sur des matériels aéronautiques couverts par le traité se trouve en Irlande. Les affaires devant être entendues par un médiateur sont portées devant la Haute Cour d'Irlande. En mars 2012, le Protocole comptait 46 Parties contractantes, dont 11 États africains.

La Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et ses Protocoles ne figure pas en annexe au présent recueil.

f. *Convention de Beijing de 2010 sur la suppression des actes illicites concernant l'aviation civile internationale*

- 160.** La Convention de Beijing du 10 septembre 2010 sur la suppression des actes illicites concernant l'aviation civile internationale, qui a pour objet de promouvoir la sûreté et la sécurité des personnes et des biens, a été conclue pour faire face aux nouveaux types de menaces auxquels sont exposés les transports aériens. Huit des vingt-cinq signataires sont des États africains : Tchad, Gam-

bie, Mali, Nigéria, Sénégal, Cameroun, Zambie et Ouganda. Cette Convention n'a pas encore été ratifiée.

La Convention (texte anglais) fait l'objet de l'Annexe II-38 du présent recueil.

g. *2011 Neuvième édition (2011) de Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*

- 161. Objectifs.** En vertu de l'Article 38 de cet instrument, les pratiques recommandées doivent être appliquées par tous les États membres de l'OACI. Les États contractants sont tenus de notifier à l'Organisation toute différence entre leurs règlements et usages nationaux et les normes internationales qui figurent dans cette annexe. Le Chapitre 1 donne une définition des « actes d'intervention illicite ». Son texte a principalement pour objet d'assurer la sécurité de l'équipage, des passagers, du personnel au sol et du public dans toutes les questions relatives à la protection de l'aviation civile internationale. Le texte recommande également de faciliter la coopération internationale entre les États, et demande aux États membres de faire preuve de diligence en prenant des mesures de sécurité supplémentaires si un autre État membre le requiert.
- 162. Modalités institutionnelles.** Il est demandé à chaque État contractant : 1) d'établir un programme national de sûreté de l'aviation civile respectant les normes internationales définies par les pratiques recommandées, et 2) de créer une autorité nationale responsable du développement, de la mise en œuvre et du maintien du programme national de sûreté de l'aviation civile. L'OACI doit être notifiée par l'État contractant de l'existence de cette autorité nationale.
- 163. Contenu.** Cet instrument comporte essentiellement des mesures de sûreté préventives : 1) des mesures doivent être prises pour prévenir toute entrée non autorisée côté piste ; 2) les contrôles de sécurité de l'aéronef doivent être adéquats ; 3) l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine doit avoir lieu avant l'embarquement ; 4) les bagages en soute doivent être protégés de toute intervention illicite jusqu'au départ de l'aéronef ; 5) les marchandises, le courrier et autres biens doivent également être protégés de toute intervention illicite avant leur chargement à bord de l'aéronef ; 6) certaines catégories de passagers, telles que les agents chargés de l'application de la loi et les passagers faisant l'objet de poursuites judiciaires ou administratives, doivent faire l'objet de procédures de contrôle manifestes ; et 7) les technologies de l'information et des communications concernant l'aviation civile doivent être protégées.

- 164. Évaluation.** Les compagnies de transport aérien des pays d'Afrique subsaharienne qui ne se conforment pas à ces règles sont placées sur une liste noire. En pratique, dans de nombreux cas, les autorités nationales chargées d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile ne sont pas en mesure de remplir leur mission parce que leur personnel n'a pas la formation requise en matière de sécurité et de sûreté, parce que le processus de recrutement dudit personnel n'est pas transparent et parce que les autorités en question ne disposent pas systématiquement d'un budget pour leurs opérations.

La Neuvième édition (2011) de Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite fait l'objet de l'Annexe II-39 du présent recueil.



### III. Instruments de portée régionale

165. **Présentation.** Au niveau régional (Afrique), les différentes catégories d'instruments de coopération ci-après ont été recensées :

- 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. L'OUA est devenue l'Union africaine (UA) en 2002. Ces instruments sont examinés dans la Section B. L'UA a mis au point des programmes particuliers qui traitent des transports : le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD) et le Programme de développement de l'infrastructure en Afrique (PIDA). Ils sont tous deux examinés à la section A.
- La Communauté économique africaine créée par le Traité d'Abuja en 1991 (examinée à la section B).
- Le Traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires signé à Port-Louis (Maurice) le 17 octobre 1993. Si ce Traité s'applique plus particulièrement aux États francophones en raison des différences qui caractérisent les traditions juridiques des pays africains, il est un outil majeur de coopération et de modernisation et, par conséquent, mérite d'être examiné dans le cadre de ce recueil. Il est particulièrement important parce qu'il traite de droit privé des affaires dans l'optique d'une économie de marché, alors que de nombreux autres instruments sont fortement inspirés par une tradition de contrôle étatique ou semblent viser à assurer la tutelle de l'État sur la vie et les agents économiques. Ce traité est examiné dans la Section C.
- Traité instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans les États africains, conclu à Yaoundé (Cameroun) le 10 juillet 1992 (examiné à la section D).
- Traité portant création de l'Union du Maghreb arabe (UMA) conclu en 1989 (examiné à la section E).
- Traité portant création de la Communauté des États sahélo-sahariens (CEN-SAD), constituée le 4 février 1998 (examiné à la section F).

- Accord de Partenariat ACP-UE<sup>43</sup> (examiné à la section G).
- Décision de Yamoussoukro sur le transport aérien (examiné à la section H).
- Commission africaine de l'aviation civile (examiné à la section I).

## A. ORGANISATION DE L'UNITÉ AFRICAINE<sup>44</sup>

### a. *Charte de l'OUA, 1963*

**166.** La Charte de l'OUA a été adoptée à Addis Abeba (Éthiopie) le 25 mai 1963. Elle stipule que le renforcement de l'unité et de la solidarité africaines sera obtenu, entre autres, par la coordination et l'harmonisation de la politique générale, en particulier dans le domaine des transports et des communications (Article 2-2(b)). L'Acte constitutif de l'Union africaine a été adopté à Lomé (Togo) lors du Sommet de l'OUA, et a été ouvert à la signature et à la ratification. Pour pouvoir entrer en vigueur, l'Acte devait être ratifié par les deux tiers des États membres de l'OUA. Cette condition a été remplie en mars 2001, et au début de juin 2002, l'OUA est devenue l'Union africaine (UA)<sup>45</sup>. L'Article 14(e) de l'Acte constitutif crée le Comité technique spécialisé chargé des transports, des communications et du tourisme. Le Comité des transports de l'UA a contribué de manière cruciale à la formulation de la Charte africaine des transports maritimes, qui a été adoptée en 2009<sup>46</sup>. Cette charte fait l'objet d'un examen détaillé à la section F.

La Charte de l'OUA fait l'objet de l'Annexe III-1 du présent recueil. L'Acte constitutif de l'Union africaine fait l'objet de l'Annexe III-2 du présent recueil.

### b. *Déclaration d'Addis Abeba de 1973 sur la coopération, le développement et l'indépendance économique*

**167.** La Conférence ministérielle sur le commerce, le développement et les problèmes monétaires s'est tenue à Abidjan (Côte d'Ivoire) du 9 au 13 mai 1973. Elle a été suivie par la 21<sup>e</sup> Session ordinaire du Conseil des Ministres de l'Organisation de l'Unité africaine à Addis Abeba du 17 au 23 mai 1973. Les deux réunions ont débouché sur l'adoption, le 23 mai 1973, de la Déclaration d'Addis Abeba sur la coopération, le développement et l'indépendance éco-

nomique. La Déclaration énonce les objectifs ci-après dans les domaines des infrastructures et du transport :

- Développer l'infrastructure en tant que « base fondamentale de développement »
- Réaliser, au titre des priorités, la connexion entre les réseaux routiers nationaux, en particulier pour assurer la jonction avec les ports maritimes et bénéficier aux pays sans littoral
- Éliminer les obstacles à la circulation par la simplification des formalités de douane et de police aux frontières et l'harmonisation des législations
- Constituer des consortiums de compagnies maritimes africaines
- Adopter des positions communes sur le niveau des taux de fret<sup>47</sup>
- Créer des conseils de chargeurs
- Renforcer la coopération entre les compagnies aériennes, en vue de l'octroi mutuel de droits de trafic aérien, de la poursuite d'une action commune sur la sélection des types d'avion mis en service, leur entretien et la formation du personnel

Les sections pertinentes (A 3 et B 1 et 2) de la Déclaration font l'objet de l'Annexe III-3 du présent recueil.

c. *Déclaration de Monrovia de 1979*

- 168.** Lors de sa 33<sup>e</sup> Session ordinaire tenue à Monrovia du 9 au 20 juillet 1979, le Conseil des Ministres de l'OUA a signé la Déclaration de Monrovia qui énonce les principes et mesures à adopter pour que chaque nation accède à l'autosuffisance, afin d'instaurer un nouvel ordre économique international. Dans sa déclaration, le Conseil s'est engagé à appliquer dans son intégralité le programme de la Décennie de l'ONU pour les transports en Afrique<sup>48</sup>.

La Déclaration de Monrovia ne figure pas en annexe au présent recueil.

d. *Plan d'Action et Acte final de Lagos de 1980*

- 169.** Le Plan d'Action et Acte final de Lagos a été publié à la conclusion de la réunion de l'OUA qui s'est tenue à Lagos les 28 et 29 avril 1980. Le Plan concernait la mise en œuvre des résolutions formulées dans la Déclaration de Mon-

rovia<sup>49</sup>. Il faisait état de la volonté de créer, à l'horizon 2000, un Marché commun africain, suivi par la constitution d'une Communauté économique africaine. Dans l'intervalle, il fixait comme objectif le renforcement efficace de l'intégration sectorielle dans les transports afin de contribuer à la création de la Communauté économique des États d'Afrique centrale (CEEAC).

Le Plan d'Action et Acte final de Lagos n'est pas joint au présent recueil.

e. *Programmes de transport conçus par l'Union africaine*

- 170. Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA).** L'ICA a été lancé en 2005, lors du Sommet du G-8 à Gleanneagles, dans le but de stimuler les investissements dans les infrastructures en Afrique, notamment, à l'évidence, les infrastructures de transport. Le Consortium vise à développer les partenariats public-privé et recherche de nouvelles sources de financement. L'ICA compte, parmi ses membres, les pays du G-8, le Groupe de la Banque mondiale, la Banque africaine de développement, la Commission européenne, la Banque européenne d'investissement et la *Development Bank of Southern Africa*. La Banque africaine de développement héberge le Secrétariat de l'ICA<sup>50</sup>.
- 171. Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD).** L'UA a adopté le NEPAD, programme d'action économique dynamique conçu pour promouvoir le processus d'intégration au sein de l'Union africaine lors de son 37<sup>e</sup> Sommet. Le NEPAD a obtenu son statut juridique par la décision intitulée *Decision Assembly/AU/Dec.191 (X)* du 18<sup>e</sup> Comité des Chefs d'État et de Gouvernement et du Dixième Sommet de l'Union africaine de janvier/février 2008, lors duquel il a été convenu d'intégrer le NEPAD dans les structures et les processus de l'Union africaine<sup>51</sup>. Ce programme est important et semble de portée globale, car il compte six domaines prioritaires. Ce nouveau programme de développement vise à éradiquer la pauvreté en poursuivant des activités dans ces thèmes prioritaires, parmi lesquels le transport et la facilitation du commerce occupent une place cruciale. Le NEPAD est découpé en cinq zones : nord, sud, est, ouest et centre. Cette nouvelle plateforme de développement n'est pas analysée en détail ici, car il s'agit d'un programme conçu au sein de l'Union africaine.
- 172. Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA).** Le PIDA a été officiellement lancé à Kampala (Ouganda) en juillet 2010 par la Commission de l'Union africaine. Il s'agit donc d'un programme régional axé

sur l'énergie, le transport, l'eau et les technologies de l'information et des communications (TIC). Seule la question des transports est analysée dans le cadre de ce recueil.

- 173. Objectifs.** Le Programme permettra à l'Afrique : 1) de créer un marché commun en améliorant l'accès à des réseaux d'infrastructure régionaux et continentaux ; 2) d'accélérer la croissance en facilitant l'intégration du continent dans l'économie mondiale ; 3) d'accroître les échanges entre pays africains en permettant la création de vastes marchés concurrentiels remplaçant les petits marchés isolés et inefficaces ; et 4) d'améliorer les conditions de vie.
- 174. Composantes.** Trois critères contribuent dans une mesure importante au choix des projets : 1) l'éligibilité et l'intégration régionale, 2) la faisabilité et l'état de préparation, et 3) l'impact au plan du développement. Les principaux projets, auxquels sont imputables 95 % du coût total du programme, concernent l'énergie et les transports. Les projets de transport ont trait à la connectivité, à la modernisation des corridors, à la modernisation des ports et des réseaux ferroviaires, et à la modernisation des transports aériens.
- 175. Modalités institutionnelles.** L'Assemblée de l'UA examine les projets et programmes proposés pour décider de ceux auxquels il sera donné suite. L'Agence de Planification et de Coordination du NEPAD (APCN) : 1) facilite et coordonne l'exécution des programmes et projets continentaux et régionaux prioritaires ; 2) organise une réunion de coordination des bailleurs de fonds avec les Communautés économiques régionales (CER), la Banque africaine de développement (AfDB), les partenaires de développement, et des investisseurs éventuels du secteur privé en vue du financement des projets du PIDA ; 3) signe un Protocole d'accord avec les CER pour chaque projet PIDA mis à exécution ; et 4) établit des rapports consolidés ponctuels et annuels sur l'état d'avancement du PIDA et de ses projets prioritaires. Les CER et les pays sont chargés d'assurer directement l'exécution des projets prioritaires du PIDA avec l'aide de l'ACPN et l'appui technique des institutions spécialisées.
- 176. Évaluation.** Pour produire des résultats, cette politique continentale doit être inscrite dans les législations nationales et être appliquée de manière systématique par les pays. Le Programme doit aussi être mis en œuvre. Le PIDA appuie les objectifs du Traité d'Abuja de l'Union africaine et bénéficie des leçons de l'expérience acquise en Amérique du Sud, en Asie et en Europe. Il définit les priorités d'un vaste et complexe Programme. Il procède également à une ana-

lyse approfondie des besoins et des carences à court, moyen et long terme, car il est organisé en fonction de ces horizons (de 2020 à 2040). Les opérations à court terme sont incluses dans son Plan d'action prioritaire (PAP). Ce Programme a été examiné avec les CER, les institutions chargées de la gestion des corridors, les organisations des systèmes lacustres et fluviaux, les institutions spécialisées, les ministères sectoriels, et autres parties prenantes du développement pertinentes.

## **B. COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE AFRICAINE<sup>52</sup>**

**177. Traité d'Abuja de 1991.** Le Traité d'Abuja (Nigéria), conclu le 3 juin 1991, a créé la Communauté économique africaine (CEA); l'OUA en est le dépositaire. Le Traité est entré en vigueur en 1994 lorsqu'il a été ratifié par les deux tiers des membres de l'OUA, ainsi que stipulé. Cinquante-trois pays, tous africains, sont parties au Traité. Le Maroc n'est pas une Partie contractante car la République démocratique arabe Sahrawi l'est. Le Traité fait de la CEA une partie intégrante de l'OUA, dotée d'une Assemblée des Chefs d'État et de Gouvernement, d'un Conseil des Ministres, d'un Parlement panafricain, d'un Conseil économique et social, d'un Secrétariat général (de l'OAU), et de comités techniques spécialisés.

**178. Objectifs.** Les principaux objectifs de la Communauté économique africaine consistent à :

- Promouvoir le développement économique, social et culturel, ainsi que l'intégration des économies africaines
- Créer, à l'échelle continentale, un cadre pour le développement, la mobilisation et l'utilisation des ressources humaines et matérielles de l'Afrique
- Promouvoir la coopération
- Coordonner les politiques en vue de la mise en place progressive de la CEA

**179. Politiques.** Les principales mesures devant être prises dans le domaine du commerce et du transport pour atteindre les objectifs consistent à :

- Renforcer les communautés sous-régionales<sup>53</sup>
- Harmoniser les politiques

- Promouvoir et renforcer des programmes conjoints d'investissement
- Libéraliser les échanges interrégionaux par élimination des droits de douane et des barrières tarifaires
- Adopter une politique commerciale commune et un tarif extérieur commun
- Créer un marché commun africain
- Supprimer les obstacles à la libre circulation des personnes, des biens et des services, en adoptant des mesures spéciales en faveur des États membres enclavés

**180. Calendrier.** Le calendrier peut être résumé comme suit :

- Au cours d'une période de cinq ans, renforcement des Communautés économiques (sous-)régionales existantes et création de nouvelles communautés (sous-)régionales si le cas échéant
- Au cours d'une période de 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
- Au cours d'une période de dix ans, établissement d'une zone de libre-échange dans chaque communauté économique (sous-)régionale
- Sur une période de deux ans<sup>54</sup>, harmonisation des systèmes tarifaires et non tarifaires en vue de la constitution d'une union douanière
- Sur une période de quatre ans, constitution du Marché commun africain, associée à l'harmonisation des politiques budgétaires financières et monétaires
- Sur une période de cinq ans, unification des règles du Marché Commun concernant la résidence, la circulation des marchandises et des services, et l'établissement d'une union monétaire, création d'une banque centrale africaine et d'une monnaie africaine

D'après l'Article 88 du Traité, la Communauté continentale sera mise en place par le biais des activités des cinq Communautés économiques régionales : Afrique du Nord, Afrique de l'Ouest, Afrique centrale, Afrique de l'Est et Afrique australe.

Le Traité d'Abuja de 1991 établissant la CEA fait l'objet de l'**Annexe III-4** de ce recueil. Cet instrument n'apparaît pas dans le recueil des Traités des Nations Unies mais se trouve dans *International Law Materials* (30 ILM 1241 (1991)) et dans *African Journal of International and Comparative Law* (3 AJICL 792).

a. *Protocole sur les relations entre l'Union africaine et les Communautés économiques régionales*

**181. Historique.** Le Protocole sur les relations entre l'Union africaine et les Communautés économiques régionales a été conclu à Addis Abeba (Éthiopie) le 27 janvier 2008 entre l'Union africaine et : i) la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) ; ii) le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) ; iii) la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) ; iv) la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) ; v) l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD) ; vi) la Communauté des États sahélo-sahariens (CEN-SAD) ; et vii) la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE). À ce jour, l'Union du Maghreb arabe (UMA) n'a pas signé le Protocole.

Le Protocole de 2008 remplace un protocole antérieur signé le 25 février 1988 entre la Communauté économique africaine et : i) l'Autorité intergouvernementale pour le Développement (IGAD), ii) la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), iii) la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), iv) le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), et (v) l'Union du Maghreb arabe (UMA).

Le Protocole de 2008 fait l'objet de l'**Annexe III-5** du présent recueil. Il ne figure pas dans le Recueil des Traités des Nations Unies.

**182. Politique de l'Union africaine.** Le Protocole a pour objet de formaliser, de consolider et de promouvoir une coopération plus étroite entre les CER et entre celles-ci et l'Union africaine par le biais de la coordination et de l'harmonisation de leurs politiques, mesures, programmes et activités dans tous les domaines et dans tous les secteurs. Il a également pour objectifs d'établir un cadre de coordination des activités des CER. Ces dernières coordonneront leurs politiques et programmes avec ceux de l'Union africaine, et procéderont à des échanges d'informations et d'observations. Elles encourageront la poursuite de projets interrégionaux et se fourniront un appui mutuel

dans le cadre de leurs efforts d'intégration respectifs. Les relations avec l'Union seront renforcées.

- 183. Engagements spécifiques.** Il ressort clairement du Protocole que les résultats obtenus par les CER dans le cadre du Protocole de 1998 ne leur ont pas permis d'atteindre leurs objectifs et de coordonner leur action. Le nouveau texte prévoit deux engagements spécifiques. Premièrement, les CER doivent réviser leurs traités afin d'établir un lien ombilical avec l'Union et aligner leurs programmes, politiques et stratégies sur ceux de l'Union. Deuxièmement, elles doivent se préparer à être absorbées, à terme, dans le Marché commun africain. Les Parties s'engagent de manière spécifique à coordonner et à harmoniser leurs activités, leurs politiques et leurs programmes. L'Union s'engage de manière spécifique à renforcer les CER.
- 184. Organes.** Deux comités ont été constitués afin de mettre à exécution les termes du Protocole (Articles 6 à 10):
- *Le Comité de coordination.* Le Comité de coordination est composé des Chefs exécutifs, du Secrétaire exécutif de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), du Président de la Banque africaine de développement (BAfD) et des chefs exécutifs des institutions financières de l'Union. Le Comité est chargé de définir l'orientation stratégique, de procéder à la coordination et à l'harmonisation des politiques, d'assurer le suivi et l'évaluation constante des progrès réalisés par les CER.
  - *Le Comité des fonctionnaires des Secrétariats.* Ce comité est composé des représentants des chefs exécutifs des CER, du Secrétaire exécutif de la CEA, de la Banque africaine de développement et des chefs exécutifs des institutions financières de l'Union. Il se réunit deux fois par an, prépare tous les documents devant être approuvés par le Comité, procède aux activités de suivi nécessaires et prépare des examens et des documents du budget. Ses décisions sont transmises au Conseil exécutif en tant que recommandations portant sur les questions concernant l'intégration de l'Afrique.
- 185. Repères.** Le Protocole résume les devoirs et les prérogatives de l'Union africaine au regard des CER. La Commission de l'Union africaine, en consultation avec les CER, détermine les progrès de l'intégration économique régionale puis conçoit des programmes adaptés pour accélérer le processus d'intégration. Des repères sont établis en vue de jauger les progrès accomplis dans le domaine de l'intégration et dans le cadre des programmes en consultation avec les CER, en

suivant strictement les dispositions du Traité de l'Union africaine. Des délais sont fixés pour la réalisation des progrès en direction des objectifs de l'Union africaine, qui consistent à établir un marché commun, à assurer le libre-échange, à mettre en place une union douanière, et à harmoniser les régimes tarifaires et non tarifaires.

- 186.** Transport. Dans le domaine du transport, les États sont convenus de :
- Promouvoir l'intégration des infrastructures et de développer la coordination des transports pour accroître la productivité et l'efficacité
  - Harmoniser et standardiser la législation et les réglementations
  - Promouvoir la coordination des transports, le développement des industries locales de transport et de matériels de transport, et d'encourager l'utilisation de matériaux locaux et l'emploi de ressources humaines locales
  - Réorganiser et standardiser les réseaux ferroviaires en vue de les raccorder au Réseau panafricain
  - Réorganiser le secteur des transports routiers dans le but de créer des liaisons inter-États
  - Harmoniser les politiques de transport maritime
  - Harmoniser les politiques de transport aérien et les horaires des vols
  - De manière générale, coordonner et harmoniser les politiques de transport pour coordonner et harmoniser les politiques de transport et éliminer les obstacles non physiques à la libre circulation des marchandises, des services et des personnes.
- 187.** **Évaluation.** Il était prévu de créer la Communauté économique africaine en six étapes dans l'objectif de : 1) créer des blocs régionaux là où il n'en existait pas ; 2) renforcer l'intégration et l'harmonisation intra-CER ; 3) établir une zone de libre-échange et une union douanière dans chaque bloc régional ; 4) constituer une union douanière à l'échelle du continent ; 5) mettre en place un marché commun africain à l'échelle du continent ; et 6) créer une union économique et monétaire à l'échelle du continent. Le premier de ces objectifs a été atteint ; le deuxième, le troisième et le quatrième sont en cours de réalisation. C'est pourquoi il vaut mieux procéder à la présente évaluation sur la base de l'examen des conventions sous-régionales. Il est important de conserver l'AEC car après l'entrée en vigueur du Traité d'Abuja, l'OUA a opéré sur la base de

deux instruments juridiques, ce qui explique pourquoi il était officiellement fait référence à cette dernière en tant que OUA/AEC. Ces deux instruments juridiques complémentaires constituent la fondation de l'Acte constitutif de l'Union africaine de 2000.

b. *Charte africaine des transports maritimes*

- 188. Généralités et références.** La Troisième Conférence des Ministres africains des Transports maritimes, qui s'est tenue du 13 au 15 novembre 1993 à Addis-Abeba (Éthiopie), a adopté la Charte africaine des transports maritimes pour servir de cadre à la coopération en la matière entre les États africains et entre les États africains et les États tiers. Dans sa résolution CM/RES 1520 (LX), le Conseil des Ministres de l'OUA a souligné l'importance de la Charte, qu'il a entérinée. Cette dernière a été publiée le 26 juillet 1994. Elle est ouverte à la signature des États partenaires au Secrétariat général de l'OUA. Le préambule de la Charte se réfère au Traité de l'OUA, 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 sans littoral bien que tous les États africains n'aient pas ratifié cette dernière Convention.
- 189. Objet et décisions stratégiques.** Le préambule de la Charte africaine des transports maritimes stipule que les Conférences maritimes prennent des décisions arbitraires concernant l'augmentation des taux de fret et que les États africains intéressés doivent se prévaloir des dispositions favorables du Code de conduite de la CNUCED en date du 6 avril 1974 sur la base de la clé de 40/40/20. Les États parties conviennent par conséquent de prendre un certain nombre de décisions dans les domaines des affaires maritimes, du développement des compagnies de navigation, du développement des entreprises de chargeurs, des ports, des pays sans littoral et de la formation.
- 190. Objectifs.** La Charte a pour objectifs de :
- Définir et mettre en œuvre des politiques maritimes harmonisées
  - Favoriser le développement des flottes maritimes africaines et de lignes de navigation régionales et sous-régionales
  - De manière générale, promouvoir la coopération entre les États partenaires (Chapitres I et II)

La Charte formule et applique de manière concrète les grands principes énoncés dans la Déclaration d'Addis Abeba de 1973 sur les transports maritimes. Elle devait entrer en vigueur 30 jours après le dépôt des instruments de ratification par les deux tiers des États partenaires (Chapitre IX), mais pouvait toutefois entrer en vigueur à titre provisoire après avoir été ratifiée par vingt États.

- 191. Institutions (Chapitre III).** Pour assurer la bonne coordination des politiques de développement maritime et portuaire et les activités et programmes d'intégration, l'OUA doit constituer, au sein de son Secrétariat général, une Unité continentale de Coordination des Actions des Organisations régionales de Coopération maritime et portuaire en Afrique (UCOMAR). Des unités similaires doivent être constituées dans chaque sous-région. En outre, les conseils nationaux des chargeurs doivent être renforcés ainsi que les comités portuaires et autres institutions, en vue de regrouper tous ces organismes sous la forme d'institutions sous-régionales spécialisées de coopération. La Charte encourage également les États membres à mettre en place, aux niveaux national, sous-national et régional, des comités chargés des questions de facilitation, d'harmonisation et de simplification des procédures administratives et des régimes douaniers<sup>55</sup>. Le Chapitre VII du présent recueil montre que ce résultat a été obtenu, du moins au plan juridique, en Afrique de l'Ouest et centrale<sup>56</sup>.
- 192. Coopération en matière de transport maritime (Chapitres IV et VII).** La coopération entre les compagnies de navigation maritimes africaines doit être renforcée grâce au développement de consortiums, des accords de pool et des services combinés. Le trafic doit être redistribué au sein de chaque sous-région et un système harmonisé de répartition des cargaisons doit être mis en place. Des entreprises conjointes de transport multimodal doivent être menées dans le cadre de la Convention des Nations Unies de 1980 sur le Transport multimodal international de marchandises. Un cadre juridique harmonisé doit promouvoir et garantir la stabilité des entreprises conjointes de transport maritime. La coopération doit être également favorisée dans le domaine des réparations navales, de la formation des personnels et de l'échange de données électroniques. Les États membres doivent mettre à jour et harmoniser leurs législations.
- 193. Coopération en matière d'assistance aux chargeurs (Chapitre V).** L'existence d'institutions regroupant les chargeurs doit être encouragée. Le groupage du fret aux niveaux national, sous-régional et régional doit être organisé de manière à aider les chargeurs à obtenir des prestations maritimes moins onéreuses

et bien adaptées. Il importe de promouvoir la facilitation et l'harmonisation des régimes douaniers.

- 194. Ports (Chapitre VI).** Les ports doivent être dotés d'une large autonomie de gestion. Il importe d'encourager la mise en œuvre d'un système harmonisé de tarification et de statistiques portuaires sur le modèle de la CNUCED.
- 195. Pays sans littoral (Chapitre VIII).** Les États partenaires de transit s'engagent à accorder des facilités et avantages aux États membres sans littoral et à appliquer des mesures administratives, douanières et fiscales non-discriminatoires. Ils conviennent de coordonner leurs politiques d'acquisition et de mise en œuvre des moyens de transport terrestre, fluvial, aérien, maritime et portuaire. Ils sont encouragés à conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux de transit et à ratifier les conventions en vigueur.
- 196. Évaluation.** La Charte doit entrer en vigueur 30 jours après le dépôt des instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation de deux tiers des États membres. En mai 2010, 37 des 53 États membres avaient signé la Charte ; 12 l'avaient ratifiée et avaient déposé les instruments de ratification. Le seuil des deux tiers des pays (35) requis pour son entrée en vigueur est donc loin d'être atteint. Seuls quatre des douze pays qui ont ratifié la Charte – Lesotho (1999), Mali (2000), Niger (2007) et Ouganda (2008) – sont des pays sans littoral<sup>57</sup>. Les pays d'Afrique subsaharienne ont donc un long chemin à parcourir et il leur faut assumer la responsabilité de leurs actes et faire preuve de la volonté politique dont l'absence entrave le développement juridique du continent. En raison du peu de succès remporté par cette Charte, l'Union africaine a organisé une conférence des ministres responsables des transports maritimes entre 2009 à Durban (Afrique du Sud) qui a débouché sur l'adoption d'une nouvelle Charte africaine des transports maritimes.

La Charte africaine des transports maritimes fait l'objet de l'Annexe III-6 du présent recueil. Cet instrument n'a pas été enregistré au Secrétariat de l'ONU et ne figure pas dans le Recueil des Traités des Nations Unies.

c. *Charte africaine des transports maritimes de 2009*

- 197. Points marquants.** La Deuxième session de la Conférence de l'Union africaine des ministres responsables des transports maritimes s'est tenue en Afrique du Sud en octobre 2009. Les représentants des 36 États membres, des Commu-

nautés économiques régionales, de l'Union européenne et des organisations africaines et internationales ont participé à cette réunion, motivée par les questions impérieuses de sécurité auxquels se trouvent confrontés les transports maritimes du continent qui menacent de faire obstacle au développement économique des pays<sup>58</sup>. En Afrique de l'Est, par exemple, les transports maritimes contribuent pour environ 95 % au total du commerce extérieur. La réglementation de ce secteur d'activité est donc une question pressante pour l'ensemble du continent. La Charte africaine des transports maritimes et le Plan d'action des transports maritimes de l'Union africaine ont donc été adoptés. L'appel lancé par les ministres à la Commission de l'Union africaine en vue de l'établissement d'un mécanisme pour assurer le suivi de la mise en œuvre de la Charte et en accélérer l'application et l'intégration dans les droits internes a été l'un des faits marquants de la conférence<sup>59</sup>. Les chapitres V, VI, VII, X, et XI sont les plus importants, car ils couvrent : 1) la coopération entre les États sans littoral et de transit ; 2) le transport multimodal et le développement portuaire ; et 3) les technologies de l'information et des communications et la facilitation. Le préambule encourage : 1) la ratification de la Charte adoptée en 1994 ; 2) la participation par les États sans littoral aux organes consultatifs constitués dans les ports de transit pour assurer la bonne circulation des marchandises, la compétitivité des services portuaires et celle des corridors de transport ; et 3) l'application des tarifs portuaires les plus favorables aux marchandises provenant des États sans littoral ou destinés à ces derniers.

- 198. Évaluation.** La Charte africaine des transports maritimes de 2009 est une version révisée de la Charte de 1994 en ce qui concerne ses objectifs. La nouvelle Charte vise à : 1) adopter une politique continentale et un cadre stratégique pour mettre à jour la charte de 1994 ; 2) examiner l'application de la déclaration et plan d'action d'Abuja de 2007 sur les transports maritimes en Afrique ; et à 3) coordonner la position des États africains sur la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer de 2008 (CNUDCI). La Charte de 2009 a été adoptée durant une conférence organisée sur le thème de la création d'une industrie sûre, sécurisée et propre des transports maritimes en Afrique. Cette nouvelle charte non seulement couvre la facilitation du commerce, du transit et du transport dans la région, mais aussi traite des questions sécuritaires et environnementales dans le cadre du transport maritime. Les dispositions de la Charte de 1994 sont renforcées, en particulier en ce qui concerne les aspects du transport multimodal et de la coopération entre les États sans littoral et des

États côtiers. Les dispositions les plus récentes sont celles qui ont trait aux technologies de l'information et des télécommunications (TIC), et aux questions relatives à l'environnement, à la sécurité et à la sûreté.

Il est trop tôt pour évaluer l'impact de la Charte de 2009. Toutefois, l'Union africaine a réduit le nombre d'États devant ratifier cette dernière pour lui permettre d'entrer en vigueur. Étant donné la sensibilisation du public aux questions de sécurité et d'environnement et les pressions internationales exercées sur les autorités africaines, il est possible d'affirmer qu'elle sera ratifiée plus rapidement que la précédente. Des mesures concrètes doivent néanmoins être prises sur le terrain par les autorités locales puisque, par exemple, les ports et les voies d'eau intérieures doivent être remis en état pour permettre une réelle facilitation du transit et du transport des marchandises et des personnes. Ces mesures ne pourront toutefois être mises en œuvre que s'il existe une réelle volonté politique, ce qui est difficile en Afrique subsaharienne.

La Charte africaine des transports maritimes de 2009 fait l'objet de l'Annexe III-7 du présent recueil.

### C. TRAITÉ POUR L'HARMONISATION DU DROIT DES AFFAIRES EN AFRIQUE<sup>60</sup>

**199. Historique.** Le Traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique (OHADA) a été signé à Port-Louis (Maurice) le 17 octobre 1993. Il est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1998 et lie le Bénin, le Burkina Faso, le Cameroun, les Comores, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Guinée, la Guinée-Bissau, la Guinée équatoriale, le Mali, le Niger, la République centrafricaine, le Sénégal, le Tchad et le Togo. La République démocratique du Congo est devenue membre de l'Organisation pour l'harmonisation du droit des affaires en Afrique en septembre 2012. Le Sénégal en est le dépositaire. Madagascar a, par ailleurs, intégralement aligné son code du commerce sur les normes de l'OHADA. Les Chefs d'État des membres de l'OHADA se sont réunis à Québec (Canada) en octobre 2008 dans le but d'atteindre trois objectifs : 1) amender le traité original ; 2) mettre fin aux mesures transitoires dites « Arrangements de N'Djamena » ; et 3) mettre en place un mécanisme de financement indépendant pour l'OHADA. Le Traité de l'OHADA a donc été modifié par le Traité de Québec qui a été approuvé et signé en octobre 2008<sup>61</sup>. Aucune modification importante n'a été apportée dans le domaine des transports. Comme indiqué, les principaux changements concernaient les aspects formels du Traité et vi-

saient à accroître l'efficacité des institutions de l'OHADA. Les amendements ne sont donc pas analysés en détail dans le présent recueil puisqu'ils n'ont pas d'impact fondamental sur le domaine des transports<sup>62</sup>.

**200. Le droit civil et l'OHADA.** Tous les États associés au Traité de l'OHADA sont des pays de droit civil. Étendre la portée de l'OHADA au-delà de ces pays aurait exigé 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 pour tous les États de la région. Le 28 février 2008, l'ancien Président du Barreau nigérian, lors d'une allocution prononcée à Accra (Ghana), a de nouveau invité les pays anglophones à devenir membres de l'OHADA pour faciliter l'harmonisation du droit des affaires, qui est essentielle pour attirer les investissements étrangers directs<sup>63</sup>.

**201. Organes.** L'application du traité est confiée à l'OHADA, qui comprend les organes ci-après :

- *Conseil des Ministres.* Le Conseil des Ministres est formé des ministres responsables de la justice et de ceux responsables des finances.
- *Secrétariat Permanent.* Le Secrétariat permanent est responsable de l'École régionale supérieure de la magistrature qui a pour mission de former les futurs juges et magistrats.
- *Cour commune de justice et d'arbitrage.* La Cour se compose de sept juges élus par le Conseil des Ministres à partir d'une liste proposée par les États partenaires (deux candidats par État).

Le Traité stipule que l'OHADA, en tant qu'institution internationale, jouit de l'immunité diplomatique.

**202. Objectifs.** Le traité a les objectifs suivants :

- Mettre en place un cadre du Droit des affaires « harmonisé, simple, moderne et adapté » (Préambule), afin de faciliter l'activité des entreprises et de garantir la sécurité juridique des activités économiques.
- Promouvoir l'arbitrage comme instrument type de règlement des questions contractuelles et des litiges.

**203. Contenu.** Les termes du Traité sont récapitulés ci-après.

- *Règles communes.* Le droit des affaires couvre l'ensemble des règles relatives aux sociétés, aux créances, aux faillites, à l'arbitrage, au droit du travail, à la comptabilité, à la vente, aux transports et autres matières que le Conseil des Ministres peut décider de prendre en compte. Toutes ces matières doivent faire l'objet de règles communes à toutes les Parties.
- *Actes uniformes.* Les Actes uniformes sont préparés par le Secrétariat en consultation avec les autorités des États membres. Une fois qu'un Acte uniforme a été adopté par le Conseil des Ministres, les États membres doivent réviser leur législation pour inclure ledit Acte dans les 90 jours qui suivent la date de son adoption. L'acte uniforme remplace tout acte passé, présent ou futur du droit interne qui lui serait contraire. L'interprétation de l'acte relève de la compétence de la Cour commune de justice et d'arbitrage. À ce jour, huit Actes uniformes ont été publiés, qui concernent : le droit commercial (1997, les sociétés commerciales et les groupements d'intérêt économique (1997), les sûretés (1997)<sup>64</sup>, les procédures de recouvrement et des voies d'exécution (1998), les procédures d'apurement du passif (1998), l'arbitrage (1999), l'organisation et l'harmonisation des comptabilités des entreprises (2000), et les transports de marchandises par route (2003).
- *Arbitrage.* Le recours à l'arbitrage est encouragé. Les arbitres sont désignés par la Cour commune de justice et d'arbitrage, qui n'arbitre 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 borne à délivrer une décision d'exequatur<sup>65</sup>.

Le Traité de l'OHADA de 1993 relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique fait l'objet de l'**Annexe III-8** de ce recueil<sup>66</sup>. Le traité n'a pu être retrouvé dans les traités enregistrés au Secrétariat de l'ONU, et ne figure pas dans le Recueil des Traités des Nations Unies.

a. *Acte uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route*

**204. Historique.** L'Acte uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route a été publié le 22 mars 2003. Il devait entrer en vigueur le 1er janvier 2004. Aucune décision de justice ayant trait à l'Acte uniforme n'a été recensée en juin 2010<sup>67</sup>. La Convention de Genève de 1956 relative au contrat international de marchandises par route (CMR) semble avoir servi de mo-

dèle à sa formulation, moyennant certaines différences et l'ajout de dispositions résultant, notamment de l'inclusion dans l'Acte uniforme, de règles d'origine jurisprudentielle<sup>68</sup>. Dans l'ensemble, l'Acte uniforme<sup>69</sup> est plus détaillé et plus précis que la CMR.

**205. Différences avec la CMR.** Les principales entre l'Acte uniforme de 2003 et la CMR sont indiquées ci-après :

- L'Acte uniforme n'indique nulle part s'il s'applique aux transports effectués par des États ou par des institutions ou des organisations gouvernementales (Article 1).
- Il définit les principaux termes et expressions. Il importe de noter la définition d'un "écrit", qui comprend les documents émis sur support électronique (Article 2).
- Le contrat de transport existe dès que les Parties sont d'accord pour le déplacement d'une marchandise moyennant un prix convenu (Article 3).
- L'absence ou l'irrégularité de la lettre de voiture n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport (Article 4). Il s'agit là d'une règle jurisprudentielle résultant de décisions concernant l'application de la CMR, que l'OHADA transforme en règle de droit positif.
- Les conditions relatives aux emballages, à la description des marchandises, aux marchandises présentant un risque pour la sécurité sont plus strictes pour l'expéditeur (Article 7) qu'elles ne le sont dans la CMR.
- Le régime de responsabilité est plus favorable au transporteur (Article 17) parce qu'il peut plus aisément établir qu'il a fait preuve de diligence raisonnable.

**206. Risques de conflits entre les textes de loi.** Comme on l'a déjà relevé, à mesure qu'ils se multiplient, les instruments juridiques tendent à se chevaucher. L'Acte uniforme de 2003 en est un exemple. Si, comme le stipule le Traité de l'OHADA, l'Acte uniforme est promulgué dans chaque État, il est alors introduit dans le droit positif interne dudit État. Le Cameroun, le Congo, le Gabon, la Guinée équatoriale, la République centrafricaine et le Tchad, qui sont membres de l'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 n° 3 publié par l'UDEAC en 1996 en tant que cadre juridique du transport routier de marchan-

dises inter-États, est toujours en vigueur et l'OHADA n'a pas compétence pour l'annuler. Si cet Acte, signé par les Chefs d'État des pays membres de l'UDEAC, doit être considéré comme un instrument international (ce qui reste à établir), 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.

**207. Évaluation<sup>70</sup>.** L'impact de l'OHADA, aux yeux des juristes, est considéré comme largement positif. D'une part, un droit moderne et axé sur le marché a été mis en place et, d'autre part, les opérateurs, les magistrats et les membres du barreau opèrent dans un cadre plus sûr. Un corps de droit se construit, auquel il est facile d'avoir accès, notamment parce que la jurisprudence des tribunaux des différents États francophones est largement diffusée par l'intermédiaire du site web de l'OHADA<sup>71</sup>. Deux réserves doivent toutefois être faites à cet égard :

- Les compétences en matière de droit commercial sont transférées des parlements et des autorités nationales à la structure de l'OHADA ; et
- Les Actes uniformes de l'OHADA sont de manière générale des textes inspirés par le droit écrit et leur ajustement aux conditions des pays de la *common law* pourrait s'avérer difficile. L'OHADA emprunte toutefois une voie que d'autres institutions sous-régionales ou régionales devraient suivre. Il est intéressant de noter qu'il est maintenant demandé d'unifier le droit commercial en Afrique anglophone parce que les différences entre les lois et leur interprétation dans les différents pays font obstacle au commerce extérieur<sup>72</sup>.

L'Acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route fait l'objet de l'Annexe III-9 du présent recueil.

#### **D. TRAITÉ INSTITUANT UNE ORGANISATION INTÉGRÉE DE L'INDUSTRIE DES ASSURANCES DANS LES ÉTATS AFRICAINS<sup>73</sup>**

**208. 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 États signataires sont les suivants : Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Comoros, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Mali, Niger, République centrafricaine,

Sénégal, Tchad et Togo. Les pays signataires du Traité de l'OHADA n'ont apparemment pas adhéré au Traité de Yaoundé.

- 209. Objectifs et formulation.** Le Traité de Yaoundé de 1992 résulte des efforts de la Conférence interafricaine des marchés d'assurances (CIMA), regroupant des représentants des autorités et des assurances des pays de droit écrit d'Afrique subsaharienne. Ses objectifs sont énoncés dans son préambule et Article 1.

Le préambule établit l'objectif consistant à promouvoir l'unité africaine en harmonisant les marchés nationaux d'assurances et, partant de poursuivre les efforts entrepris dans le cadre des conventions de coopération en matière de contrôle des entreprises et opérations d'assurances, signées à Paris les 27 juillet 1962 et 27 novembre 1973.

L'article 1 énonce les objectifs ci-après :

- Le renforcement des marchés nationaux, grâce à une meilleure utilisation des ressources
- La transformation des marchés locaux (nationaux) en un vaste marché régi par de règles et réglementations communes
- La poursuite de l'élargissement au plan national des marchés d'assurance, avec réinvestissement local des réserves des sociétés d'assurance
- L'harmonisation et l'unification des dispositions législatives et réglementaires
- L'amélioration de la protection des assurés et des victimes de dommages

Le Code des assurances (Code CIMA) est annexé au Traité. Selon l'Article 3 du Traité, il " définit la législation unique des assurances".

- 210. Organes.** Le Traité de Yaoundé établit les organes ci-après :

- *Conseil des Ministres (Articles 6 à 15).* Le Conseil est composé des ministres chargés du secteur des assurances dans les États membres et se réunit deux fois par an. Une de ses missions est d'atteindre les objectifs du Traité. Il définit la politique en matière d'assurance et veille à l'application de la législation unique sur les assurances par les États.
- *Commission régionale de contrôle des assurances (Articles 16 à 30).* La Commission est l'organe régulateur chargé d'assurer le contrôle des sociétés d'assurance. Elle 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. Quand elle constate une infraction 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 d'agrément, ou le transfert du portefeuille des contrats à une autre société. La commission réglementaire régionale a été sensiblement modifiée par la décision du conseil des ministres du 2 avril 2008. Les changements n'ont toutefois pas d'impact sur l'objet du présent examen<sup>74</sup>.

- *Secrétariat général (Articles 31 à 49)*. Le Secrétariat général assure la préparation, l'exécution et le suivi des décisions du Conseil. Il peut effectuer le contrôle des sociétés d'assurance. Il établit également un rapport annuel. Le Secrétaire est désigné par le Conseil pour une durée de cinq ans et exerce en pleine indépendance les pouvoirs propres qui lui sont impartis.

**211. Dispositions juridiques d'application.** Aux fins de l'exercice de ses compétences, la Conférence interafricaine des marchés d'assurances émet des règlements et des décisions et formule des recommandations et des avis. Tous ces instruments, à l'exception des recommandations, doivent être motivés.

- *Articles 39 à 43*. Les règlements, qui établissent des règles générales, et les décisions qui s'appliquent à des cas particuliers, ont un effet direct et sont obligatoires. 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 susceptible de faire obstacle à leur exécution. Le Conseil peut informer un État des sociétés qui ont manqué à leurs obligations au regard du Traité et le mettre en demeure de prendre les mesures nécessaires au rétablissement du bon ordre juridique. Les tribunaux locaux doivent appliquer les dispositions du Traité nonobstant toute disposition de droit interne antérieure, et toute législation future doit être conforme au Traité.
- *Articles 48 et 49*. La validité des actes établis par les organes de la Conférence interafricaine des marchés d'assurances ne peut être mise en cause que devant le Conseil, dans un délai de deux mois à compter de leur publication ou de leur notification. Le Conseil statue sur l'interprétation du Traité et des actes établis par les juridictions nationales qui sont susceptibles de faire obstacle à l'application uniforme du droit de la Conférence. L'interprétation du Conseil s'impose à toutes les autorités administratives

et judiciaires. Les dispositions des Articles 48 et 49 peuvent créer des difficultés d'interprétation au niveau constitutionnel, car elles enfreignent manifestement à l'indépendance des autorités judiciaires.

212. **Dispositions financières et autres.** Le Conseil des Ministres est financé par des contributions des États membres provenant des taxes levées sur les sociétés d'assurance et d'autres droits et prélèvements (Articles 50 à 57). La Conférence interafricaine des Sociétés d'assurances a la personnalité juridique. Elle bénéficie, ainsi que ses institutions, de tous les droits et immunités accordés aux organisations internationales (Articles 58 à 68)<sup>75</sup>.

Le traité fait l'objet de l'**Annexe III-10** du présent recueil. Il ne semble pas avoir été enregistré auprès du Secrétariat de l'ONU et ne figure pas dans le Recueil des Traités des Nations Unies.

a. *Code CIMA*

213. **Historique**<sup>76</sup>. Le Code des assurances ou Code CIMA a été conçu pour remplacer la loi française du 13 juillet 1930 sur les assurances, elle-même votée pour introduire une certaine discipline dans le monde de l'assurance et éliminer les abus commis par les sociétés d'assurance avant la réglementation de ce secteur d'activité. La loi de 1930 était généralement applicable en Afrique francophone avant l'indépendance. Elle a toutefois été modifiée à diverses reprises en France tandis que les législations africaines n'ont pas suivi, et le régime est devenu obsolète. Le Traité de Yaoundé instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances a donc mis à jour la Loi française sur les assurances de 1930 dans le but également de mettre en place et de maintenir un marché des assurances équitable et rationnel.

214. **Contenu du Code CIMA.** Depuis son entrée en vigueur le 15 janvier 1995, le Code CIMA a été modifié à plusieurs reprises. La dernière mise à jour remonte au 2 avril 2008. Ses principales dispositions sont présentées ci-après :

- Le Code est applicable au transport routier, mais non au transport fluvial ou maritime. Selon de récentes informations, il ne s'applique pas encore au transport ferroviaire malgré les demandes présentées à cet effet par sociétés ferroviaires africaines. L'Article 1 du Premier chapitre du Titre I du nouveau Code dispose que : « Les titres I, II et III du présent livre ne concernent que les assurances terrestres. Ils ne sont applicables ni aux assurances maritimes,

ni aux assurances fluviales »<sup>77</sup>. Le Code ne contient aucune indication que les transports terrestres pourraient inclure les transports ferroviaires. Dans l'ensemble, le nouveau Code ne modifie guère, sur le fond, le champ des risques couverts, il n'existe aucune jurisprudence qui pourrait permettre de mener une analyse instructive.

- Le Code CIMA a un caractère obligatoire. Basé sur la Loi française de 1930 modifiée : i) il conforte le droit de l'assureur d'obtenir des informations sincères de la part de l'assuré, en particulier sur les risques courus, en particulier l'obligation de l'assuré de répondre exactement aux questions posées par l'assureur dans les formulaires (Article 12) ; ii) il conforte le droit du titulaire de la police à obtenir des informations sur les tarifs et les conditions de l'assurance, prohibant les contrats en lettres non apparentes (Article 7) ; et iii) il énumère les mentions devant obligatoirement figurer dans le contrat d'assurance (Article 8), telles que le délai dans lequel les indemnités sont payées.

## E. TRAITÉ INSTITUANT L'UNION DU MAGHREB ARABE

215. Le Traité instituant l'Union du Maghreb arabe (UMA) a été conclu à Marrakech (Maroc) le 17 février 1989. Les pays signataires sont l'Algérie, la Libye, le Maroc, la Mauritanie et la Tunisie. Le Traité est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1989, et est enregistré dans le Recueil des Traités des Nations Unies sous le n°I-26844.
216. **Objectifs et missions.** Le Traité stipule, dans son Article 2, qu'il a pour objectif et mission de promouvoir la libre circulation des personnes, des services, des marchandises et des travaux. Pour mettre en place sur le long terme une union économique du Maghreb entre les États membres, il sera nécessaire de procéder en deux étapes pour : 1) établir une zone de libre-échange en instaurant une zone en franchise de droits, et 2) constituer une union douanière et un marché commun.
217. **Principaux organes.** Ces institutions sont :
- *Le Conseil présidentiel.* Cet organe est composé des Chefs d'État des pays membres et est l'organe suprême de l'UMA. Le Conseil est habilité à prendre des décisions à l'unanimité. La présidence du Conseil, qui est d'une durée de six mois, est assurée par rotation entre les États membres.

- *Le Conseil des Premiers Ministres.* Ce conseil se réunit chaque fois que cela est nécessaire. Le Conseil des Ministres des Affaires étrangères prépare les sessions du Conseil Présidentiel et examine les questions que lui soumettent le Comité du Suivi et les Commissions Ministérielles Spécialisées.
- *Le Conseil des Ministres des Affaires étrangères.* Ce dernier prépare les séances du Conseil présidentiel et examine les propositions du Comité de suivi et des commissions ministérielles spécialisées.
- *Le Comité du Suivi.* Ce comité, qui compte un membre de chaque État, est chargé d'assurer le suivi des affaires de l'UMA. Il soumet les résultats de ses travaux au Conseil des Ministres des Affaires étrangères.
- *Quatre Commissions ministérielles spécialisées.* Ces commissions sont instituées par le Conseil présidentiel. L'une de ces commissions est chargée des infrastructures de base et est responsable des secteurs suivants : équipements, travaux publics, logement, urbanisme, transports, télécommunications, et hydraulique.

**218. Autres organes.** Le Secrétariat général, constitué par le Conseil présidentiel, assume les fonctions de secrétariat du Conseil présidentiel, du Conseil des Ministres des Affaires étrangères, du Comité du Suivi et des Commissions Ministérielles Spécialisées. Le Conseil consultatif (dont les membres sont choisis par le parlement de chaque État membre) donne son avis sur tout projet soumis par le Conseil Présidentiel et soumet également ses recommandations audit Conseil. L'Instance judiciaire se compose de deux juges de chaque État. Elle a pour compétence de statuer sur les différends relatifs à l'interprétation du Traité et des Accords conclus dans le cadre de l'UMA. La Banque Maghrébine d'Investissement et de Commerce Extérieur a pour mission de promouvoir la libre circulation des marchandises et des actifs au sein de l'UMA et de renforcer les investissements.

**219. Dispositions particulières concernant la facilitation du transport et du transit.** Les accords ci-après se rapportent à la facilitation du transport et du transit.

- L'Accord de coopération dans le domaine maritime, conclu en Libye le 10 mars 1991, et révisé à Syrte (Lybie) en juillet 2009

- L'Accord sur le transport routier et le transit des passagers et des marchandises, conclu à Alger le 23 juillet 1990, et révisé à Syrte en juillet 2009
- L'Accord sur le transport terrestre des produits dangereux, conclu à Syrte (Lybie), en juillet 2009
- L'Accord sur la reconnaissance mutuelle des permis de conduire dans les États membres, conclu à Nouakchott (Mauritanie) le 11 novembre 1992

**220. Évaluation.** Les progrès réalisés en direction de l'établissement d'un marché commun arabe sont lents malgré l'unité culturelle de la région. La plupart des obstacles à l'intégration régionale sont d'ordre politique, en particulier en ce qui concerne les deux membres les plus importants, à savoir le Maroc et l'Algérie. Mais l'intégration se heurte également aux différentes structures économiques des pays membres. Le Maroc et la Tunisie sont des États plus libéraux à vocation de marché, tandis que l'économie est assujettie à un contrôle des pouvoirs centraux plus marqué en Algérie et en Lybie. La majorité des accords ont été conclus dans les années 90. Aucun accord majeur sur la facilitation du transit et du transport n'a donc été signé pendant plus d'une vingtaine d'années. Des travaux ont toutefois été consacrés en juillet 2009 à certains accords qui ont été révisés.

Le Traité fait l'objet de l'Annexe III-11 du présent recueil.

## **F. TRAITÉ PORTANT CRÉATION DE LA COMMUNAUTÉ DES ÉTATS SAHÉLO-SAHARIENS**

**221. Le Traité portant création de la Communauté des États sahélo-sahariens (CEN-SAD)** a été conclu le 4 février 1998, à la suite de la Conférence des Leaders et Chefs d'État à Tripoli (Libye). Il a été signé par le Burkina Faso, la Libye, le Mali, le Niger, le Soudan et le Tchad (États fondateurs). Au 31 mars 2011, elle comptait 28 États membres : Burkina Faso, Libye, Mali, Niger, Soudan et Tchad, ainsi que les pays suivants (indiqués par ordre chronologique) : République centrafricaine (1999), Érythrée (1999), Djibouti (2000), Gambie (2000), Sénégal (2000), Égypte (2001), Maroc (2001), Nigéria (2001), Somalie (2001), Tunisie (2001), Bénin (2002), Togo (2002), Côte d'Ivoire (2004), Guinée-Bissau (2004), Libéria (2004), Ghana (2005), Sierra Leone (2005), Co-

mores (2007), Guinée (2007), Kenya (2008), Mauritanie (2008), et São Tomé-et-Principe (2008).

**222. Objectifs.** Le Traité a pour objectifs de mettre en place une union économique et d'éliminer tous les obstacles qui entravent l'unité des États membres par le biais de l'adoption des mesures nécessaires : pour faciliter la libre circulation des personnes et des capitaux et répondre aux intérêts des ressortissants des États membres ; pour garantir le droit d'établissement, le droit à la propriété et à l'exercice d'une activité économique ; pour assurer le libre-échange et la liberté de circulation des biens, des marchandises et des services ayant leur origine dans les États signataires ; et pour accroître le transport terrestre, aérien et maritime et les communications entre les États membres dans le cadre de la mise en œuvre de projets conjoints.

**223. Organes.** Les organes constitués en vertu du Traité sont :

- *La Conférence des Chefs d'État.* La Conférence se compose des Chefs des États membres de la Communauté. Elle est l'organe suprême chargé de la formulation des politiques et de la prise des décisions et se réunit une fois par an en session ordinaire. Elle peut se réunir en session extraordinaire à la demande d'un État membre.
- *Le Conseil exécutif.* Le Conseil est chargé de préparer les programmes d'intégration et de mettre à exécution les décisions de la Conférence des Chefs d'État. Il se compose des ministres chargés de la coopération extérieure, de l'économie, des finances et du plan, de l'intérieur et de la sécurité du territoire. Il tient des sessions ordinaires tous les six mois.
- *Le Secrétariat général.* Le Secrétariat est l'organe administratif et exécutif de la CEN-SAD, chargé des activités courantes de la Communauté. Il se compose du Secrétaire général, du Secrétaire général adjoint, du Bureau du Secrétaire général, de la Direction des Affaires administratives et financières, de la Direction de l'Intégration et de la complémentarité, et de la Direction de la Recherche et des Affaires juridiques.
- *La Banque sahélo-saharienne d'investissement et de commerce.* La Banque poursuit des activités pertinentes pour les projets de développement de la CEN-SAD dans le cadre de la Convention et de ses statuts.
- *Le Conseil économique, social et culturel.* Le Conseil est un organe consultatif composé de dix membres désignés par chaque État membre,

qui a pour mission d'aider les organes de Communauté à préparer les politiques de développement, les plans et les programmes de nature économique, sociale et culturelle des États membres.

Le Traité fait l'objet de l'**Annexe III-12** du présent recueil.

a. *Accords particuliers concernant la facilitation du transit et du transport*

- 224. Accord de coopération en matière de transport maritime entre les États membres de la Communauté des États sahélo-sahariens (CEN-SAD).** Cet accord a été conclu le 1<sup>er</sup> juin 2006. Il a pour objectifs : 1) d'organiser les relations maritimes entre les États membres ; 2) d'améliorer la coordination du trafic maritime bilatéral et multilatéral ; 3) de prévenir tous les obstacles au développement du transport maritime entre les États membres ; 4) de coordonner les efforts visant à prévenir les activités illégales telles que la piraterie et le terrorisme ; 5) de faciliter le transport portuaire des cargaisons en transit des États membres côtiers aux États membres sans littoral ; 6) de développer la coopération technique dans le domaine de la formation du personnel ; et 7) d'aider à développer le partage de l'information. L'accord s'applique aux transports maritimes entre les États membres de la communauté. L'Article 5 encourage la coopération entre les armateurs pour assurer la répartition du trafic maritime entre les pays. L'Article 6 encourage l'application d'un même traitement aux navires dans les ports des États membres.
- 225. Convention de coopération en matière de transport routier et de transit entre les États membres de la communauté des États sahélo-sahariens (CEN-SAD).** Cette convention a été conclue le 2 juin 2005. L'Article 2 en définit la portée. Le Titre II de la Convention se rapporte aux transports routiers inter-États. Cette disposition s'applique au transport routier des passagers et des marchandises sur le territoire des États membres. Elle dénonce les conditions de ce type de transport en réglementant le véhicule lui-même, ses aspects techniques, le nombre de passagers autorisés à voyager et le devoir d'être titulaire d'une police d'assurance transport valide. Le Titre III traite du transit inter-États par route, défini de manière à faciliter le dédouanement des marchandises. Les Articles 23 à 46 de la Convention régissent les opérations de transit à partir de l'État d'origine jusqu'à l'État de destination, en couvrant le passage par l'État de transit. Les Articles 49 et 50 mentionnent expressément le droit des navires,

des marchandises et des passagers des États membres sans littoral de bénéficier du même traitement que ceux des autres États.

226. **Évaluation.** Tous les États membres de la CEN-SAD appartiennent déjà à des CER établies. Les objectifs de la Convention font double emploi avec celles d'autres blocs commerciaux et d'intégration constitués par des CER. La CEN-SAD, à l'instar d'autres CER, mettra en œuvre les projets de transport et d'intégration lancée par le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) sous l'égide de la commission de l'Union africaine, du Secrétariat du NEPAD et de la Banque africaine de développement.

### G. ACCORD DE PARTENARIAT ACP-UE

227. **Rappel des faits.** L'Accord de Partenariat ACP-UE entre les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP) et l'Union européenne (UE) a été conclu le 23 juin 2000 à Cotonou (Bénin). Trente-cinq États africains, dont quinze sans littoral, sont ainsi associés à l'Union européenne par cet Accord (la liste des pays enclavés figure à l'Article 2 de l'Annexe VI de l'Accord).

L'Accord de Cotonou a fait l'objet d'une première révision en février 2005<sup>78</sup>. L'Accord ainsi révisé est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2008. Le nouvel Accord libéralisait le commerce de manière à être compatible avec l'Organisation mondiale du commerce. Dans le domaine du transit et du transport, la première révision ciblait différents points, notamment la facilitation de la coopération entre les États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP) et d'autres pays en développement. L'Accord de Cotonou révisé permet aux groupements régionaux de pays ACP de négocier des accords de partenariat économique (APE). Une deuxième version révisée a été signée le 19 mars 2010, afin de prendre en compte l'importance croissante de l'intégration régionale parmi les États ACP<sup>79</sup>.

228. **Dispositions relatives au transport et à l'intégration régionale.** Les Articles ci-après revêtent de l'intérêt pour les questions de transit et de transport :
- *Article 84.* Une attention particulière est accordée aux infrastructures de transports et de communications.
  - *Article 87.* Des dispositions et des mesures spécifiques sont prévues pour soutenir les États ACP enclavés dans leurs efforts visant à surmonter les difficultés et autres obstacles freinant leur développement.

- *Article 41.* Les parties à l'Accord réaffirment leurs engagements respectifs dans le cadre de l'AGCS (GATT).
- *Article 42.* Le transport maritime est le seul mode de transport expressément mentionné dans l'Accord. Ce dernier est jugé être le principal mode de transport facilitant les échanges internationaux. L'Accord encourage sa libéralisation, et le libre accès au marché. Il dispose également que chaque Partie doit accorder le même traitement aux navires des États parties à l'Accord, ce qui confirme les termes de la Convention et Statut de Genève de 1923 sur le régime international des ports maritimes.
- *Article 20(aa).* Les stratégies de coopération ACP-UE au niveau régional visent à promouvoir la coopération et l'intégration régionales.
- *Article 28(2)b.* Le développement et la coopération économiques sont renforcés grâce à la création de marchés plus étendus, à la libre circulation des personnes, des biens, des services, du capital, de la main-d'œuvre et des technologies entre les pays ACP, à la diversification accélérée des économies des États ACP, à la promotion et à l'expansion du commerce entre les pays ACP et avec les pays tiers, ainsi qu'à l'intégration graduelle des États ACP dans l'économie mondiale.
- *Article 28 (2)c.* La gestion des défis du développement durable dans une dimension transnationale est favorisée par le biais, notamment, de la coordination et de l'harmonisation des politiques régionales et sous-régionales de coopération.
- *Article 29(2)f.* La coopération vise, dans le domaine de l'intégration économique régionale, à renforcer les infrastructures, notamment en matière de transport et de communications, et les services.
- *Article 36.* Les Parties à l'Accord réitèrent leurs engagements dans le cadre de l'OMC.

**229. Évaluation.** Les spécialistes se sont employé à déterminer si les modifications apportées à l'Accord de Cotonou étaient simple affaire de rhétorique ou était d'importance fondamentale<sup>80</sup>. L'Accord met l'accent sur la compatibilité avec les dispositions de l'Accord de 1994 instituant l'Organisation mondiale du commerce en accordant un traitement égal au pays dans le domaine du commerce<sup>81</sup>. Ce n'était pas le cas de la Convention de Lomé de 1982 relative au transit routier inter-États des marchandises, dans laquelle les échanges sont essentiellement basés sur le principe de la non-réciprocité, et qui accordent des

avantages considérables aux pays appartenant au groupe des pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique en leur donnant accès au marché de l'Union européenne. L'Accord encourage également les pays d'Afrique subsaharienne à intensifier leur commerce avec les pays voisins de la région et à accroître le volume de leurs échanges entre eux. Il identifie toutefois plusieurs obstacles au transport, au transit et à la facilitation du commerce dans la région : l'absence de transport viable entre les pays au sein des sous-régions ; le manque d'infrastructures de base en général, l'absence de volonté politique, l'abondance de rivalités politiques, le manque de sincérité et d'engagement politique et la stabilité politique systématique. Ces différents facteurs se traduisent par une facilitation très limitée du commerce et du transit et du transport dans la région<sup>82</sup>, et font de l'achèvement de l'intégration régionale un objectif qui semble loin d'être atteint. Il sera nécessaire de prendre des mesures d'ajustement structurel pour assurer une réelle facilitation des transports et les autorités compétentes devront, à cet effet, formuler des règles contraignantes de facilitation des transferts et mettre en place un système de responsabilisation pour accroître l'efficacité des activités<sup>83</sup>.

L'Accord de partenariat ACP-UE fait l'objet de l'Annexe III-13 du présent recueil. Il ne semble pas avoir été enregistré au Secrétariat de l'ONU.

## H. DÉCISION DE YAMOUSSOUKRO

- 230. Rappel des faits.** Le 17 octobre 1988, les ministres des Transports de 40 États africains se sont réunis à Yamoussoukro (Côte d'Ivoire), pour s'entendre sur une nouvelle politique africaine des transports aériens. Cette politique met l'accent sur la coopération entre les compagnies aériennes et l'intégration sur une période de huit ans. La réunion a également renforcé l'idée que le secteur des transports aériens en Afrique devait être libéralisé. La décision issue de cette réunion est connue sous le nom de Décision de Yamoussoukro. Les ministres africains des Transports se sont de nouveau réunis à Maurice en 1994 et sont convenus de faciliter l'octroi aux compagnies aériennes africaines de transport des troisième, quatrième et cinquième libertés énoncées dans la Convention de 1944 relative à l'aviation civile internationale.
- 231. Historique.** La Décision de Yamoussoukro a été établie les 13 et 14 novembre 1999, lorsque les ministres des Transports se sont réunis à Yamoussoukro

(Côte d'Ivoire) pour examiner la libéralisation des services de transport aérien. Elle a été officiellement adoptée à l'occasion de l'assemblée des chefs d'État qui s'est tenue à Lomé (Togo) du 10 au 12 juillet 2000, et elle est entrée en vigueur le 12 août 2000.

- 232. Objectif.** L'Article 2 de la Décision établit que l'objectif principal de cette dernière est la libéralisation graduelle et progressive des services de transport aérien régulier et non régulier intra-africain.
- 233. Principales dispositions.** La Décision accorde aux États parties à la Décision le libre exercice des droits de trafic de première, deuxième, troisième, quatrième et cinquième libertés pour l'exploitation, par une compagnie éligible, de vols réguliers et non réguliers de transport de passagers, de fret et de courrier, en provenance et à destination de leurs territoires respectifs. L'Article 4 libéralise les tarifs des services de transport aérien internationaux. Les avis de hausse de tarifs doivent seulement être déposés auprès des autorités compétentes 30 jours ouvrables avant leur application. L'Article 5 stipule qu'aucun État partie au Traité ne peut limiter, de façon unilatérale, ni capacité, ni le type d'appareil utilisé, ni le nombre de fréquences hebdomadaires sauf pour des considérations d'ordre environnemental, de sûreté, techniques ou spéciales. Les Articles 6 et 7 établissent les procédures de désignation et d'autorisation des compagnies de transport aérien et les règles de concurrence.
- 234. Modalités institutionnelles.** L'Article 9 établit un Organe de suivi qui a pour principale responsabilité d'assurer la supervision, le suivi et la mise en œuvre de la Décision. L'Organe de suivi aide également le Sous-comité du transport aérien, qui se compose des Ministres africains des Transports, à assurer l'application de la Décision. Cet organe comprend des représentants de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), de l'Union africaine, de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et de l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA).

L'Article 9 fait également référence à la création d'un organe d'exécution en matière de transport aérien en Afrique dont les principales responsabilités consisteraient, entre autres, à assurer la supervision et la gestion d'une industrie du transport aérien libéralisée en Afrique pour assurer une bonne mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro. La Troisième Conférence des Ministres de l'Union africaine chargés des transports aériens qui s'est tenue à Addis Abeba du 7 au 11 mai 2007 a décidé d'attribuer à la CAFAC les fonctions d'Organe d'exécution de la Décision de Yamous-

soukro. La Constitution de la CAFAC a été révisée le 16 décembre 2009 pour prendre en compte cette nouvelle mission.

**235. Points forts de la Décision de Yamoussoukro.** La Décision, axée sur la sûreté et la sécurité, exige que les compagnies aériennes opérant dans les États membres satisfassent aux normes définies par l'OACI. La décision encourage la reconnaissance mutuelle des certificats d'exploitation, des certificats de navigabilité, des certificats de compétences et des licences, à condition que les exigences, en ce qui concerne ces certificats ou licences, soient au moins équivalentes aux normes minimales fixées par l'OACI. Les progrès réalisés en vue de la mise en place d'institutions officielles sont restés très limités, mais des avancées plus marquées ont été réalisées sur le plan des opérations parce qu'il a été possible de négocier des accords bilatéraux sur l'ensemble du continent ; l'application de ces accords est toutefois inégale. Par exemple, les itinéraires et la taille des appareils sont mieux adaptés au marché et les compagnies viables se développent. Les progrès les plus importants ont été réalisés en Afrique de l'Ouest, où l'accord du Groupe de l'Accord de Banjul a été signé le 24 janvier 2009 par le Cabo Verde, la Gambie, le Ghana, la Guinée, Libéria, le Nigéria et la Sierra Leone. Selon cet instrument, les États signataires doivent harmoniser leurs politiques et leurs procédures dans le domaine de l'aviation civile.

Un accord a été conclu sur les principes de la Décision de Yamoussoukro, au terme duquel 43 % des vols opèrent en vertu du droit de la cinquième à la septième liberté. L'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA), qui comprend le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, la Guinée-Bissau, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo applique pleinement la Décision de Yamoussoukro. Par conséquent, toutes les libertés, y compris celle qui a trait au cabotage, ont été accordées, les tarifs ont été libéralisés et 44 % des vols sont effectués en vertu des droits de la cinquième à la septième liberté. En revanche, seulement 6 % des vols opèrent en vertu du droit de la cinquième à la septième liberté dans la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), bien que sa politique de l'aviation civile prévoit une libéralisation progressive des services aériens au sein de la Communauté.

**236. Points faibles de la Décision de Yamoussoukro.** Un certain nombre de facteurs expliquent le retard avec lequel la Décision de Yamoussoukro est appliquée. Le premier tient à la difficulté de faire respecter les normes de sûreté et de sécurité de l'OACI ou des pratiques recommandées en ce domaine. Le deuxième tient à l'absence de leadership de la part de l'Union africaine — la plate-forme de l'intégration économique du continent. Le troisième tient au fait qu'il est diffi-

cile pour l'Union africaine de déléguer aux Communautés économiques régionales la responsabilité de formuler des règles de concurrence loyale dans le domaine du secteur des transports aériens. Le quatrième tient à l'absence de ressources nécessaires pour recruter l'équipe de spécialistes et de juristes nécessaire pour établir les règles de concurrence qui permettront de protéger les petites compagnies africaines et, en fin de compte, les consommateurs des pratiques de dumping des prix et autres pratiques discriminatoires que pourraient pratiquer les grandes compagnies. Il a toutefois été noté qu'un nombre trop élevé de compagnies aériennes africaines locales ne sont pas considérées offrir des garanties de sécurité suffisantes et ne sont donc pas acceptées en Europe et dans d'autres régions du monde.

La Décision de Yamoussoukro fait l'objet de l'**Annexe III-14** du présent recueil.

## **I. COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE**

**237.** La Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) a été constituée le 17 janvier 1969 à Addis Abeba (Éthiopie). La Commission est un organe consultatif qui a 44 États africains pour membres. La CAFAC est devenue une institution spécialisée de l'OUA à la suite de la signature d'un accord à Addis Abeba le 11 mai 1978.

La CAFAC est également l'une des quatre commissions régionales de l'OACI, les trois autres étant la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) et la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC).

L'Union africaine a conféré à la CAFAC les pouvoirs d'Organe d'exécution de la Décision de Yamoussoukro en 2007.



#### IV. Instruments sous-régionaux : Afrique centrale

238. Une démarche de droit privé. L'Afrique centrale a déployé des efforts considérables pour unifier le droit commercial et le droit des transports. Ses conventions sont d'un intérêt particulier, car elles codifient les pratiques applicables aux relations entre transporteurs et chargeurs, qui sont des rapports de droit privé (commercial). Nombre des autres conventions traitent de l'administration publique des Corridors de transport, de la police, des régimes douaniers, etc., c'est-à-dire de questions qui relèvent toutes du droit public.
239. Inventaire des instruments sous-régionaux. En Afrique centrale, les principaux traités sous-régionaux qui suivent sont en vigueur :
- *Traité de Brazzaville*. Ce Traité, en date du 8 décembre 1964, a été conclu par l'Union douanière et économique de l'Afrique centrale (UDEAC) et signée par le Cameroun, le Congo, le Gabon, la République centrafricaine et le Tchad.<sup>84</sup> L'UDEAC a succédé à l'Union douanière équatoriale créée en 1959 (dont le Traité n'est pas examiné ici, car il est périmé). L'UDEAC a été remplacée par la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) en 1998.
  - *Traité de N'Djamena*. Ce Traité a institué la CEMAC le 16 mars 1994. Les Parties à la CEMAC étaient les mêmes que les Parties à l'UDEAC et à l'Union douanière équatoriale.
  - *Traité de Libreville*. Conclu à Libreville (Gabon) le 19 octobre 1983, ce Traité a créé la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC). Cette dernière a une plus vaste couverture que l'UDEAC puisqu'elle comprend, outre les États membres de l'UDEAC et de la CEMAC, l'Angola, le Burundi, la République démocratique du Congo, le Rwanda et Sao Tomé-et-Principe.
  - *Traité de Gisenyi*. Ce Traité, conclu le 20 septembre 1976, institue la Communauté économique des Pays des Grands Lacs (CEPGL). Il a été signé par le Burundi, le Rwanda et le Zaïre (qui est maintenant la République démocratique du Congo). Les États d'Afrique centrale sont également

Parties à la Charte des transports maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre, qui est examinée dans la section consacrée à l'Afrique de l'Ouest.

- *L'Accord de Brazzaville instituant un régime fluvial uniforme.* Cet accord a créé la Commission internationale du bassin Congo-Oubangui-Sangha (CICOS). Il a été signé le 6 novembre 1999 et ratifié ou accepté par les États parties (Cameroun, Congo, République centrafricaine, et République démocratique du Congo) entre mars et juillet 2003.

Les États de l'Afrique centrale sont aussi Parties à la Charte des transports maritime pour l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique centrale, sujet traité dans la section consacrée à l'Afrique de l'Ouest.

Les pays constituant les différentes organisations sont indiqués au tableau 1.

**Tableau 1. Pays constituant les différentes organisations sous-régionales**

	UDEAC et CEMAC	CEAAC	CEPGL	OHADA	CICOS
Angola		x			
Burundi		x	x		
Cameroun	x	x		x	x
Congo	x	x		x	x
Congo, Rép. dém.		x	x	x	x
Gabon	x	x		x	
Guinée équatoriale	x	x		x	
République centrafricaine	x	x		x	x
Rwanda		x	x		
São Tomé-et-Principe		x			
Tchad	x	x		x	

Source : SSATP

Note: UDEAC = Union douanière et économique de l'Afrique centrale ; CEMAC= Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale ; CEAAC = Communauté économique des États d'Afrique centrale ; CEPGL = Communauté économique des pays des Grands Lacs ; OHADA = Organisation pour l'harmonisation en Afrique du droit des affaires ; CICOS = Commission internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha.

**A. UNION DOUANIÈRE ET ÉCONOMIQUE DE L'AFRIQUE CENTRALE<sup>85</sup>**

**240. Généralités<sup>86</sup>.** Le Traité de Brazzaville instituant une Union économique et douanière de l'Afrique centrale a été signé le 8 décembre 1964 par le Cameroun, le Congo, le Gabon, la République centrafricaine et le Tchad. La Guinée équatoriale s'est jointe à ces derniers en 1983.

**241. Organes.** Le Traité de Brazzaville a créé les organes suivants :

- *Le Conseil des Chefs d'État.* Le Conseil est l'organe suprême de l'Union. Les décisions de ces Chefs d'État doivent être prises à l'unanimité. Le Conseil oriente et coordonne les politiques douanières et économiques des États membres (Articles 7 et 8).
- *Le Comité de direction.* Ce comité se compose de deux représentants par État membre ; l'un est le ministre des Finances (ou son représentant) et l'autre le ministre responsable du développement économique (ou son représentant).
- *Le Secrétariat général.*

L'UDEAC a été remplacée en 1994 par la CEMAC. Toutefois, un certain nombre de clauses, accords et autres réglementations sont toujours en vigueur sous leur dénomination originale UDEAC.

Le Traité instituant une Union douanière et économique de l'Afrique centrale fait l'objet de l'Annexe IV-1 du présent recueil. Il ne semble pas avoir été enregistré par le Secrétariat général de l'ONU et n'apparaît pas dans le Recueil des Traités des Nations Unies.

**242. Infrastructure et transport.** Dans le domaine de l'infrastructure des transports, les États membres sont convenus de promouvoir l'intégration des infrastructures ; de normaliser et d'uniformiser les infrastructures et le matériel ; et de promouvoir une politique de coordination des transports.

Pour atteindre ces objectifs, les États membres doivent communiquer leurs projets de développement des transports au Secrétariat général, ainsi que leurs documents et leurs réglementations nationales. Le Secrétariat général prépare des programmes et des projets de transport en vue de leur soumission à l'approbation du Comité de Direction et du Conseil des Chefs d'État.

Si le Code de la marine marchande de la CEMAC de 2001 a maintenant remplacé le Code de la marine marchande de l'UDEAC de 1994, deux importantes séries de règles de l'UDEAC restent en vigueur, la Convention inter-États de transports routiers de marchandises diverses et la Convention inter-États de transport multimodal<sup>87</sup>.

a. *Convention inter-États de transports routiers de marchandises diverses*

- 243. Généralités.** Le 5 juillet 1996, les membres du Conseil des Chefs d'État de l'UDEAC ont défini un cadre juridique du transport routier de marchandises diverses dans la sous-région (Acte 4/96-UDEAC-611-CE-3). Ce cadre a donné lieu à la Convention inter-États des transports routiers de marchandises diverses (CIETRM). Le préambule de la Convention insiste sur le souhait des Parties contractantes de régler de manière uniforme les conditions des contrats de transport concernant les documents utilisés pour le transport et la responsabilité du transporteur. La formulation est tirée de la Convention de Genève de 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et est basée sur la Convention de Berne de 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires (modifiée). Les plans de la Convention de 1996 de transports routiers de marchandises diverses et de la Convention de Genève de 1956 sont les mêmes. Toutefois, les termes de la Convention CMR relatifs au transport multimodal ne figurent pas dans la Convention de transports routiers de marchandises diverses, car les Chefs d'État de l'UDEAC ont décidé d'établir une convention distincte pour ces transports.
- 244. Applicabilité.** Aucune mention n'est faite dans le texte de la Convention qu'elle a un caractère purement supplétif. Il semble que les Parties au contrat de transport soient libres de conclure un contrat différent de celui résultant de l'observation des termes de la Convention, ou de ne retenir que certaines des dispositions à l'exclusion des autres. Il a été décidé par une cour d'appel française que le recours à la CMR ou à certaines de ses dispositions est au choix des parties au contrat, « que la loi laisse libre de stipuler les clauses de leurs relations contractuelles en matière de transport »<sup>88</sup>. Cette autonomie est toutefois limitée dans une mesure importante par l'Article 51, qui dispose que toute stipulation qui dérogerait aux termes de la Convention (Inter-États de transports routiers de marchandises diverses) est nulle et non avenue. Cette formulation est, elle aussi, reprise de l'Article 41 de la Convention CMR.

**245. Points marquants.** Les points marquants de la Convention Inter-États de transports routiers de marchandises diverses sont présentés ci-après.

- *Dispositions générales (Chapitre I).* La Convention de transports routiers de marchandises diverses s'applique 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, quel que soit la nationalité ou le domicile du transporteur. Elle s'applique également quand le transport est assuré par des États, par des institutions ou par des organisations gouvernementales internationales et organisations non gouvernementales.
- *Lettre de voiture (Chapitre II).* Le transport prend place sous une lettre de voiture établie en quatre exemplaires (contre trois dans la CMR), qui établit la preuve du contrat de transport. Il n'est pas possible de déterminer clairement si l'absence de lettre de voiture rend le contrat nul et non avenu ou s'il rend la convention inapplicable. Les mentions devant être portées sur la lettre de voiture sont indiquées dans la Convention de transports routiers et sont obligatoires.
- *Responsabilité (Chapitre III).* Le transporteur est responsable sauf en cas de « circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obéir », c'est-à-dire en cas de force majeure<sup>89</sup>. Les cas d'exonération de la responsabilité du transporteur sont énumérés (Article 17) et la charge de la preuve incombe au transporteur (Article 20).
- *Réclamation et Action (Chapitre IV).* Les réserves et réclamations doivent être présentées et les différends exprimés avant l'expiration de délais déterminés. En cas d'arbitrage, les arbitres sont soumis aux stipulations de la Convention.

La Convention fait l'objet de l'Annexe IV-2 du présent recueil. Elle ne semble pas avoir été enregistrée par le Secrétariat de l'ONU et ne peut être trouvée dans le Recueil des Traités des Nations Unies.

b. *Convention inter-États de transport multimodal*

**246. Généralités.** Un transport international multimodal a lieu lorsque, sous le couvert d'un seul titre de transport, des marchandises sont transportées d'un pays à un autre par différents modes de transport. Le 5 juillet 1996, les

membres du Conseil des Chefs d'État de l'UDEAC sont convenus d'un cadre juridique du transport multimodal dans la sous-région. Ce cadre a revêtu la forme de la Convention inter-États de transport multimodal de marchandises dans l'UDEAC (Act 4/96-UDEAC-611-CE-31). La Convention des Nations Unies sur le transport multimodal de marchandises de 1980 n'est jamais entrée en vigueur parce qu'elle n'a pas été ratifiée par un nombre d'États suffisant. La Convention de l'UDEAC comble ainsi une lacune du droit international et offre aux États membres de l'Afrique centrale un cadre clair et incontestable pour les opérations de transport multimodal, dont les dispositions sont, en fait, empruntées à la convention internationale non ratifiée.

**247. Régime TIPAC.** La Convention UDEAC sur le transport multimodal est aussi associée à l'application du Régime de Transit Inter-États des pays de l'Afrique centrale (TIPAC). Le régime TIPAC est un régime douanier de transit international, qui vise à simplifier les formalités douanières aux points de départ et de destination des marchandises et durant le transit, et à imputer la responsabilité du paiement des droits de douane au transporteur assurant une opération spécifique de transit. Le transit s'effectue sur un itinéraire déterminé. Les marchandises en transit sont transportées sous le couvert d'un carnet TIPAC décrivant le fret transporté. Ce carnet est utilisé pour les contrôles, notamment douaniers. Un Fonds régional de garantie TIPAC fournit les ressources nécessaires à la garantie du paiement des droits de douane et règle tout différend.

**248. Contenu.** Les termes de la Convention UDEAC sur le transport multimodal sont résumés ci-après :

- *Préambule* : Le Préambule de la Convention indique que les États contractants considèrent que « la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal ... est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée ». En fait, le régime de responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal est copié sur le régime applicable aux transporteurs maritimes en vertu des Règles de Hambourg en vigueur depuis 1992 dans le petit nombre d'États qui les ont ratifiés. En cas d'avarie ou autre dommage, la charge de la preuve incombe à l'entreprise de transport.
- *Articles 2 à 4 et Article 29.* Le recours à la Convention multimodale UDEAC est obligatoire ; ses dispositions s'appliquent automatiquement et sans restriction, lorsque l'acceptation et<sup>90</sup> la *livraison de la marchandise prennent place dans l'un des États* contractants. 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, rendant nulle et non avenue 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. Il s'agit là d'une clause d'ordre public. Le droit interne continue toutefois de s'appliquer dans d'autres domaines comme la sécurité, les permis et licences, l'assurance, etc.

- *Chapitre II.* Un document de transport multimodal ou Document TM est signé par l'entreprise de transport et peut être négociable. Sa forme et son contenu doivent être conformes aux dispositions de la Convention. Le Document TM est transférable. Il indique de manière explicite que toute stipulation d'un contrat dérogeant aux dispositions de la Convention multimodale UDEAC est nulle et non avenue (Article 29).
- *Chapitre III.* L'entreprise de transport est présumée responsable des avaries et des retards à la livraison, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés, ou mandataires « ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter [le dommage ou retard] et ses conséquences » (Article 16). Il y a donc obligation de diligence raisonnable. Une limite de responsabilité est fixée et est applicable en cas de responsabilité contractuelle et délictuelle (Article 21).
- *Annexe.* L'Annexe à la Convention multimodale de l'UDEAC traite de l'application du régime TIPAC au transport multimodal dans la sous-région. Les dispositions sont des dispositions types :
  - Les marchandises ne sont assujetties à aucun contrôle physique, sauf dans la mesure jugée nécessaire. Aucune formalité spéciale n'est exigée, autre que les formalités habituelles du régime TIPAC.
  - Aucuns droits et taxes d'import/export ne sont perçus dans les pays de transit.
  - Des redevances et impositions peuvent être perçues pour des raisons de sécurité publique ou de santé publique, mais leur niveau doit être limité au montant nécessaire pour couvrir le coût des services correspondants.

La Convention inter-États de transport multimodal de marchandises dans l'UDEAC fait l'objet de l'Annexe IV-3 du présent recueil. Elle ne semble pas avoir été enregistrée au Secrétariat de l'ONU et ne peut être trouvée dans le Recueil des Traités des Nations Unies.

c. *Conditions d'exercice de la profession de transporteur routier inter-États de marchandises diverses*

**249. Généralités.** Le 5 juin 1996, les membres du Conseil des Chefs d'État de l'UDEAC sont convenus d'un cadre juridique de délivrance d'agrèments aux transporteurs routiers de la sous-région (Acte 5/96-UDEAC-611-CE-31). Tous les transporteurs routiers, qu'ils travaillent pour leur propre compte ou à des fins professionnelles, doivent obtenir un agrément et adhérer au système de cautionnement du TIPAC. Les agrèments sont délivrés par le ministre des Transports de chaque État membre. Ils sont valables pour une période de cinq ans, pour un réseau routier ou des itinéraires déterminés.

Les Conditions d'exercice de la profession de transporteur routier inter-États de marchandises diverses font l'objet de l'Annexe IV-4 du présent recueil.

**250. Évaluation.**<sup>91</sup> L'un des obstacles au processus d'intégration tient à l'absence d'un système de suivi et d'évaluation conçu pour permettre d'évaluer la mise en œuvre des lois promulguées par les institutions sous-régionales<sup>92</sup>. Rien ne permettait d'affirmer, en juin 2010, que ces lois étaient appliquées dans les États membres des organisations de l'Afrique centrale. Le Plan pour les transports inclus dans les Programmes d'action de la CEMAC pour 2005 et 2006 se limitait à faire CONNAÎTRE les différentes lois dans les pays<sup>93</sup>. Le plan convenu pour le transport en Afrique centrale dans les deux programmes d'action fait référence au Comité opérationnel de suivi<sup>94</sup>. Or, ce comité ne semble guère jouer un rôle important parce que les lois sur les transports promulguées au sein de la Communauté ne sont pas pleinement intégrées dans le droit interne.

**B. COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE ET MONÉTAIRE DE L'AFRIQUE CENTRALE**

**251. Généralités**<sup>95</sup>. Les instruments de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) sont les suivants :

- *Traité instituant la Communauté économique des États de l'Afrique centrale.* Le Traité a été conclu à N'Djamena (Tchad) le 6 février 1998, et est accompagné d'un texte concernant le système institutionnel et juridique de la Communauté. Il a été légèrement révisé à Yaoundé (Cameroun) le 25 juin 2008, en vue de la création du Parlement de la Communauté. La version révisée fait l'objet de l'Annexe IV-5 du présent recueil.

- *Convention régissant l'Union économique de l'Afrique centrale (UEAC)*
- *Convention régissant l'Union monétaire de l'Afrique centrale (UMAC)*
- *Convention régissant la Cour de justice de la CEMAC*
- *Convention régissant le Parlement Communautaire.* Cette Convention a été adoptée le 28 janvier 2004. Le Parlement de la Communauté a son siège à Malabo (Guinée équatoriale), et est entré en fonction en avril 2010.

**252. Orientations stratégiques.** L'UDEAC était fondée sur le principe de coopération entre États signataires. La CEMAC, quant à elle, poursuit une démarche d'intégration. Ses principaux objectifs stratégiques, formulés non pas dans les instruments, mais dans des déclarations d'intention distinctes, consistent à :

- Renforcer la compétitivité des activités économiques et financières des pays de la CEMAC, en harmonisant le cadre juridique (code des investissements, règles de concurrence, réglementation, etc.).
- Coordonner les politiques économiques et budgétaires pour assurer leur cohérence avec la politique monétaire communautaire.
- Établir un marché commun, accordant la liberté de résidence et d'établissement, d'immigration et de libre circulation des biens et services.
- Coordonner les politiques sectorielles, y compris les politiques du commerce et des transports.
- Promouvoir la liberté de mouvement, de résidence et d'établissement.

**253. Organes.** La CEMAC compte un plus grand nombre d'organes que l'UDEAC. Elle a huit organes au niveau exécutif : la Conférence des Chefs d'État, le Conseil des Ministres de l'Union économique de l'Afrique centrale, le Comité ministériel de l'Union monétaire de l'Afrique centrale, la Commission de la CEMAC (qui par voie d'une addition apportée au Traité à N'Djamena (Tchad) le 25 avril 2007 a remplacé le Secrétariat exécutif), le Comité inter-États, la Banque centrale, la Commission bancaire et l'Institution de financement du développement<sup>96</sup>. Le Traité a ainsi établi la Banque de développement de l'Afrique centrale (BDEAC). Les organes législatifs et judiciaires sont le Parlement de la Communauté et la Cour suprême, qui inclut la Cour des comptes.

**254. Codes et règlements de la CEMAC.** Peu après sa création, la CEMAC a promulgué de nouveaux codes et règlements pour remplacer ceux de l'UDEAC, à

savoir le Code de la navigation intérieure et la Réglementation du transport par route des marchandises dangereuses en 1999, le Code de l'aviation civile<sup>97</sup> en 2000, le Code communautaire de la marine marchande et le Code communautaire de la route en 2001. À la date de la rédaction de ce recueil, les deux conventions de l'UDEAC concernant le transport par route et le transport multimodal étaient toujours en vigueur.

Comme indiqué, le Traité instituant la Communauté économique et monétaire d'Afrique centrale (CEMAC) fait l'objet de l'Annexe IV-5 du présent recueil. Il ne semble pas avoir été enregistré par le Secrétariat de l'ONU et ne peut être trouvé dans le Recueil des Traités des Nations Unies.

a. *Code de la navigation intérieure*

255. Le Code de la navigation intérieure a été promulgué le 17 décembre 1999 en tant que Règlement CEMAC/RDC (République démocratique du Congo) 14/99/CEMAC-036-CM-03<sup>98</sup>. Il est essentiellement axé sur les questions ayant trait à la sécurité de la navigation fluviale, mais aborde également certaines questions de gestion. Dix titres couvrent les règles concernant les chenaux, fleuves et rivières, les bâtiments de navigation, la police sanitaire, l'environnement, les capitaines et le personnel navigant. Les 31 annexes donnent des détails sur les balisages, signalisations, bordereaux, etc. En attendant que soient promulguées des règles concernant les opérations de transport sur les voies navigables intérieures, une annexe du Code de la navigation intérieure CEMAC/RDC traite des limitations de responsabilité des transporteurs fluviaux. Le corps du texte contient des dispositions sur les garanties et hypothèques. Par contre, il ne comporte aucune disposition concernant le contrat de transport, modal ou multimodal, et autres aspects de droit commercial des transports par les voies navigables intérieures. Il ne comporte de même aucune disposition sur le régime international des voies fluviales dans la CEMAC ou sur les compétences et responsabilités respectives de ses États membres.

Le Code de la navigation intérieure fait l'objet de l'Annexe IV-6 du présent recueil.

b. *Transport par route des marchandises dangereuses*

256. **Réglementation du 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 qui est applicable dans tous les États de la Communauté.

La Réglementation du Transport par route des marchandises dangereuses fait l'objet de l'Annexe IV-7 du présent recueil.

c. *Code de la Marine Marchande*<sup>99</sup>

**257. Généralités.** Le Code communautaire de la marine marchande de la CEMAC a été promulgué le 3 août 2001 en tant que Réglementation 03/01 UEAC 088-CM 06 à Bangui (République centrafricaine)<sup>100</sup>. Il remplace le Code de la marine marchande de l'UDEAC promulgué en tant qu'Acte n° 6/94-UDEAC-594-CE-30 le 22 décembre 1994. Le Code régit :

- L'applicabilité du droit aux navires
- La sécurité des navires, la classification, le sauvetage et les épaves
- L'environnement et la pollution marine
- Les marins
- Le transport maritime y compris les chartes-parties, les connaissements et autres contrats de transport
- Les activités des consignataires de navires, transitaires, groupeurs, pilotes et manutentionnaires
- Les procédures judiciaires et autres concernant les transports maritimes

**258. Références aux conventions internationales.** Le Code fait référence aux conventions internationales et se conforme aux règles qu'elles énoncent, même lorsque les États membres de la CEMAC ne les ont pas ratifiées. Les documents que les navires doivent remettre aux autorités portuaires lors de leur arrivée (Article 10) sont ceux énoncés dans la Convention de Londres de 1965 à laquelle l'Article fait expressément référence. Les États sans littoral peuvent participer au Conseil d'administration des ports de transit (Article 14) dans le droit fil de la Convention de New York. Ils peuvent pratiquer la pêche dans la zone économique exclusive (Article 18), conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer à laquelle le Code fait expressément référence. Le régime de responsabilité du propriétaire de navires (Articles 100 à 113) est similaire à celui prévu par la Convention de Londres de 1976 sur la li-

mitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, à laquelle il est aussi fait expressément référence. Enfin, le régime juridique du contrat de transport maritime est celui des Règles de Hambourg de 1978. En vertu de l'Article 396 du Code, ces règles sont applicables à tout transport au départ ou à destination d'un port d'un État membre de la CEMAC. La situation peut toutefois ne pas être aussi simple et il est probable que des lois seront en conflit. Le Code ne précise pas du reste si cette disposition est paramount et d'ordre public et si les Parties au contrat de transport peuvent convenir d'un régime de responsabilité différent. Dans l'ensemble, le Code semble refléter les vues de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur des points encore très controversés au sein de la communauté maritime, encore ouverts à la discussion ou qui peuvent faire l'objet de clauses de contrats plutôt que d'être réglés de manière définitive dans des statuts<sup>101</sup>.

- 259. Politique du transport maritime.** La démarche adoptée en ce domaine est plus réglementaire qu'axée sur le marché. L'Article 375 dispose que l'organisation générale des transports maritimes et les mesures de coopération régionale sont définies par les autorités nationales dans le cadre de la politique générale adoptée par les autorités régionales et sous-régionales. L'Article 376 dispose que « le trafic maritime... fait l'objet d'une répartition conforme aux termes de la Convention des Nations Unies relative au Code de conduite des Conférences maritimes de 1974]..... [et que] les taux de fret sont négociés dans les conditions prévues par ledit Code ». « Ledit Code » est applicable à tous les droits de participer au trafic des pays membres (Article 312) — voir l'Annexe II-20 du présent recueil. Les dispositions concernant la navigation réservée sont toutefois moins contraignantes que celles du Code de l'UDEAC. Les articles 370 à 373 de ce dernier disposent que la navigation entre les ports des États membres de l'UDAEC, le remorquage dans les eaux des États membres de l'UDEAC, le transport de marchandises en transit ou en transfert interligne, est réservé aux navires battant pavillon d'un État membre de l'UDEAC. L'Article 5 du Code CEMAC réserve simplement aux navires battant pavillon d'un État membre de la CEMAC la navigation au cabotage national et au cabotage sous-régional. Le terme « sous-régional » n'est toutefois pas défini et rien ne permet d'établir si la sous-région est considérée ou non s'étendre au-delà des territoires des pays de la CEMAC.
- 260. Applicabilité.** Le Code de la marine marchande de la CEMAC ne figure pas dans le Recueil des Traités des Nations Unies puisqu'il a été publié sous forme

de réglementation et non d'instrument négocié. Il est toutefois le fruit de négociations, et il ressort probablement du droit international. Il peut soulever des questions d'interprétation et d'applicabilité. Par exemple, les termes de l'Article 396 selon lesquelles les règles du Code et celles des contrats de transport s'appliquent à toutes les marchandises provenant des États membres de la CEMAC et à destination de ces derniers peuvent être en conflit avec des dispositions similaires de lois d'autres pays. Il n'est pas certain que le Code ait un caractère complémentaire ou impératif à cet égard important. Les Chefs d'État ont adopté la Recommandation n° 01/04-UEAC-010 E-CM-12 concernant l'établissement d'une commission spéciale pour réviser le Code de la marine marchande.

Les chapitres pertinents (*Organisation des transports maritimes*) du Code font l'objet de l'Annexe IV-8 du présent recueil.

d. *Code communautaire de la route*

261. Le Code communautaire de la route a été publié à Bangui (République centrafricaine) sous forme de règlement sous la référence 04/01 UEAC 089-CM-06 le 2 août 2001. Il est applicable dans les pays de la CEMAC et remplace tous les textes antérieurs, en particulier le Code de la route de l'UDEAC de 1989. Les règlements concernent :

- Les permis de conduire
- Le poids, les dimensions et autres caractéristiques des véhicules
- La circulation
- La signalisation

Neuf annexes complètent le Code. Elles décrivent de manière détaillée les signaux et signalisations.

Le Code communautaire de la route fait l'objet de l'Annexe IV-9 du présent recueil.

e. *Autres instruments juridiques de la CEMAC publiés depuis 2004 dans le domaine de la facilitation du transport et du transit*

Les instruments ci-après concernent la liberté de circulation.

262. **Règlement n°05/03-CEMAC-111-CM09** traitant des facilités accordées aux voyageurs. Les facilités accordées sont des mesures administratives qui permettent aux voyageurs d'accomplir plus rapidement les procédures douanières et les formalités de police à leur arrivée et à leur départ. Le Règlement établit un système comportant deux circuits, l'un vert et l'autre rouge — c'est-à-dire un système douanier simplifié pour les voyageurs aux frontières. Le circuit vert permet aux personnes voyageant sans transporter de marchandises commerciales d'être exemptées du contrôle douanier. Le circuit rouge exige que les voyageurs transportant des marchandises commerciales accomplissent toutes les formalités douanières. La deuxième section du Règlement décrit rapidement les marchandises assujetties à ces formalités.
263. **Recommandation n°01/05-UEAC-070 U-CM-13**, traitant de la libre circulation des personnes dans la CEMAC, et Acte n° 08/CEMAC-CCE-SE. L'Article 1 de l'Acte supplémentaire établit la liberté de circulation des personnes au sein de la CEMAC, sous réserve qu'elles puissent produire une carte d'identité nationale ou un passeport valide et que leur séjour ne dure pas plus de trois mois.
264. **Règlement n°14/06-UEAC-160-CM-14** (11 mars 2006) adoptant un programme de facilitation régionale du transport et du transit dans la CEMAC. Le programme a pour objectifs : 1) de créer un comité de coordination aux fins de sa mise en œuvre ; 2) de coordonner et d'évaluer le programme de mise en œuvre ; 3) d'harmoniser les législations des États membres ; 4) de faciliter le transit ; et 5) d'exécuter un projet pilote dans les Corridors Douala-N'Djamena et Douala-Bangui. Le calendrier établi pour la mise en œuvre du programme a été fixé à la période allant de mars 2006 à la fin de décembre 2008.
265. **Composantes du projet pilote des corridors Ndjamena-Douala et Bangui-Douala**. Le projet pilote se compose de deux sections : actions et objectifs. Les principales actions consistent à : 1) créer un observatoire pour assurer le suivi des opérations le long des corridors ; 2) mettre en place un régime juridique pour le transit inter-États ; 3) améliorer le franchissement des frontières ; et à 4) renforcer les capacités aux postes-frontière. Les principaux objectifs consistent à : 1) sur une base régulière et de manière neutre, recenser, analyser et publier les faits, pratiques, irrégularités et comportements inadéquats observés sur les principaux axes inter-États dans le cadre du transport des personnes et des marchandises ; 2) mettre en place un régime de transit inter-États (TI-PAC) ; 3) faciliter le passage des frontières ; 4) mettre en place des mécanismes

de suivi du fret ; 5) renforcer les interfaces intermodales (ports, chemins de fer) ; 6) améliorer la sécurité des marchandises ; 7) recenser les besoins (sécurité, facilitation, interface entre les systèmes de technologies de l'information, aires de repos pour les camions provenant des pays sans littoral) ; et à 8) améliorer l'impact social des projets.

- 266. Évaluation du projet pilote.** La composante de facilitation du projet pilote est son point le plus faible. Il importe d'améliorer et de renforcer : les communications entre les parties prenantes, en particulier au sein de la communauté portuaire, et notamment l'interface entre les différentes technologies de l'information et des communications ; le régime de transit et la traversée des frontières par le biais d'un système de suivi des marchandises et de l'amélioration des constructions des poste-frontière ; la sûreté et la sécurité des ports ; et l'Union douanière de la CEMAC ainsi que les douanes nationales. Il est nécessaire de fournir un appui plus important aux institutions de facilitation du transport et de mieux coordonner et gérer les activités du projet. Enfin, il est nécessaire de régler le problème irritant des contrôles illégaux érigés le long des routes et des rivières. Ces contrôles imposent un coût financier aux usagers de la route et nuisent à la réputation des autorités locales.
- 267. Décision n°10/06-UEAC-160-CM-14** relative à l'établissement d'un Comité de gestion pour les corridors transfrontières en Afrique centrale. Cette décision a été prise le 10 mars 2006 par le Conseil des Ministres de la CEMAC. Trois de ses principales dispositions ont trait à la facilitation du transport et du transit. Premièrement, le Comité a pour mission d'encourager les activités commerciales le long des corridors, de faciliter les partenariats entre les ressortissants des États membres, d'encourager la réduction des coûts associés au transport de marchandises et de mettre en œuvre les meilleures pratiques dans le domaine du transit douanier. Deuxièmement, le Comité se compose de représentants des départements chargés des transports routiers et des autorités douanières, des associations professionnelles des transporteurs routiers, des sociétés de transit et de la Commission de la CEMAC. Enfin, le Comité est chargé d'assurer le suivi des activités concernant la compétitivité des corridors, de recenser les obstacles à la circulation et de fournir des solutions pour améliorer la situation ou éliminer les problèmes.
- 268. Décision n°12/06-UEAC-160-CM-14** établissant un Comité de coordination et de suivi de la mise en œuvre du Programme régional de facilitation des transports et du transit en zone CEMAC. Cette Décision a été adoptée le 10 mars

2006. Elle avait principalement pour objectifs de coordonner et de suivre la mise en œuvre des composantes du programme qui consistent à : 1) mettre à jour le programme routier ; 2) préparer et exécuter le programme de facilitation dans la sous-région ; 3) mettre en place le projet pilote dans les corridors de Douala-N'Djamena et de Douala-Bangui ; 4) poursuivre des interventions sur le maillon portuaire et prendre des mesures d'accompagnement ; 5) évaluer le degré de cohérence entre les programmes nationaux et les programmes régionaux ; 6) assurer le suivi de l'entretien du réseau routier inter-États ; 7) identifier les difficultés de mise en œuvre des projets et proposer des solutions pour accélérer leur exécution ; et à 8) évaluer les progrès accomplis dans la mise en œuvre du programme. Le Comité de coordination et de suivi comprend, outre la Commission de la CEMAC qui préside le Comité, quatre représentants par État membre désignés par les Départements chargés des travaux publics, du financement de l'entretien routier, des transports routiers et des douanes ; un représentant par syndicat des transporteurs en transit des États membres ; et trois représentants de la CEMAC, donc deux de la Direction des transports et des télécommunications et un de la Direction du marché commun. Le Secrétariat du Comité de coordination est assuré par la Direction des transports et des télécommunications de la CEMAC. Le Comité de coordination peut également faire appel à tout spécialiste utile à la bonne exécution de ses missions.

- 269.** Décision n°99/07-UEAC-070 U+042-CM-16 instituant un Comité de suivi et d'évaluation de la libre circulation des personnes. Cette Décision a été adoptée le 18 décembre 2007. Le Comité se compose des chefs des services de police et d'immigration transfrontières, de membres de la société civile, des départements nationaux chargés de l'intégration régionale et de la Commission de la CEMAC. Des représentants de la CEEAC et de la CAE participent en qualité d'observateurs. Les conclusions du Comité sont transmises à la Commission de la CEMAC qui en assure le suivi avec les États et le Conseil de Ministres.
- 270.** Décision n°10/07-UEAC-160-CM-15 instituant un Comité technique mixte de coordination pour la mise en œuvre du programme de facilitation du transport et du transit financé par le Fonds africain de développement. Celui-ci est le guichet concessionnel du Groupe de la Banque africaine de développement. Le Comité est chargé d'assurer le suivi de toutes les activités concernant la mise en œuvre du programme de facilitation du transport et du transit financé par le Fonds africain de développement dans les Corridors Douala-Bangui et

Douala-N'Djamena. Le Comité est également chargé de coordonner et de suivre les différentes composantes du programme. Il peut aussi examiner tous les aspects techniques du programme et fournir son avis à cet égard, identifier les obstacles à son application et proposer des solutions pour accélérer sa mise en œuvre. Le Comité se compose des directeurs des routes nationales, des transports terrestres et des services douaniers des États qui bénéficient du programme, ou de leurs représentants désignés à cet effet. La coordination des activités du projet est assurée par la Commission de la CEMAC.

- 271. Règlement n°07/10-UEAC-205-CM-21** instituant la réglementation du régime juridique du transit communautaire et le mécanisme de cautionnement unique<sup>102</sup>. Il est nécessaire de déposer une caution pour les marchandises en transit de manière à assurer le paiement de toute dette pouvant être encourue durant le transit. S'agissant des principales dispositions du règlement, le Chapitre IV de l'Appendice 1 décrit les droits et obligations des Parties ; l'Article 10 énonce les étapes à suivre pour constituer la caution ; l'Article 12 établit la reconnaissance mutuelle de tous les documents juridiques présentés pour le transit ; et l'Article 1 de l'Annexe 1 dispose que ce règlement couvre les marchandises qui circulent en transit sur tout le territoire de la Communauté et dont la destination finale se trouve en dehors de la région de la CEMAC. Le texte établit que ce régime autorise l'exemption des marchandises non communautaires transportées d'une frontière à une autre des taxes à l'importation. L'Article 7 demande aux autorités douanières nationales de se prêter mutuellement assistance sur le plan administratif
- 272. Règlement n°09/10-UEAC-205-CM-21** créant un Comité de transit. Les principales dispositions de ce règlement sont les Articles 2 et 5. L'Article 2 établit que le Comité se compose de deux représentants de chaque État membre. L'Article 5 énumère les devoirs du comité qui consistent à : 1) assurer la bonne application des règles de transit ; 2) agir en tant qu'arbitre en cas de différend ; 3) proposer des recommandations et fournir des conseils techniques sur les procédures de transit et de caution ; et 4) mettre à jour, au moins une fois par an, la liste des marchandises posant des risques. Les recommandations et avis du Comité sont soumis au Conseil des Ministres pour approbation.

Les instruments ci-après revêtent de l'intérêt pour les autorités douanières.

- 273. Règlement n°08/10-UEAC-205-CM-21** portant modification du Code douanier du transit communautaire. Les articles ci-après ont été modifiés.

L'Article 155 (4) du Chapitre II qui se rapportent à la circulation des marchandises dans un État non membre de la Communauté ou par mer, dispose que les marchandises étrangères manifestées à destination des États membres sont assujetties à des taxes et à des droits d'importation par le biais d'un système de caution<sup>103</sup>. Le Chapitre III sur le transit modifie la définition du terme « transit ». Selon la disposition modifiée, le transit « consiste dans la faculté de transporter des marchandises sous douane soit à destination soit au départ d'un point déterminé du territoire douanier ». Les autres articles (162 à 173) modifient également légèrement le régime de transit au sein de la CEMAC.

274. **Règlement n°10/10-UEAC-206-CM-21** instituant l'harmonisation régionale des données douanières. Ce règlement adopte un formulaire harmonisé de déclaration au sein de la Communauté.

L'instrument suivant se rapporte aux conflits entre les législations.

275. **Recommandation n°01/10-UEAC-208-CM-21** relative au problème des conflits entre les instruments de l'OHADA et les lois de la CEMAC. Le Conseil des Ministres recommande que les institutions de la CEMAC participent et coopèrent systématiquement au processus de formulation des lois de l'OHADA.

f. *Transports aériens dans la CEMAC*

276. **Règlement n° 06/07-UEAC-082-CM-15** fixant le régime de responsabilité du transporteur aérien en cas de violation des règles d'embarquement des passagers dans les aéroports des États membres. L'Article 2 du Règlement définit son champ d'application dans trois cas : 1) le refus par une compagnie aérienne d'embarquer les passagers sur un vol pour lequel ils ont une réservation ; 2) un retard important ; et 3) l'annulation du vol. Le règlement définit également les modalités de compensation en cas de préjudice subi par un passager dans un aéroport d'un État membre, quel que soit la nationalité du passager ou son lieu de destination. Les modalités de compensation sont énumérées aux Articles 5 à 9. Par exemple, en cas de refus d'embarquement d'un passager, la compagnie aérienne doit rembourser le prix total du billet d'avion, ou procéder au réacheminement du passager jusqu'à sa destination finale, ou encore réacheminer le passager à une date ultérieure, à la convenance du passager. L'Article 9 énumère d'autres types de compensation que le transporteur peut proposer aux passagers : hébergement gratuit, restauration gratuite, coût d'une

communication téléphonique au pays de destination. L'Article 10 du règlement stipule, toutefois, que ces compensations sont offertes sans préjudice de toute action en responsabilité civile ou contractuelle que le passager peut intenter à une date ultérieure à l'encontre du transporteur.

277. **Règlement n° 6/10-UEAC-204-CM-21** sur la sûreté des transports aériens dans les États membres adopté le 8 octobre 2010. L'Article 2 du Règlement dispose que les États membres sont convenus d'agir en conformité avec les conventions internationales suivantes : la Convention de Tokyo relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée le 14 septembre 1963 ; la Convention de La Haye pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, du 16 décembre 1970 ; la Convention de Montréal pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée le 23 septembre 1971 ; la Convention de Montréal du 24 février 1988<sup>104</sup>, Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale ; et la Convention de Montréal sur le marquage des explosifs plastiques du 1<sup>er</sup> mars 1991<sup>105</sup>. Bien que la plupart des pays de la CEMAC aient accepté de mettre en œuvre ces conventions sur leur territoire, le Congo, la République centrafricaine et le Tchad doivent encore ratifier deux d'entre elles.
278. Les instruments ci-après ne sont cités que pour information : Décision n° 15/05-UEAC-163-CM-13 sur la mise en œuvre du projet COSCAP, axé sur la sécurité des transports aériens et le maintien de la navigabilité des aéronefs ; Décision n° 13/05-UEAC-066-CM-13 portant création de la Compagnie communautaire de transport aérien ; Décision n° 03/08-UEAC-066-CM-17 établissant un Comité directeur pour le lancement d'une compagnie de transport aérien dans la CEMAC ; Acte additionnel n° 15/07-CEMAC-162-CCE-08 établissant une Agence de supervision de la sécurité des transports aériens en Afrique centrale ; Directive n° 01/07-UEAC-082-CM-15 fixant le régime d'accès au marché des services d'assistance en escale dans les aéroports de la CEMAC ; Directive n° 02/07-UEAC-082-CM-15 fixant le cadre juridique des créneaux horaires dans les aéroports des États membres ; Règlement n° 06/10-UEAC-204-CM-21 établissant l'accord relatif à la sécurité de l'aviation civile dans les États membres de la CEMAC ; Décision n° 08/10-UEAC-066-CM-2 fixant la composition et la répartition du capital de la compagnie aérienne Air CEMAC ; et Règlement n° 01/10-UEAC-066-CM-SE établissant un régime fiscal et douanier particulier pour Air CEMAC.

**279. Évaluation.** La Conférence des Chefs d'État de la CEMAC a ordonné en 2005 qu'il soit procédé à un audit pour déterminer les raisons de l'inefficacité de l'organisation<sup>106</sup>. Celui a cité les faiblesses institutionnelles au nombre des facteurs expliquant l'absence de résultats de la Communauté. De fait, les organes de la CEMAC n'ont pas les ressources financières nécessaires pour accomplir leur mission. De nombreuses lois ont été promulguées depuis 2004, mais elles ne sont toujours pas appliquées. Il semble toutefois que les États membres manifestent une forte volonté politique d'appliquer ces lois dans le but d'assurer une meilleure et réelle intégration régionale. L'efficacité de cette mise en œuvre dépendra en partie de l'harmonisation des régimes douaniers et des technologies de l'information utilisées à l'échelle de la Communauté. La priorité devra également être donnée au renforcement des capacités des agents des douanes.

### **C. COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE DES ÉTATS DE L'AFRIQUE CENTRALE**

**280. Traité instituant la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC).** La CEEAC a été créée par ce Traité le 18 octobre 1983 à Libreville (Gabon). Elle a pour membres les pays ci-après : Burundi, Cameroun, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Rwanda (qui a quitté la Communauté en 2007) et Sao Tomé-et-Principe. L'Angola est devenu membre à part entière en 1999. Le Burundi et le Rwanda sont également membres du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA). Le Gabon est le dépositaire du Traité. Le préambule de la Convention fait expressément référence à la Charte de l'OUA, à la Déclaration de 1973 sur la Coopération et le Développement, à la Déclaration de Monrovia (par. 136) et au Plan d'Action et Acte final de Lagos. Les Chapitres IV (Libéralisation des échanges), V (Résidence) et IX (Infrastructure et Transports) sont rapidement examinés ci-après. Le texte du Traité de Libreville emprunte beaucoup au texte français de la Charte de l'OUA, qui est parfois citée verbatim.

**281. Annexes.** Le Traité de la CEEAC compte neuf Protocoles, inclus en annexes, qui font partie intégrante du Traité :

- *Annexe I.* Règles d'origine des produits qui seront échangés entre les États membres
- *Annexe II.* Obstacles non tarifaires au commerce

- *Annexe III.* Exportation de marchandises à l'intérieur de la Communauté
- *Annexe IV.* Transit et facilités de transit
- *Annexe V.* Coopération douanière à l'intérieur de la Communauté
- *Annexe VI.* Fonds de compensation pour perte de recettes
- *Annexe VII.* Libre circulation
- *Annexe VIII.* Chambre de compensation
- *Annexe IX.* Coopération dans le domaine du développement agricole

Le Traité et ses annexes, à l'exception des Annexes IV et VII, examinées ci-après et qui constituent des annexes distinctes, fait l'objet de l'**Annexe IV-10** du présent recueil. Le Traité de la CEEAC ne semble pas avoir été enregistré par le Secrétariat de l'ONU. Il ne peut être localisé dans le Recueil des Traités des Nations Unies, mais est reproduit dans *International Legal Materials* (23 ILM 945 (1984)).

a. *Libéralisation des échanges*

**282.** **Étapes de la mise en place de l'Union douanière d'après le Traité de la CEEAC** (Articles 27 et suivants). L'objectif consiste à mettre en place une Union douanière regroupant les États de la Communauté, en trois étapes principales.

- *Première étape.* Gel des catégories et des droits de douane, et examen conjoint des questions douanières par le Secrétariat de la CEEAC.
- *Deuxième étape.* Réduction progressive et élimination des droits de douane, des contingentements, des restrictions et autres obstacles au commerce inter-États.
- *Troisième étape.* Adoption d'un tarif extérieur commun ; établissement d'une nomenclature douanière et de procédures et réglementations communes.

**283.** **Équité des échanges extérieurs (Articles 32 et suivants).** Les États membres s'engagent à ne pas appliquer des taxes différentes (par exemple, une taxe sur la valeur ajoutée – TVA) aux marchandises originaires des autres États membres de l'Union de celles qui frappent des produits nationaux similaires. Aucune discrimination, directe ou indirecte, ne peut être acceptée. Toutefois, si, par suite de dumping ou pour toute autre raison, il se produisait un grave

déséquilibre commercial entre un État et un autre, le Conseil des Ministres de la Communauté est informé et propose des mesures correctrices à la Conférence des Chefs d'État. Si des problèmes de balance des paiements surviennent bien que l'État membre éprouvant lesdits problèmes ait pris toutes les mesures correctrices nécessaires, des restrictions quantitatives peuvent être imposées ; un rapport est alors soumis dans les meilleurs délais au Conseil des Ministres. Les réglementations et les procédures douanières doivent être harmonisées.

- 284. Clause de la nation la plus favorisée (Article 35).** Les États membres s'accordent, en ce qui concerne 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 peuvent être plus favorables que celles qui sont appliquées en vertu de l'application du Traité de la CEEAC.
- 285. Protocole en matière de transit (Article 36).** La liberté de transit à travers les territoires des États membres est accordée à tous les États membres.

b. *Libre circulation et droit d'établissement*

- 286. Article 40 et Annexe VII.** D'après cette annexe au Traité de la CEEAC, les ressortissants des États membres sont considérés comme des citoyens de la Communauté. Les États membres sont convenus de simplifier les procédures et de faciliter la résidence dans la Communauté. Les dispositions applicables en la matière sont exposées de manière détaillée dans l'Annexe VII (Protocole relatif à la libre circulation et au droit d'établissement des ressortissants des États membres de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale).

Les principales dispositions du Protocole sont présentées ci-après :

- *Libre circulation (Article 3).* La libre circulation est accordée aux ressortissants titulaires d'un passeport valide et de certificats de vaccination. Les touristes peuvent demeurer jusqu'à trois mois, mais ne sont pas autorisés à travailler. Les personnes en voyage d'affaires doivent détenir un certificat délivré par leur chambre de commerce. Les travailleurs sont libres d'accepter un emploi offert dans tout État membre.
- *Droit d'établissement (Article 4).* Le droit d'établissement est accordé aux ressortissants des États membres. Il n'inclut pas les droits politiques. Il est possible d'exercer une profession libérale, mais conformément au droit interne de chaque pays.

Le Protocole relatif à la libre circulation et au droit d'établissement des ressortissants des États membres de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale fait l'objet de l'**Annexe IV-11** du présent recueil.

c. *Infrastructure et transports*

**287.** En matière d'infrastructure et de transports, le Traité de la CEEAC (de Libreville) est plus ambitieux que celui de l'UDEAC (Traité de Brazzaville) et son programme est plus complet. Les États membres sont convenus de :

- les réseaux ferroviaires en vue d'assurer leur interconnexion.
- Développer Promouvoir l'intégration de l'infrastructure et d'accroître la coordination des transports pour accroître la productivité et l'efficacité.
- Harmoniser et standardiser la législation et la réglementation.
- Promouvoir la coordination des transports, le développement des industries locales de transport et de matériels de transport.
- Réorganiser des sociétés sous-régionales de transport maritime, fluvial et aérien.

d. *Transit et facilités de transit*

**288.** Comme indiqué précédemment, le transit et les facilités de transit font l'objet de l'Annexe IV du Traité de la CEEAC. Ce Protocole est probablement basé sur les dispositions de la Convention douanière de Genève de 1975 relative au transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR, qui n'a pas été ratifiée par les États d'Afrique subsaharienne (à l'exception notable du Libéria)<sup>107</sup>.

Le Protocole de la CEEAC sur le Transit et les facilités de transit fait l'objet de l'**Annexe IV-12** du présent recueil.

**289. Dispositions générales et champ d'application (Articles 2 à 5).** Les règles fondamentales du Protocole sur le transit sont présentées ci-après :

- Les États qui sont des partenaires économiques accordent la liberté de transit à travers leurs territoires respectifs aux marchandises et aux véhicules se rendant dans d'autres États parties au Traité ou dans des pays tiers, sauf pour des motifs de sécurité publique ou d'autres considérations énumérées dans le Protocole.

- Aucun droit d'entrée ou de sortie n'est prélevé sur le trafic de transit.
- Les procédures de transit et d'entreposage sous douane sont simplifiées de manière à alléger la charge pesant sur les pays sans littoral.
- Aucune discrimination n'est pratiquée en matière de taxes et de tarifs ; les États membres accordent au trafic en transit le même traitement et les mêmes facilités que celui ou celles accordés à leur propre trafic.
- Le régime de transit est applicable au transport de marchandises sous douane (dans des moyens de transport agréés par la douane), par les soins de transporteurs munis d'un permis à cet effet et sous dépôt de garantie.

**290. Cautions et garanties (Articles 6 à 8).** Les cautions et garanties sont émises par les États membres, les banques ou institutions agréées. Tous les moyens de transport et toutes les marchandises en transit sont couverts par des carnets TIR (CEEAC) et se déplacent sous couvert de ces carnets. Chaque État membre s'engage, sous réserve des conditions qu'il juge nécessaire d'instaurer, à autoriser tout transporteur ou son représentant à préparer un carnet TIR (CEEAC) conformément aux règles énoncées dans le Protocole. Les carnets sont vérifiés par les autorités douanières aux bureaux de passage. Les marchandises transportées, sous couvert de ces carnets et de cautions, dans des moyens de transport scellés par les autorités douanières, sont exonérées du paiement des droits de douane et ne sont pas assujetties à des vérifications douanières.

**291. Procédures de transit (Article 9).** Sauf si elles soupçonnent des irrégularités, les autorités douanières des bureaux de passage des États respectent les scellés apposés par les autorités douanières des autres États membres. Elles peuvent toutefois ajouter leurs propres scellés. Elles peuvent aussi exiger que les moyens de transport soient escortés sur le territoire de leur pays ou que lesdits moyens de transport et leur chargement soient contrôlés. Une dispense de paiement des droits est accordée lorsque les marchandises sont détruites par suite d'un cas de force majeure, sous réserve que la destruction desdites marchandises puisse être prouvée.

**292. Obligations des États membres (Article 10).** Les États membres s'engagent à faciliter le transfert dans d'autres États membres des fonds nécessaires au paiement des primes, autres taxes et amendes pouvant être encourues par le titulaire d'un carnet. D'autres obligations découlent du devoir qu'à chaque État membre d'appliquer le Protocole de bonne foi. Le Protocole dispose également

que les États membres s'engagent à coopérer en vue de créer une compagnie multinationale de cabotage, de réaliser la route transafricaine, d'établir le centre commun de réservation de fret et d'exécuter tout autre projet relatif aux transports dans la Communauté.

e. *Comité de suivi de la mise en œuvre dans le domaine des transports*

- 293.** Afin de mieux coordonner les programmes et les actions dans le domaine des transports, les chefs d'État de la CEEAC ont publié, le 27 janvier 2004, la Décision n° 16/ce/CCEG/XI/04— Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale (PDCT-AC)— pour donner accès aux États sans littoral et aux places de marché. Par sa décision n° 17/CEEAC/CCEG/XI/04, la Conférence a également mis en place un Comité de suivi de la mise en œuvre du Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale. Le Comité a pour mission : 1) de présenter les programmes et les projets du Plan directeur des transports aux parties prenantes traditionnelles et non traditionnelles afin de collecter des fonds ; 2) de mettre en place des techniques de financement novatrices ; et 3) d'organiser des réunions avec les parties prenantes et le NEPAD aux fins de la mise en œuvre d'actions de coordination régionale en Afrique centrale. À ce jour, plus d'une cinquantaine de projets de transport et de transit ont été recensés, dont 25 sont en cours.
- 294.** *Évaluation.* Le PDCT-AC englobe les projets de transport du NEPAD pour l'Afrique centrale, y compris les projets de transports routiers, ferroviaires, aériens et maritimes. Il bénéficie de l'appui financier des banques de la sous-région de l'Afrique centrale. Bien que le Comité chargé de sa mise en œuvre ait cessé ses activités en juin 2010, les États ont décidé de lui faire reprendre ses fonctions de manière à faire face aux nombreux défis auxquels se trouve confrontée la région dans le domaine de l'intégration régionale et du développement économique, compte tenu des progrès relatifs observés en Afrique de l'Ouest. Les ministres des Transports se sont réunis en septembre 2008 à Kinshasa (République démocratique du Congo) pour débattre du Plan d'action 2008-15 pour la sûreté et la sécurité des transports aériens en Afrique centrale. Le plan a été adopté le 24 octobre 2009 (Décision n° 20/CEEAC/CCEG/XIV/09). Le 25 octobre 2010, les ministres des Transports ont validé le plan d'action 2008-15, ont renouvelé leur engagement et requis l'octroi du droit de Cinquième liberté dans les États de la Communauté.

f. *Accords bilatéraux récemment signés dans le domaine des transports sous l'égide d'une communauté sous-régionale*

- 295.** Le Protocole d'accord entre le Congo et la République démocratique du Congo sur la construction du pont routier et ferroviaire entre Brazzaville et Kinshasa et le prolongement de la liaison ferroviaire et routière Kinshasa-Ilebo a été signé à Kinshasa le 24 juin 2009. L'Accord avait principalement pour objectifs : 1) d'accroître la rapidité et la fiabilité des modes de déplacement entre Brazzaville et Kinshasa ; 2) de promouvoir la création de services multimodaux pour améliorer les transports fluviaux jusqu'à la côte atlantique ; et 3) de faciliter les connexions entre les pays sans littoral d'Afrique centrale. Les Articles 5 et 6 créent un comité chargé de la mise en œuvre du Protocole. Ledit comité se compose de cinq représentants désignés par chaque État membre, de représentants des parties prenantes, du Secrétaire général de la CEEAC et de la Commission de la CEMAC.

Le texte du Protocole d'accord sur la construction du pont routier et ferroviaire entre Brazzaville et Kinshasa et le prolongement de la liaison ferroviaire et routière Kinshasa-Ilebo fait l'objet de l'**Annexe IV-13** du présent recueil.

- 296.** Le Protocole de coopération entre la CEEAC et la CEDEAO sur le programme de facilitation du transport et du transit le long du corridor transnational Bamenda-Enungu (Cameroun et Nigéria) a été signé le 11 décembre 2008. Cet accord avait principalement pour objet d'harmoniser le programme de facilitation de transport et de transit le long de ce corridor. Un comité directeur pilote a été mis en place pour mettre en œuvre et superviser le projet (Article 3). Un comité technique conjoint a été établi et chargé de gérer et de suivre le projet, afin de résoudre les problèmes rencontrés dans le cadre de ce dernier et de veiller à la bonne exécution de ses composantes dans les deux pays.

Le Protocole de coopération fait l'objet de l'**Annexe IV-14** du présent recueil.

- 297.** D'autres accords ou mémorandum d'accord signés sous l'égide de la CEEAC ont été conclus entre le Congo et le Gabon pour la route Brazzaville-Libreville et entre le Congo et le Cameroun pour la route Brazzaville-Yaoundé.

g. *Transport aérien dans la CEEAC*

**298. Informations générales.** En raison des dysfonctions des transports routiers, les transports aériens jouent un rôle essentiel dans le domaine du commerce et de la circulation des personnes en Afrique centrale. Depuis 2008, la CEEAC s'emploie à améliorer les transports aériens dans la sous-région et elle a adopté, à cet effet, un plan d'action couvrant la période 2008–15 auquel il a été décidé de donner suite après une évaluation initiale<sup>108</sup>. Les services de transports aériens ne répondaient pas aux besoins des usagers, car ils étaient irréguliers, leur coût était parmi les plus élevés au monde, les taux d'accident étaient également élevés et le processus de libéralisation préconisé dans la Décision de Yamoussoukro était long à se matérialiser. Les ministres des Transports de la sous-région ont donc organisé une réunion à Kinshasa le 24 octobre 2009, et ils sont convenus de s'employer à : 1) mettre en place un cadre stratégique pour créer un cadre juridique institutionnel des transports aériens ; 2) améliorer les services fournis ; 3) réduire les coûts ; 4) appliquer la Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation du marché des transports aériens ; et à 5) garantir la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.

**299.** Le Plan d'action a été confirmé le 24 octobre 2009 par une Déclaration des Chefs d'État de la CEEAC sur l'amélioration des transports aériens en Afrique centrale et a été ratifié par la Décision n° 20/CEEAC/CCEG/XIV/09. Une série de décisions prises depuis la Déclaration des Chefs d'État est analysée ci-après. La plus importante des sept décisions prises depuis le Plan d'action, adoptée en 2012, est également analysée dans les sections qui suivent. Le Plan d'action, la déclaration et les décisions cités dans cette section se trouvent dans la publication juridique de la Communauté<sup>109</sup>.

h. *Décision n° 16/CEEAC/CCEG/XV/12 concernant les devoirs d'un transporteur aérien dans les États de la CEEAC*

**300. Dispositions générales.** Les dispositions générales de l'Article 1 définissent les différentes expressions particulières citées dans le texte. Par exemple, une *licence* est une autorisation administrative délivrée à un transporteur aérien par l'autorité aéronautique pour lui permettre d'effectuer, à titre onéreux, des transports aériens de passagers, de fret ou de courrier. Un *Certificat de transport aérien* est un document délivré à une entreprise de transport aérien par l'autorité compétente de l'État membre attestant que le titulaire a les capacités

professionnelles et administratives requises pour exploiter les aéronefs dans de bonnes conditions de sécurité aux fins de poursuivre les activités de transport mentionnées. Une *entreprise de transport aérien* (comme dans l'Article 96 de la Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale) signifie toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien régulier ou non régulier. Un *plan d'entreprise* donne une description détaillée des activités commerciales fournies pendant la période considérée, en particulier les progrès accomplis, le marché desservi et les investissements que l'entreprise a l'intention d'effectuer ainsi que les impacts financiers et économiques de ses activités. Un *transporteur aérien* est une entreprise possédant une licence valide. Enfin, les *activités de travail aérien* sont les activités aériennes dans le cadre desquelles un aéronef est utilisé à des fins spécifiques, telles que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, observations et le suivi, la recherche et le sauvetage, et la publicité aérienne.

- 301. Portée des dispositions.** Comme indiqué dans l'Article 3 de la Décision, toute entité souhaitant obtenir une licence d'exploitation doit se conformer à l'intégralité des prescriptions énoncées à l'Article 4. Son siège doit se trouver dans l'État membre délivrant la licence ; sa principale activité doit être le transport aérien, exclusivement ou conjointement à une autre activité commerciale, y compris l'exploitation ou la réparation et l'entretien d'aéronefs ; et l'État membre ou ses citoyens doivent détenir la majorité des actions de la compagnie. L'État membre ou ses citoyens doivent avoir le contrôle effectif de la compagnie. Les services fournis doivent avoir leur lieu d'origine et leur lieu de destination dans un ou plusieurs aéroports d'un État membre, et le personnel technique, d'exploitation et administratif de la compagnie doit être composé essentiellement de citoyens des États membres. Enfin, la compagnie doit être en mesure de prouver à tout moment aux autorités aéronautiques ayant délivré la licence qu'elle remplit les conditions de l'Article 4.
- 302. Obligations du transporteur aérien.** La compagnie titulaire de la licence doit être en mesure de prouver aux autorités aéronautiques qu'elle a les moyens requis pour faire face à ses obligations actuelles et potentielles pendant une période de 24 mois et d'assumer pendant une période de trois mois les frais fixes et les dépenses d'exploitation découlant de ses activités conformément à son plan d'entreprise. Le plan de la compagnie doit couvrir au moins deux années d'exploitation. La compagnie doit également notifier aux autorités tout plan consistant à exploiter un service régulier ou irrégulier sur un continent où dans

une région du monde qu'elle ne desservait pas auparavant, toute modification du type ou du nombre d'aéronefs exploités ou toute modification notable du volume de ses activités. La compagnie doit également informer les autorités aéronautiques de tout plan de fusion ou de rachat avant la mise en œuvre dudit plan et les informer dans un délai de 14 jours de toute variation égale à 10 % ou plus des actifs d'un transporteur actionnaire. La délivrance de la licence est tributaire de la capacité professionnelle et de la compétence des personnes chargées de la bonne gestion des activités du transporteur aérien (Article 6). L'obligation pour la compagnie de détenir une assurance est stipulée à l'Article 7. La société d'assurances doit avoir son siège dans la sous-région et couvrir, entre autres, le risque de dommages causés aux passagers, aux bagages, aux marchandises, au courrier et aux tierces parties au sol, conformément aux dispositions énoncées dans les conventions, traités et protocoles internationaux. Les autres prescriptions sont les mêmes que celles qui figurent dans l'Annexe 6 de la Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale concernant la certification des transports aériens et la location-bail des aéronefs. L'Article 15 de la Décision indique clairement que toutes ces dispositions ne doivent pas être jugées contraires à la Décision de Yamoussoukro du 14 novembre 1999 concernant la liberté d'accès au marché des transports aériens en Afrique, si ce n'est que la décision considérée ici est plus favorable au processus d'intégration sous-régionale.

- 303.** **Décision n°17/CEEAC/CCEG/XV/12** concernant les conditions à remplir pour avoir accès aux transports aériens en Afrique centrale. Les articles les plus importants de cet instrument concernent les mesures de sûreté et de sécurité (Articles 10 et 11). Ils font référence à la Convention de Chicago de 1944 et au respect des mesures recommandées en ces domaines.
- 304.** **Décision n°18/CEEAC/CCEG/XV/12** sur les tarifs de transport des passagers, de marchandises et de courrier applicable aux services dans les États membres de la CEEAC, en provenance ou à destination de ces États. Cette Décision confère au transporteur aérien le droit de fixer les tarifs pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier (Article 3). Ce droit peut toutefois être suspendu si le tarif est jugé excessivement élevé ou faible. L'État membre doit, dans ce cas, formuler des règles et des procédures pour assurer la transparence, de manière à protéger les consommateurs en l'absence d'un cadre juridique établissant un régime de concurrence.

- 305.** **Décision n°19/CEEAC/CCEG/XV/12** sur la responsabilité des transporteurs aériens envers les passagers en cas d'accident dans la sous-région. Cette décision fait référence à la Convention de Montréal de 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. La portée de la responsabilité est établie dans l'Article 2. La responsabilité s'applique en cas de décès, de blessures et autres dommages, tant que l'accident causant le préjudice se produit à l'intérieur de l'aéronef ou durant l'entrée ou la sortie de l'appareil, lorsque celui-ci se trouve sur un territoire situé dans la sous-région. Le niveau de responsabilité du transporteur aérien est indiqué dans l'Article 3 de la Décision. Cette responsabilité est similaire à celle fixée dans la Convention de Montréal de 1999 qui détermine la stricte responsabilité du transporteur aérien. Le préjudice est établi en Droits de tirage spéciaux, comme dans la Convention de Montréal de 1999.
- 306.** **Décision n°20/CEEAC/CCEG/XV/12** concernant la concurrence dans le cadre des services de transport aérien dans les États membres de la CEEAC. Cette décision a principalement pour objet de promouvoir et de garantir la liberté de concurrence et la transparence dans le domaine des transports aériens en Afrique centrale, d'assurer la mise en place d'une industrie des transports aériens et de contribuer au développement et à l'intégration de la région (Article 2). Les accords, décisions et pratiques allant à l'encontre de la concurrence sont jugés illégaux. L'Article 3 donne une liste non exhaustive des pratiques qui peuvent être considérées entraver la concurrence. L'Article 4 interdit l'abus d'une position dominante et explique ce en quoi consistent des pratiques abusives. L'Article 5 fait référence à l'Agence régionale de régulation devant être créée par le Secrétariat général de la CEEAC, qui serait chargée de suivre les pratiques des transporteurs aériens en matière de concurrence. Les attributions, le fonctionnement et le financement de l'Agence régionale de régulation sont définis par le Conseil des Ministres et adoptés par la Conférence des Chefs d'État de la CEEAC. L'Agence régionale de régulation est créée par l'Article 9 de la Décision examinée ici.
- 307.** **Décision n°21/CEEAC/CCEG/XV/12** relative aux exemptions dans le cadre de certains accords, décisions et pratiques concernant la concurrence dans les services de transports aériens dans les États membres. Cette Décision établit le droit des transporteurs aériens de planifier et de coordonner des programmes de vol conjoints, de procéder à une exploitation conjointe et de tenir des consultations sur les tarifs du transport de passagers et de marchandises sur des

vols réguliers. La Décision régleme la manière dont ces activités peuvent être poursuivies. L'Agence régionale de régulation joue à cet égard un rôle crucial en assurant le suivi desdites exemptions. L'Agence est également compétente à enquêter sur toute infraction aux règles et peut aussi agir en tant qu'organe judiciaire (Articles 12 et suivants.).

- 308. Décision n°22/CEEAC/CCEG/XV/12** concernant la création d'un Comité de pilotage et de coordination pour la mise en œuvre du Plan d'action 2008-15 pour l'amélioration des transports aériens en Afrique centrale. Le Comité se compose des ministres chargés de l'aviation civile et du Secrétaire général de la CEEAC. Il bénéficie de l'appui d'une commission technique composée de directeurs généraux des administrations de l'aviation civile, des directeurs généraux des aéroports, des directeurs généraux des services météorologiques des États membres, des directeurs généraux des compagnies aériennes publiques et privées ou de leurs représentants et de spécialistes de la CEEAC, de la CEMAC, de la Banque de développement des États de l'Afrique centrale (BDEAC), et de la Banque des États de l'Afrique centrale (BEAC) (Article 2). Le Comité est chargé de suivre la mise en œuvre du Plan d'action ; de veiller à ce que les objectifs retenus soient atteints par le biais de la mobilisation des ressources humaines, financières et matérielles ; de faire la liaison avec les Chefs d'État sur l'importance de réunir les ressources nécessaires ; de mettre en œuvre les règles de la Communauté ; et de ratifier les Conventions internationales dans le domaine du transport aérien et de la liberté de circulation des personnes. La Commission technique prépare les réunions du Comité, assure l'exécution des décisions prises par le Comité, décide des aspects pratiques de l'exécution du plan d'action et examine les rapports et documents présentés par les institutions et les services chargés des transports aériens dans les États membres et par le Secrétaire général de la CEEAC.
- 309. Évaluation.** Ces décisions sont trop récentes pour qu'on puisse évaluer leur application. La CEEAC montre toutefois qu'elle est prête à se conformer aux dispositions de la Décision de Yamoussoukro et des conventions internationales concernant les transports aériens en suivant les pratiques recommandées.

## D. COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE DES PAYS DES GRANDS LACS

- 310. Généralités.** La Convention portant création de 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 (qui est à présent la République démocratique du Congo). La Convention trouve son origine dans la Déclaration de Goma, en date du 20 mars 1967, par laquelle les trois États se sont engagés à coopérer dans une plus large mesure. La Conférence de Gisenyi de 1968 a débouché sur la Résolution de Gisenyi qui confirme cette volonté de coopération. Il s'en est suivi un certain nombre d'accords qui ont été conclus entre 1971 et 1975, puis la Convention de Gisenyi qui est examinée ici. Cette dernière stipule que les marchandises et autres biens en transit dans l'un des pays signataires sont exonérés de droits et taxes. Le 10 septembre 1978, ces mêmes États ont conclu à Gisenyi un Accord commercial et de coopération douanière.
- 311. Objectifs (Article 2).** La Communauté a pour objectifs : 1) d'assurer la sécurité des populations, 2) de concevoir des projets communs, 3) de développer les échanges, et 4) de coopérer dans un certain nombre de domaines, en particulier les douanes et le transport.
- 312. Organes (Article 5).** Les organes de la Communauté sont :
- *La Conférence des Chefs d'État.* La Conférence des Chefs d'État dispose du pouvoir de décision dans tous les domaines et est l'instance suprême de la Communauté. Chaque Chef d'État préside la Conférence à tour de rôle, pendant un an.
  - *Le Conseil des Ministres et Commissaires d'État.* Le Conseil est composé des membres des Gouvernements, désignés par la Conférence des Chefs d'État. Le Conseil prépare les réunions de la Conférence et élabore les projets de décision.
  - *Le Secrétariat exécutif permanent.* Le Secrétariat est chargé de réaliser des études, de revoir l'élaboration des décisions, et de préparer et superviser les projets de la Communauté.
  - *La Commission d'arbitrage.* La Commission est formée de quatre juges chargés d'assurer le respect du droit dans l'application de la Convention.
  - *Les Commissions spécialisées* (politiques, commerce et finance, planification, transports, etc.). Ces commissions sont chargées d'évaluer le degré de

coopération des États membres dans les domaines de compétence de la Conférence des Chefs d'État.

La Convention a été enregistrée sous le n° 16748 au Secrétariat de l'ONU (référence 1092 Recueil des Traités des Nations Unies 43). Elle fait l'objet de l'Annexe IV-15 du présent recueil.

a. *Accord commercial et de coopération douanière*

**313.** Cet Accord entre le Burundi, le Rwanda et le Zaïre (actuellement la République démocratique du Congo) a été conclu le 10 septembre 1978, et amendé le 31 janvier 1982<sup>110</sup>, dans les deux cas à Gisenyi (Burundi). Il ne semble pas avoir été enregistré au Secrétariat de l'ONU, ni avoir été publié dans le Recueil des Traités des Nations Unies. Son texte est disponible dans le document de la CNUCED TD/B/C7/51 (Part II), Add.1 (Vol. IV), 1988, p. 228. Cet Accord a été ultérieurement amendé.

**314. Objectifs.** Les objectifs de l'Accord et de son amendement, qui ressortent de leurs préambules, consistent à : 1) promouvoir et faciliter les échanges entre les États parties à l'Accord, et 2) à combattre les pratiques frauduleuses dans le domaine du commerce extérieur.

**315. Contenu.** Les principales dispositions sont présentées ci-après :

- *Article 1.* Les Parties s'engagent à autoriser l'importation ou l'exportation des marchandises provenant de leurs territoires respectifs figurant sur les listes annexées à l'Accord, à condition que lesdites marchandises soient originaires desdits territoires respectifs. Aucune restriction quantitative n'est donc imposée.
- *Article 2.* Le droit interne de chaque État partie à l'Accord s'applique à ces importations et exportations, mais lesdits États peuvent s'accorder réciproquement certains avantages tarifaires qu'ils peuvent juger souhaitables.
- *Article 3.* Les États parties à l'Accord conviennent d'accorder le droit de passage en transit à travers leurs territoires respectifs aux marchandises provenant de l'un d'eux ou à destination de celui-ci « dans les limites et règlements sur le transit international des marchandises », en franchise de droits autres que les redevances correspondant aux dépenses administratives occasionnées par le transit et au coût des services rendus.

- *Article 8.* Les attributions et les heures d'ouverture des bureaux de douane des États parties à l'Accord doivent être harmonisées.
- *Articles 10 et 14.* Ces articles énoncent les dispositions types concernant la coopération et l'échange d'informations entre les autorités douanières, et s'inspirent des dispositions du Conseil de coopération douanière de Bruxelles.

L'Amendement de l'Accord commercial et de coopération douanière fait l'objet de l'Annexe IV-16 du présent recueil.

b. *Protocole relatif aux normes de transit routier*

**316. Généralités.** Le Protocole relatif aux normes de transit routier a été conclu à Gisenyi (Burundi) le 11 janvier 1982 dans le but d'harmoniser les politiques de transport routier.

**317. Contenu.** Les principales dispositions du Protocole sont présentées ici :

- *Article 3.* Les axes routiers inter-États auxquels s'applique le Protocole sont énumérés.
- *Articles 4 et 5.* En attendant la conclusion d'un accord entre les États parties au Protocole, les règles concernant les charges à l'essieu sont les règles en vigueur applicables dans chacun des États partenaires. Le Protocole fixe les dimensions maximales admissibles pour les véhicules et les remorques.
- *Articles 9 et 10.* Les visites de sécurité et techniques des véhicules ont lieu tous les trois mois pour les véhicules de transport public et tous les six mois pour les véhicules de transport des marchandises.
- *Articles 12 et 13.* Les véhicules de tout État contractant peuvent charger dans un autre État contractant uniquement pour l'étranger en se conformant aux instructions et aux règlements des bureaux de fret et aux autres prescriptions réglementaires comme celles qui concernent la coordination avec les transports ferroviaires.
- *Article 14.* Il est interdit de transporter simultanément entre deux États des passagers et des marchandises dans un même véhicule.
- *Article 17.* La détention d'une police d'assurance de responsabilité civile automobile est obligatoire, conformément aux dispositions de la Convention en la matière entre les États membres de la CEPGL.

Le Protocole relatif aux normes de transit routier fait l'objet de l'Annexe IV-17 du présent recueil.

- 318. Évaluation.** Tous les accords ont été suspendus en 1996 par suite de la crise du Rwanda. Avant que cette crise n'éclate, la CEPGL encourageait la liberté de circulation, les facilités de transport et transit pour les marchandises, la coopération dans le domaine du développement agricole et la création d'une banque régionale. Ce n'est qu'en 2004 que la Belgique a enjoint aux Parties membres de la CEPGL de reprendre les activités de l'organisation. En 2007, la CEPGL a officiellement repris ses fonctions dans la capitale du Burundi. La route reliant le Rwanda au Burundi est maintenant construite. En décembre 2009, l'État français et la CEPGL ont signé une convention de financement pour appuyer le renforcement des capacités du Secrétariat exécutif de l'Organisation.

#### **E. COMMISSION INTERNATIONALE DU BASSIN CONGO-OUBANGUI-SANGHA**

- 319. Généralités.** Cet Accord est dû à la confluence des rivières dans le vaste bassin fluvial du Congo, de l'Oubangui et de la Sangha et à la nécessité de développer leur capacité et d'exploiter leur potentiel dans l'intérêt commun des pays traversés. Il constitue également un moyen de préparer le terrain à une révision du Protocole conclu par la République centrafricaine et la République démocratique sur l'entretien des voies navigables par l'organisme inter-États appelé Service commun d'entretien des voies navigables. Fait important, bien que la République centrafricaine et la République démocratique du Congo ne soient pas, ou n'aient pas été, automatiquement Parties à ces instruments, l'Accord de Brazzaville fait expressément référence aux importants instruments internationaux antérieurement applicables aux fleuves internationaux, comme l'Acte de Berlin de 1885 ou la Convention de Barcelone de 1921 sur le régime du fleuve Congo. L'Accord examiné s'inscrit donc dans la tradition de coopération internationale en matière d'utilisation des fleuves internationaux qui a commencé avec le Traité de Vienne de 1815.
- 320. Objectifs.** Les objectifs de l'Accord cadrent avec ceux de l'Organisation de l'Unité africaine, qui sont de créer des institutions communes et de renforcer les institutions existantes. L'Article 2 de l'Accord vise en outre à :
- Instituer un régime fluvial uniforme de navigation sur la base des principes de liberté et d'égalité de traitement.

- Aménager et exploiter le fleuve et les cours d'eau dans le respect du « droit de participation équitable et raisonnable aux avantages tirés de l'utilisation durable des eaux ».
  - Instituer, à cette fin, une Commission internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha. Le siège de cette commission se trouve à Kinshasa (République démocratique du Congo).
- 321.** Des précisions sur l'esprit dans lequel l'Accord doit être interprété sont données dans l'Article 15, qui fait référence aux dispositions spéciales applicables en cas de circonstances particulières, notamment en période de conflit armé. Cet Article souligne l'importance d'une gestion intégrée du bassin, d'une utilisation optimale des voies navigables existantes et de la communauté d'intérêts des Parties à l'Accord.
- 322.** Un mandat précis est confié à la Commission (Article 17), dont les objectifs sont définis à court, à moyen et à long terme. Les objectifs à court terme consistent essentiellement à faire respecter les réglementations existantes, à assurer le bon déroulement du trafic fluvial et à formuler des normes communes, en particulier en matière de matériels. Les objectifs à moyen terme consistent à formuler et à appliquer une politique cohérente d'entretien et une politique de transport susceptible de donner accès aux régions enclavées. Enfin, l'objectif à long terme consiste à étendre la portée de l'Accord à d'autres bassins fluviaux ainsi qu'aux lacs de la sous-région.
- 323. Dispositions concernant l'exploitation.** Les principales dispositions en ce domaine sont présentées ci-après :
- *Accès au bassin (Article 4).* La navigation est entièrement libre et ouverte aux bateaux de toutes les nations. Toutefois, le transport de marchandises ou de personnes entre deux points situés sur le territoire d'un même État contractant par un bâtiment d'un autre État contractant (cabotage national) nécessite la conclusion d'un accord spécifique.
  - *Règles applicables au transport (Article 5).* 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 des bâtiments de pays tiers.
  - *Droits et taxes (Article 6).* Aucun impôt ou taxe fiscale ne peut être perçu, quelle qu'en soit la dénomination ou l'assiette. Des frais peuvent être perçus au titre de la construction, de l'entretien et de l'amélioration des voies

fluviales et des ouvrages de transport y afférents. Ces frais rémunérateurs doivent être d'un montant « équitable et raisonnable ».

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

**324. Organes.** Les principaux organes sont :

- *La Commission internationale (Article 16)*. La Commission est l'institution internationale créée par l'Accord. Ses organes sont :
  - Le Comité des Ministres
  - Le Comité de direction
  - Le Secrétariat général
- *Comité des Ministres (Articles 19 à 24)*. Les membres du Comité sont les ministres responsables de la navigation fluviale de chaque État membre. Le Comité définit les politiques, supervise le Comité de Direction et approuve le budget et les comptes de la Commission. Il arbitre les différends entre les États membres dans le domaine de la navigation fluviale.
- *Comité de direction (Article 25)*. Le Comité de direction est composé de deux représentants par État membre, dont un responsable de l'administration des transports fluviaux et un représentant des exploitants fluviaux. Le Comité prépare les délibérations du Comité des Ministres, examine les propositions du Comité et donne des avis en la matière.
- *Secrétariat général (Articles 26 et 27)*. Le Secrétariat général gère les affaires courantes de la Commission internationale. Il dispose de pouvoirs étendus aux fins de la coordination et de la mise en œuvre des plans, des programmes et des budgets de la Commission.

L'Accord fait l'objet de l'Annexe IV-18 du présent recueil, mais n'a pas été enregistré au Secrétariat de l'ONU et ne figure pas dans le Recueil des Traités des Nations Unies.

a. *Instruments relatifs au transport fluvial signés sous l'égide de la CICOS*

**325. Convention d'exploitation du Pool Malebo entre le Congo et la République démocratique du Congo.** Cette Convention a été signée le 22 novembre 2005,

sous l'égide de la CICOS. Elle a pour objet de réglementer la navigation entre Kinshasa et Brazzaville, notamment les conditions d'accès et d'accostage aux sites portuaires ; le transport de personnes et leurs bagages ; la facilitation des déplacements et le règlement des incidents de navigation (Article 2). La Convention dispose également que les autorités portuaires doivent aménager et entretenir les accès portuaires de manière à canaliser les flux de personnes et leurs bagages dans le but de faciliter le contrôle et d'éliminer les fraudes (Article 5). Le suivi de l'application de la Convention est assuré par une Commission de concertation composée de représentants des deux États : autorités portuaires, armateurs, services commis aux frontières, administrations en charge de la réglementation fluviale et services d'entretien des voies fluviales. À ce jour, la circulation des personnes et des marchandises est facilitée par les autorités douanières dans les deux ports.

Cette Convention fait l'objet de l'Annexe IV-19 du présent recueil.

- 326. Protocole d'accord tripartite relatif aux modalités d'entretien des voies navigables.** Ce Protocole, examiné en 2008 par la République centrafricaine, le Congo et la République démocratique du Congo n'a pas encore été signé par les Parties. Il répartit les sections du fleuve devant être entretenues par chaque Partie (Article 1). Une Commission technique est instituée, chargée de contrôler les travaux et soumettre un rapport détaillé aux Gouvernements des États ainsi qu'au Secrétariat général de la CICOS. Le Protocole d'accord tripartite n'est pas joint au présent recueil, car il n'a pas été ratifié.
- 327. Évaluation.** En juin 2008, un atelier a été organisé à Brazzaville (Congo) dans le but de créer des agences de suivi dans les pays riverains pouvant faire la liaison entre les États membres et la CICOS. Ces agences auront pour mission de veiller à ce que les mesures prises soient dûment appliquées par les pays riverains, notamment en procédant à d'éventuels investissements conjoints pour faciliter le transport et le transit.

## V. Instruments sous-régionaux : Afrique de l'Est

- 328. Historique.** Les États de l'Afrique de l'Est coopèrent de longue date. Ils ont commencé dès la période coloniale, en constituant le Centre des recettes douanières en 1900 et le Conseil monétaire (*East Africa Currency Board*) en 1905. Ils ont poursuivi leur coopération après l'indépendance, par le biais d'institutions comme *East African Common Services Organization* en 1961<sup>111</sup>. Le 6 juin 1967, le Traité de coopération en Afrique de l'Est (*Treaty for East African Cooperation*) a été signé à Kampala (Ouganda) par le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie. Cet instrument a porté création de la Communauté d'Afrique de l'Est et le Marché commun de l'Afrique orientale qui fait partie intégrante de la Communauté<sup>112</sup>. En janvier 1986, les États de la Corne de l'Afrique — Djibouti, l'Éthiopie, le Kenya, l'Ouganda, la Somalie et le Soudan, auxquels s'est jointe par la suite l'Érythrée — ont créé l'Autorité intergouvernementale sur la sécheresse et le développement (IGADD) en concluant l'Accord de Djibouti. Une nouvelle impulsion a été donnée à cette institution en 1996, qui est alors devenue l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD).
- 329.** Les objectifs de la Communauté d'Afrique de l'Est et du Marché commun d'Afrique orientale dans les domaines du commerce et du transport consistent, d'après l'Article 2 du Traité de coopération de 1967 à :
- établir un tarif douanier et des droits d'accise communs
  - Abolir les restrictions au commerce entre États membres
  - Exploiter des services communs aux États membres
  - Coordonner les politiques de transport

L'Article 29 du Traité dispose par ailleurs que les États membres doivent coopérer pour collaborer à la coordination de leurs politiques de transports terrestres.

- 330.** La Communauté d'Afrique de l'Est a été dissoute en 1977, faute de s'être développée de manière satisfaisante<sup>113</sup>. En effet, elle ne procurait pas les mêmes avantages à tous ses membres, ce qui a suscité des tensions entre ces derniers.

Le texte du Traité de Coopération de l'Afrique de l'Est de 1967 ne figure pas en annexe au présent recueil, car il est périmé. Un nouveau Traité intitulé Traité instituant la Communauté d'Afrique de l'Est (*Treaty for the Establishment of the East African Community*) a été conclu en 1999 entre les mêmes États ; il a été amendé le 14 décembre 2006 et le 20 août 2007.

**331. Instruments applicables.** Plusieurs séries d'instruments sont actuellement en vigueur en Afrique de l'Est :

- Traité amendé établissant la Communauté économique d'Afrique de l'Est (CAE), conclu le 20 août 2007.
- Accord de transit du Corridor Nord et Protocoles de 1985, maintenant remplacés par l'Accord de transit et de transport du Corridor Nord et ses 11 Protocoles, en vigueur depuis le 6 décembre 2012
- Accord de 2006 de l'Agence de facilitation du transport en transit du Corridor Central
- Acte de constitution du Corridor de Dar es-Salaam (examiné au chapitre suivant, car tous ses États membres, à l'exception de la Tanzanie, sont également membres de la SADC)
- Accords de Djibouti, version originale (1986) et révisée (1996) établissant et réorganisant l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD)
- Traités du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) et de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) ainsi que tous les textes et protocoles applicables à l'Afrique de l'Est et à l'Afrique australe.

**332. Institutions.** Les attributions des institutions mises en place pour l'Afrique de l'Est et pour l'Afrique australe se chevauchent dans une large mesure. 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 l'Afrique australe (*Treaty for the Establishment of the Preferential Trade Area for Eastern and Southern Africa* (PTA)) qui a constitué la première étape du processus débouchant sur le traité de 1963 établissant le COMESA. Ces deux instruments sont décrits dans le chapitre VI de ce recueil. La Tanzanie est également membre de la SADC. L'Éthiopie, le Kenya, l'Ouganda et le Soudan font aussi partie de l'IGAD, dont la mission consiste, notamment, à promouvoir les

échanges entre les pays de la région et à améliorer l'infrastructure des communications. L'IGAD ne semble toutefois pas actuellement poursuivre de projets de transport et de facilitation, ni avoir formulé d'instrument juridique concernant ces deux domaines d'activité.

**333. Pays constituant les diverses organisations sous-régionales.** Le tableau 2 présente la répartition des participations des États à ces organisations.

**Tableau 2. Pays membres des organisations sous-régionales, Afrique de l'Est et Afrique australe**

	COMESA (20)	CAE (5)	SADC (15)	ATT-CN	CCTFA	Corridor Dar es-Salaam
Afrique du Sud			x			
Angola			x			
Botswana			x			
Burundi	x	x		x	x	
Comores	x					
RDC	x		x	x	x	x
Djibouti	x					
Égypte	x					
Érythrée	x					
Éthiopie	x					
Kenya	x	x		x		
Lesotho			x			
Libye	x					
Madagascar	x					
Malawi	x		x			x
Maurice	x		x			
Mozambique			x			
Namibie			x			
Ouganda	x	x		x	x	
Rwanda	x	x		x	x	
Seychelles	x		x			
Somalie						
Soudan	x					
Soudan du Sud				x		
Swaziland	x		x			
Tanzanie		x	x		x	x
Zambie	x		x			x
Zimbabwe	x		x			

Source : SSATP

Note : COMESA = Marché commun de l'Afrique orientale et australe ; CAE = Communauté d'Afrique de l'Est ; SADC = Communauté de développement de l'Afrique australe ; ATT-CN = Accord de transit et de transport du Corridor Nord ; CCTFA = Agence de facilitation du transport de transit du Corridor central

## A. ACCORD DE TRANSPORT ET DE TRANSIT DU CORRIDOR NORD

- 334. Instruments.** L'Accord de transit du Corridor Nord couvrait l'utilisation des infrastructures de transport d'Afrique de l'Est desservies par le port de Mombasa (Kenya). Il a été signé à Bujumbura (Burundi) le 19 février 1985 par le Burundi, le Kenya, l'Ouganda et le Rwanda. Quatre Protocoles étaient joints à l'Accord lui-même, relativement concis, qui a été signé. Une Annexe et cinq autres Protocoles lui ont été ajoutés à Nairobi le 8 novembre 1985. Les signataires ont ratifié l'Accord en 1985 et 1986 et le Zaïre (maintenant la République démocratique du Congo) l'a signé le 8 mai 1987 à Kigali. L'Accord avait une durée initiale de dix ans. Il est stipulé dans le Préambule de l'Accord de 2007 que, lors de sa neuvième réunion, l'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTT-CN) a prorogé de dix ans la durée dudit Accord, à compter du 15 novembre 1996 (Décision n° TTCA/A/A/9/96/1 en date du 25 octobre 1996). La Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique en est le dépositaire. Une Note explicative accompagne l'Accord et dix Notes explicatives font partie des Annexes pour en préciser la teneur. Le nouvel Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord a été signé à Nairobi (Kenya) le 7 octobre 2007 entre les Gouvernements du Burundi, du Kenyan, de l'Ouganda, de la République démocratique du Congo et du Rwanda. Il est entré en vigueur le 6 décembre 2012. Le Soudan du Sud est devenu le sixième État membre signataire de cet Accord le 7 mars 2013. Ce nouvel Accord élargit la mission et la portée de l'Accord de 1985. Il renouvelle les protocoles et en formule de nouveaux dans des domaines jusque-là non couverts. Il compte 11 Protocoles, tandis que l'Accord de 1985 en avait seulement neuf.
- 335.** Le Préambule de l'Accord de 1985 fait référence à un certain nombre d'instruments internationaux. Tous ces instruments ne sont pas en vigueur et les Parties contractantes n'y ont pas nécessairement adhéré ; c'est le cas, notamment de la Convention internationale d'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières de 1977 ou de la Convention des Nations Unies de 1980 sur le transport multimodal international de marchandises. Certains des instruments énumérés n'ayant pas été ratifiés par les États signataires de l'Accord, leur liste n'est donnée qu'à titre indicatif.
- 336.** Le préambule de l'Accord de 2007 fait référence à la Déclaration de Marrakech instituant l'Organisation mondiale du commerce, à la Convention douanière

relative aux conteneurs (Genève, 1972) et à la Convention pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Kyoto, 1973). En juillet 2010, seul le Burundi (1998) avait ratifié la Convention de 1972 sur les conteneurs. L'Ouganda est la seule des Parties à l'Accord qui n'a pas ratifié la Convention de Kyoto de 1973. Le Préambule de l'Accord de 2007 note également qu'une étroite coordination entre l'État et le secteur privé est essentielle au développement du commerce et à la facilitation du transit. Ce nouvel Accord reconnaît qu'il est important de développer, le long du Corridor Nord, un système de transit qui soit économique, sûr et respectueux de l'environnement. Ces assertions cadrent pleinement avec les nouveaux principes internationaux qui préconisent la constitution de partenariats public-privé et un développement durable sur le plan environnemental.

L'Accord de transit et de transport du Corridor Nord de 2007, ainsi que son Annexe sur l'Autorité de coordination du transport et la note explicative font l'objet de l'Annexe V-1 du présent recueil. L'Accord de 1985 ne semble pas avoir été enregistré au Secrétariat de l'ONU et ne figure pas dans le Recueil des Traités des Nations Unies.

- 337. Objectif.** L'Accord a pour objectif de promouvoir l'utilisation du Corridor Nord, tel que défini, en tant que voie d'acheminement la plus efficace pour le transport terrestre de marchandises entre les États parties à l'Accord. Les États contractants sont donc convenus de s'accorder mutuellement le droit de transit par leur territoire et de mettre en place les infrastructures, équipements, services, règlements et procédures à cette fin sur la base des principes de réciprocité et de non-discrimination.
- 338. Absence de conflit avec d'autres instruments.** Rien dans l'Accord n'empêche une Partie contractante de remplir les obligations qui sont les siennes en application de toute autre convention internationale et d'accorder de plus amples facilités que celles prévues dans l'Accord.
- 339. Évaluation.** Dans l'ensemble, la série de documents de 1985 était jugée constituer l'instrument le plus clair et le plus complet, et indiquant les renvois les plus judicieux aux conventions internationales, aux divers traités et accords régionaux examinés dans le cadre de ce recueil. Il démontrait une claire compréhension des problèmes et ses notes explicatives (auxquelles il est largement fait référence ici) en font un excellent document juridique. Il peut, et doit, servir de modèle. L'Accord de 2007 est certainement considéré être une version améliorée de l'Accord de 1985 car il institue des modes de transport modernes,

comme le transport multimodal. Il fait également référence à des instruments internationaux qui n'ont pas toujours été ratifiés par les États membres, mais qui sont néanmoins reconnus dans l'instrument de 2007.

- 340. Organes.** L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (rebaptisée Autorité de Coordination du Corridor Nord en 2007 et ayant repris son ancien nom en 2013), se compose des Ministres chargés des questions de transport dans chacun des États participants et de leurs Secrétaires permanents. L'Annexe à l'Accord de 2007 décrit clairement le rôle et les devoirs de l'Autorité de Coordination et de son Chef exécutif, qui est le Secrétaire exécutif du Secrétariat permanent de l'Autorité de coordination. Les ministres conservent compétence pour l'étude de toute question relative à la coopération en matière de transport et de transit. Le Secrétariat permanent de l'Autorité de coordination gère les activités courantes, assure la diffusion des informations et fournit des avis aux Parties contractantes. L'Accord de 2007 modifie légèrement la composition institutionnelle de l'Autorité en créant deux nouvelles institutions : les Comités spécialisés et le Comité de partenariat entre les secteurs public et privé.
- 341.** L'Autorité de Coordination de Transit et de Transport du Corridor Nord (ACTT-CN) est une organisation internationale dotée de la personnalité juridique. Elle se compose du Conseil des ministres, du Comité exécutif, de Comités spécialisés, du Comité de partenariat entre les secteurs public et privé, et du Secrétariat permanent.
- 342.** Les Comités spécialisés se composent de personnes morales et physiques traitant de domaines particuliers du transport et du transit. Ils ont pour mission de préparer des stratégies de mise œuvre des opérations du Corridor ; de soumettre des rapports périodiques sur leurs activités au Comité exécutif par l'intermédiaire du Secrétariat Permanent ; et de fournir des avis au Comité exécutif sur les amendements requis au présent Accord. Le Comité de partenariat entre les secteurs public et privé se compose de personnes morales et physiques du secteur public et du secteur privé traitant de questions de transport et de transit inter-États le long du Corridor ; il est chargé de recenser les problèmes rentrant dans son domaine de compétence et de les résoudre ; de formuler des recommandations au Conseil des Ministres et de faciliter la mise en œuvre des décisions des organes de l'Autorité de coordination.

- 343. Dispositions financières.** Ces dispositions sont les mêmes dans les accords de 1985 et de 2007<sup>114</sup>. Aucune mention n'est faite de la responsabilité de l'Autorité de Coordination en matière de taxes et droits applicables au trafic de transit. Selon l'Article 50 de la Section 13 de l'Accord en vigueur (2007), « Aucun droit, taxe ou prélèvement ne sera perçu sur le trafic en transit, à l'exception des frais administratifs applicables au trafic sur le territoire des Parties contractantes ... notamment au titre de l'utilisation des routes à péage, ponts,... des frais d'entreposage,... et tous autres prélèvements ou taxes similaires ». Les Parties contractantes sont en outre convenues que tout prélèvement de ce type « est calculé sur la même base que pour les opérations similaires de transport intérieur ». Il n'est nulle part indiqué clairement que lesdits prélèvements doivent correspondre, dans la mesure du possible, aux dépenses encourues par l'État dans lequel le trafic de transit a lieu. Cette précision apparaît toutefois dans les Notes explicatives, qui renvoient à l'Article 3 de la Convention et Statut de Barcelone de 1921 sur la liberté de transit, et à l'Article 5 de l'Accord général sur le commerce et les tarifs douaniers (GATT) ainsi qu'à d'autres instruments internationaux.
- 344. Règlement des différends.** L'Accord inclut des dispositions concernant le règlement des différends par voie de consultation et de négociation entre les Parties contractantes et, si nécessaire, par voie d'arbitrage. Les différends sont portés devant le Centre d'arbitrage du Caire, qui est la section de l'Organisation juridique consultative pour les pays d'Afrique et d'Asie. En revanche, l'Accord de 2007 dispose que les différends doivent être portés devant le Conseil des Ministres (Article 54). Ce dernier peut, à la demande de l'une quelconque des Parties contractantes en cause, régler le différend par arbitrage. L'arbitre est choisi de commun accord par les Parties contractantes, et doit être un ressortissant de l'un des États parties à l'Accord. Si le Conseil des Ministres ne parvient pas à convenir de la nomination d'un arbitre, l'une quelconque des Parties contractantes porte l'affaire devant la Cour de justice du COMESA ou devant tout autre centre d'arbitrage reconnu au plan international (Article 55).
- 345. Immunités.** L'Accord ne contient aucune disposition en matière d'immunité de poursuites judiciaires et d'exécution. Les notes explicatives indiquent que, en cas d'infraction, le droit interne prévaut en règle générale (Article 47) et que certaines entreprises d'État constituées en sociétés commerciales sont considérées être une émanation de l'État et par conséquent, ne sont pas juridiquement distinctes de ce dernier et doivent bénéficier des mêmes avantages et privilèges

que l'État auquel elles appartiennent — en d'autres termes, jouir de l'immunité. L'Accord de 2007 ne mentionne pas cette question de manière spécifique. L'Article 56 stipule toutefois que les décisions de la Cour de justice du COMESA ou de l'arbitre sont définitives et exécutoires pour toutes les Parties contractantes et que la sentence arbitrale lie toutes les parties au différend. Il est bon que tous les États membres soient également membres du COMESA.

Les questions qui se posent ici sont les suivantes : 1) l'immunité conférée par le droit interne est-elle limitée à l'exécution à la suite du prononcé de la sanction des infractions ou s'applique-t-elle à l'exécution de toutes les décisions judiciaires et arbitrales ? Et 2) de manière implicite, en cas de conflit de droit dans l'application de l'Accord, le droit interne prévaut-il sur l'Accord ? En d'autres termes, le droit national prévaut-il sur un instrument international.

Dans tous les cas, la question de savoir si une entreprise d'État ayant des activités commerciales bénéficie de l'immunité est loin d'être réglée. L'immunité conférée à l'État implique que, dans l'intérêt commun ou public, les entités publiques exercent des fonctions régaliennes qui ne peuvent être le fait de personnes privées — le pouvoir d'exercer les pouvoirs de police par exemple. La situation est différente lorsqu'une entité publique poursuit des activités qui peuvent être exercées par des opérateurs privés, avec lesquels elle est, en fait, souvent en concurrence. Il n'y a alors aucun motif d'immunité. La jurisprudence récente refuse généralement d'accorder l'immunité aux entreprises d'État poursuivant des activités commerciales génératrices de revenus. Cela est en particulier le cas lorsqu'il est fait appel aux procédures d'arbitrage. Les tribunaux n'acceptent plus qu'une entreprise d'État qui a accepté de se soumettre à une procédure d'arbitrage, refuse d'accepter la décision rendue par les arbitres en invoquant son immunité.

a. *Protocole n° 1— Ouvrages et outillages portuaires maritimes*

**346. Contenu.** Conformément à la Section 4 ou à l'Article 5 de l'Accord de 1985, le Kenya s'engage à fournir les ouvrages et outillages portuaires maritimes nécessaires, y compris les hangars et les entrepôts à Mombasa. Le Protocole régit l'usage de ces ouvrages. Les navires immatriculés dans l'un des États contractants ou affrétés par ses soins reçoivent un traitement égal à celui de ses propres navires. Cette disposition est dans une certaine mesure redondante puisque le Kenya est dans tous les cas tenu par les termes de la Convention de 1923 sur le Régime international des ports maritimes. Les droits et redevances

perçus sur les navires et sur les marchandises ne sont pas discriminatoires. Ce Protocole se trouve également en tant que Protocole n°1 de l'Accord de 2007 qui reprend les mêmes dispositions.

Le Protocole n°1 sur les ouvrages et outillages portuaires maritimes, ainsi qu'une note explicative, fait l'objet de l'Annexe V-2 du présent recueil.

b. *Protocole n° 2—Itinéraires, ouvrages et outillages*

**347. Contenu.** Conformément à la Section 5 de l'Accord, les itinéraires de transit sont spécifiés dans ce Protocole. L'objectif est non seulement d'acheminer le trafic sur les itinéraires capables de l'absorber et d'éviter ceux qui ne peuvent l'accommoder, mais aussi de permettre d'assurer les contrôles douaniers et de répartir précisément les coûts de construction, d'entretien et de réparation du réseau routier. Le choix des itinéraires s'effectue sur la base des principes énoncés dans la Convention et Statut de Barcelone de 1921 sur la liberté de transit et dans 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'ouvrages, outillages et fournir les services nécessaires, tels que services de premiers secours, ateliers de réparation, stations d'essence, lieux d'entreposage, 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 ressortissants du pays dans lequel les ouvrages sont implantés et les services rendus. Toutefois, durant les travaux routiers ou en cas d'urgence, le trafic de transit peut être suspendu par l'État contractant concerné. Le Protocole n° 2 de l'Accord de 2007 couvre également ce domaine et, de surcroît, décrit de manière détaillée les itinéraires de transit pour le trafic routier et pour le trafic ferroviaire. Le Protocole précise que les Parties contractantes doivent s'entendre sur les itinéraires de transit pour les voies navigables intérieures, l'oléoduc et les contrôles douaniers aux frontières.

Le Protocole n° 2 — Itinéraires, ouvrages et outillages, ainsi qu'une note explicative, fait l'objet de l'Annexe V-3 du présent recueil.

c. *Protocole n° 3—Contrôle douanier*

**348. Structure.** Le Protocole n° 3 se compose d'un texte principal et de deux annexes énonçant les conditions minimales que doivent satisfaire les scellements

et les fermetures exigés par la douane. Il énumère les instruments de droit international fixant les conditions et procédures d'approbation des unités de charge. (Comme indiqué précédemment, lorsqu'un pays n'a pas été partie à l'un des instruments cités, ledit instrument ne peut être mentionné qu'à titre indicatif). Le Protocole n° 3 contient des dispositions détaillées et se compose de six sections. L'article qui précède la première section présente des définitions de tous les termes et expressions utilisés par les autorités douanières. La Section I définit les dispositions générales concernant les Douanes, notamment la désignation des bureaux de douanes pour le trafic de transit, les heures d'ouverture et tous les documents qui doivent être présentés. La Section II traite des formalités à accomplir au bureau de départ, et la Section III des formalités à accomplir aux bureaux de passage et de destination. La Section IV concerne l'assistance administrative mutuelle. La Section V couvre les installations d'entreposage. Enfin, la Section VI fait état de dispositions diverses concernant, notamment, la priorité devant être accordée à certains envois, les marchandises dangereuses, les accidents, etc.

Le Protocole n° 3— Contrôle douanier, ainsi qu'une note explicative, fait l'objet de l'Annexe V-4 du présent recueil.

**349. Contenu du Protocole et de ses annexes.** Conformément à la Section 7 de l'Accord, les États contractants doivent limiter les contrôles douaniers au minimum requis pour assurer l'observation des lois et règlements applicables. Des mesures doivent être prises pour faciliter le franchissement des frontières à des postes douaniers conjoints. Les procédures applicables au trafic de transit sont exposées de manière détaillée dans le Protocole, qui fixe les règles concernant les garanties et cautions douanières pour le trafic de transit. L'Annexe I du Protocole énonce les conditions minimales auxquelles doivent répondre les scelllements douaniers. Dans l'Accord de 2007, ces dispositions se trouvent dans l'Annexe II, tandis que l'Annexe 1 énonce les règles applicables au transit au sein de la Communauté. L'Annexe III de l'Accord de 2007 énumère les instruments internationaux prescrivant les conditions et les modalités d'agrément des conteneurs. Les commentaires insérés dans les notes explicatives semblent indiquer la possibilité que les bureaux des douanes puissent devoir modifier leurs manières de procéder pour garantir une application correcte et utile des termes de l'Accord. Les contrôles douaniers conjoints aux frontières, dans le cadre desquels les agents des douanes d'un État opèrent sur le territoire de l'autre État, peuvent soulever des difficultés juridiques, en particulier en cas de

poursuites judiciaires à l'encontre d'une personne s'étant rendue coupable d'une infraction. Un tribunal peut fort bien ne pas accepter que la loi soit appliquée par un agent de l'État sur le territoire d'un autre État, offrant ainsi aux fraudeurs une échappatoire bienvenue.

d. *Protocole n° 4 — Documentation et procédures*

- 350. Contenu.** Conformément à la Section 8 de l'Accord de 1985, qui avait pour objectif de réduire le nombre de documents nécessaires au transit des marchandises et de simplifier les procédures, ce Protocole contient des dispositions concernant les documents requis pour les opérations de transit dans le Corridor Nord. À cette fin, il se réfère à un certain nombre d'instruments internationaux telles les normes de l'Organisation internationale de normalisation (ISO), la Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux, la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal de marchandises, etc. Des modèles de documents normalisés sont joints en annexe. La mention du remplacement du connaissance négociable traditionnel par le connaissance maritime non négociable, qui est importante dans le cadre du transport multimodal de marchandises, revêt un intérêt particulier. L'Accord de 2007 fait également référence à ce protocole en tant que Protocole n° 4 et reprend les mêmes dispositions.

Le Protocole n° 4 — Documentation et procédures, ainsi qu'une note explicative, fait l'objet de l'Annexe V-5 du présent recueil.

e. *Protocole n° 5 — Transport ferroviaire des marchandises*

- 351. Contenu.** Conformément aux dispositions de l'Article 36 de la Section 9 de l'Accord, ce Protocole traite du transport ferroviaire des marchandises en transit. Il stipule que des règles détaillées concernant l'administration et l'exploitation du trafic ferroviaire seront établies dans un accord particulier entre les transporteurs ferroviaires du Kenya et de l'Ouganda<sup>115</sup>. Le Protocole recense les gares frontières et les gares de correspondance où les services de correspondance et de transit sur les lignes de chemins de fer pourront être assurés. Il fait état de l'engagement de procéder à l'inspection des marchandises en transit de manière à ce que les wagons en transit ne soient pas immobilisés pendant une période indûment longue. Enfin, le Protocole fixe les règles relatives à la responsabilité des différents transporteurs participant aux opérations

de transit. Il ne fait aucune référence aux conventions internationales relatives aux transports ferroviaires, actuelles ou passées, ce qui est une bonne chose puisque le Burundi, le Rwanda et le Zaïre (qui est maintenant la République démocratique du Congo) ne sont pas parties à ces conventions. L'Accord de 2007 reprend également toutes ces dispositions dans son Protocole n° 5.

Le Protocole n° 5 — Transport ferroviaire des marchandises, ainsi qu'une note explicative, fait l'objet de l'Annexe V-6 du présent recueil.

f. *Protocole n°6 — Transport routier des marchandises*

**352. Contenu.** Conformément à la Section 9 de l'Accord de 1985, ce Protocole traite du transport routier des marchandises en transit. Il fixe les règles concernant : a) le transit par la route, b) les caractéristiques techniques requises des véhicules, et c) les contrats de transport et le régime de responsabilité des transporteurs. Fondamentalement, ces règles doivent être conformes à la législation et la réglementation nationales de l'État sur le territoire duquel l'opération de transport est effectuée :

- *Permis de circuler.* Ces permis peuvent être délivrés par les autorités compétentes sur le territoire desquels l'opération de transport est effectuée, sous réserve que le véhicule ait obtenu un Certificat de bon état de marche et de conformité aux caractéristiques techniques exigées et stipulées dans le Protocole.
- *Lettre de voiture.* Le contrat de transport est confirmé par la délivrance d'une lettre de voiture contenant les mentions incluses dans le Protocole plus toute mention que les parties au contrat de transport peuvent juger utile d'y ajouter.
- *Régime de responsabilité.* Le régime de responsabilité est basé sur les règles énoncées dans les conventions contemporaines, telles que la Convention de 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR). Le transporteur est responsable des pertes, des avaries et des retards. La charge de la preuve incombe au transporteur qui peut être déchargé de sa responsabilité en cas de faute ou de négligence du demandeur et dans un certain nombre de circonstances énumérées dans le Protocole, notamment en cas d'emballages défectueux, de transport d'animaux vivants, etc. Le Protocole indique aussi le régime de responsabilité applicable en cas de retard à la livraison, sachant que les

marchandises sont censées être livrées dans les trente jours suivant l'expiration du délai convenu. Les règles d'indemnisation sont également fixées pour les cas de pertes et de retard de livraison. Le montant des indemnités est fonction de la valeur marchande des marchandises, au lieu et à la date à laquelle le transporteur les a acceptées et est plafonné à un niveau établi en Droits de tirage spéciaux (DTS), qui s'applique à moins qu'une valeur particulière n'ait été déclarée pour les marchandises.

Ce Protocole est également le Protocole n° 6 dans l'Accord de 2007 qui reprend ses dispositions.

Le Protocole n° 6 — Transport routier des marchandises, ainsi que sa note explicative, font l'objet de l'Annexe V-7 du présent recueil.

g. *Protocole n° 7 — Transport par voies navigables intérieures (nouveau, Accord de 2007)*

**353. Contenu.** Conformément à la Section 9 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord de 2007, les Parties contractantes conviennent d'appliquer les dispositions relatives au transport par voies navigables intérieures des marchandises, et établissent le principe d'égalité de traitement des utilisateurs, quelle que soit leur nationalité. Ce principe d'égalité s'applique à l'accès des navires des États autres que les États riverains aux voies navigables intérieures. Il est également incontournable pour l'utilisation des ports et le paiement des taxes et redevances portuaires. Cette dernière disposition fait référence à l'obligation pour chaque Partie contractante de veiller à ce que les bateaux utilisés sur voies navigables intérieures à des fins de transport répondent aux prescriptions techniques et à ce que leurs patrons et équipages soient compétents. Le Protocole dispose également que les Parties contractantes instituent des vérifications et des inspections des bateaux et autres moyens de transports flottants naviguant sur les eaux intérieures, pour s'assurer de leur état et évaluer les travaux nécessaires pour les rendre navigables. Ce Protocole est important, car il sert de norme à la réglementation du lac Victoria an tant que voie navigable commune aux États membres. La principale responsabilité de la Commission du Bassin du Lac Victoria consiste par conséquent à coordonner l'exploitation du lac pour en assurer la viabilité.

Le Protocole n° 7 — Transport par voies navigables intérieures fait l'objet de l'Annexe V-8 du présent recueil.

h. *Protocole N° 8 — Transport par oléoduc (nouveau, Accord de 2007)*

354. **Contenu.** Conformément à l'Article 39 (c) de la Section 9 de l'Accord de 2007, les Parties contractantes conviennent des dispositions relatives au transport des produits pétroliers par oléoduc, établissant l'obligation d'assurer l'acheminement régulier et ininterrompu de produits pétroliers, la propriété de l'oléoduc par chaque Partie contractante et la liberté de circulation des personnels employés à son entretien. Le Protocole mentionne l'observation des normes internationales en matière de santé, de protection de l'environnement et de sécurité, et des lois et règlements nationaux applicables dans le cadre de l'inspection et du suivi de l'oléoduc. Il mentionne aussi l'obligation pour les Parties contractantes de mettre en place un régime complet de responsabilité civile incluant les dommages causés à l'environnement et la responsabilité civile vis-à-vis des tiers, ainsi que l'indemnisation prompte et adéquate des dommages causés. Les termes de ce Protocole s'appliquent actuellement à l'oléoduc entre le Kenya et l'Ouganda.

Le Protocole n° 8 — Transport par oléoduc fait l'objet de l'Annexe V-9 du présent recueil.

i. *Protocole n° 9 — Transport multimodal de marchandises (nouveau, Accord de 2007)*

355. **Contenu.** Ce nouveau Protocole comble une lacune de l'Accord de 1985. Conformément à l'Article 40 (a) de la Section 9, les Parties contractantes conviennent d'appliquer les dispositions concernant : 1) l'émission du document de transport multimodal, qui peut être négociable ou non négociable ; 2) la responsabilité du transporteur en cas de pertes ou de dommages subis par les marchandises durant une opération de transport multimodal ; et 3) le recours à un tribunal ou à un arbitre et l'atténuation du préjudice. Plusieurs articles traitent de la responsabilité du transporteur. Ils reprennent essentiellement les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises de 1980. Il faut de noter que, parmi les Parties contractantes à l'Accord de 2007, seuls le Burundi (1998) et le Rwanda (1987) ont signé cette Convention de l'ONU, qui n'est pas encore entrée en vigueur.

Le Protocole n° 9 — Transport multimodal de marchandises fait l'objet de l'Annexe V-10 du présent recueil.

j. *Protocole n° 10 — Manutention des marchandises dangereuses*

- 356. Contenu.** Conformément à l'Article 31 de l'Accord de 1985, ce Protocole traite du transport des marchandises dangereuses. Leur manutention et transport s'effectuent « conformément aux recommandations internationales reconnues ». Le Protocole fait donc référence aux normes internationales établies en la matière, notamment le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), les Règles régissant la sécurité du transport des matières radioactives, etc. Dans l'Accord de 2007, ce Protocole est introduit en vertu de l'Article 41 (b) de l'Accord. L'Accord de 2007 mentionne également ces instruments internationaux.

Le Protocole n° 10 — Manutention de marchandises dangereuses, ainsi qu'une note explicative, fait l'objet de l'**Annexe V-11** du présent recueil.

k. *Protocole n° 11 — Facilités accordées aux bureaux de transit, aux négociants et à leurs employés*

- 357. Contenu.** Conformément à la Section 10 de l'Accord de 1985, ce Protocole couvre l'octroi de facilités aux personnes employées par des opérateurs de transit. Chaque État contractant accorde aux entreprises dûment agréées d'une autre Partie contractante l'autorisation d'établir des bureaux sur son territoire. Elle accorde des visas à entrées multiples aux employés des entreprises de transport et facilite leurs déplacements. Ce Protocole est le Protocole n° 11 dans l'Accord de 2007, dans lequel il est introduit dans l'Article 43 (d) de la Section 10. Ces dispositions sont confirmées dans l'Accord de 2007.

Le Protocole n° 11 — Facilités accordées aux bureaux de transit, aux négociants et à leurs employés fait l'objet de l'**Annexe V-12** du présent recueil.

**B. ACCORD DE L'AGENCE DE FACILITATION DU TRANSPORT DE TRANSIT DU CORRIDOR CENTRAL**

- 358. Instruments.** L'Accord de l'Agence de facilitation du transport de transit du Corridor Central couvre l'itinéraire de transit des marchandises et des transports de passager utilisant les routes tanzaniennes reliant le Burundi, l'Ouganda, la République démocratique du Congo, et le Rwanda, ainsi que

toutes les routes et tous les réseaux ferroviaires de ces pays enclavés les reliant au port de Dar es-Salaam. L'Accord couvre le port de Dar es-Salaam, le réseau ferroviaire exploité par la *Tanzania Railways Corporation*, et le port sec d'Isaka. Une description détaillée des itinéraires figure dans l'Annexe n° 1 de l'Accord. Ce dernier a été conclu à Dar es-Salaam (Tanzanie), le 2 septembre 2006, par le Burundi, l'Ouganda, la République démocratique du Congo, le Rwanda et la Tanzanie. Il a une durée de 10 ans à compter de son entrée en vigueur (Article 36). Aucun protocole n'a été publié à ce jour. La Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique en est le dépositaire.

- 359. Préambule de l'Accord.** Le préambule fait référence à un certain nombre de programmes internationaux favorisant les pays enclavés, mais aussi l'intégration régionale. Il cite le Programme d'action d'Almaty qui encourage la mise en place d'un système de transport de transit efficace et sa maintenance au cours du temps pour les pays enclavés et de transit. Il fait ensuite référence à la résolution 56/180 de l'Assemblée générale des Nations Unies concernant les mesures spécifiques répondant aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral. Il fait aussi référence à la Déclaration du Millénaire, qui reconnaît les besoins et les problèmes particuliers des pays en développement sans littoral. Enfin, il mentionne la compatibilité avec le NEPAD et l'existence du COMESA.
- 360. Objectifs.** L'Accord a pour objet d'offrir l'itinéraire le plus efficace et rationnel pour le transport terrestre et lacustre des marchandises entre les États contractants et la mer et de promouvoir son utilisation. Par conséquent, les États contractants sont convenus de s'accorder mutuellement le droit de transit pour faciliter la circulation des marchandises sur leurs territoires respectifs et de s'accorder toutes les facilités possibles pour le trafic de transit. L'Accord TTFA a notamment pour objectifs : 1) d'assurer l'accès du Corridor Central aux importateurs et aux exportateurs des États enclavés du Burundi, de l'Ouganda et du Rwanda, en tant qu'itinéraire efficace et économique venant compléter les autres itinéraires commerciaux ; 2) de commercialiser résolument le Corridor dans le but de promouvoir son utilisation de manière à accroître le volume du trafic intérieur et international ; et 3) de promouvoir un entretien systématique des infrastructures et d'encourager le développement du Corridor Central.
- 361. Absence de conflit avec d'autres instruments.** Aucune des dispositions de l'Accord n'empêche l'une des Parties contractantes : 1) de remplir ses obliga-

tions au titre de toute autre convention internationale ; et 2) d'accorder des facilités plus importantes que celles prévues dans le présent Accord.

- 362. Évaluation.** L'Accord semble très clair et précis. Ses protocoles devraient toutefois couvrir certains points particuliers concernant chaque mode de transport et les responsabilités qui pourraient s'y rapporter.
- 363. Institutions.** L'Accord institue une agence de coordination du transport de transit dans le Corridor, à savoir l'Agence de facilitation du transport de transit (*Transit Transport Facilitation Agency – TTFA*). Celle-ci comprend un Conseil de ministres inter-États (*Interstate Council of Ministers*), qui est formé des Ministres des États membres chargés des transports. Le Conseil exécutif (*Executive Board*) est composé des Secrétaires permanents/Directeurs généraux des ministères chargés des questions de transport et d'un représentant du secteur privé de chaque État membre. Le Comité consultatif des parties prenantes (*Stakeholders Consultative Committee – STACON*) est composé des organismes énumérés à l'Annexe n° 2 de l'accord. Les attributions et les devoirs de la TTFA sont décrits dans l'Article 3.5 de l'Accord.
- 364. Contenu.** L'Article 12 de l'Accord ne fait nullement mention de la responsabilité de la TTFA en ce qui concerne les modalités relatives aux taux, redevances et paiement. L'État tanzanien s'engage à mettre à la disposition des États parties à l'Accord du Corridor les installations portuaires maritimes nécessaires, et chaque Partie contractante s'engage à accorder aux autres parties contractantes le droit de transit sur son territoire. Afin de réduire le coût et le temps des opérations de transit et, par conséquent, d'accroître l'efficacité desdites opérations, les Parties contractantes s'engagent à harmoniser les documents et à en limiter le nombre et à alléger les procédures et les formalités requises pour le trafic de transit. Les États s'engagent également à : 1) aligner leurs documents sur la Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux ; et à 2) harmoniser la nomenclature des marchandises avec celles qui sont couramment utilisées dans le cadre du commerce international.
- 365. Règlement des différends.** L'Accord contient des dispositions concernant le règlement des différends par voie de négociation et, si nécessaire, par voie d'arbitrage. L'arbitre ne peut pas être un ressortissant de l'une des Parties contractantes. La décision rendue par l'arbitre doit être conforme au Règlement d'arbitrage de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial in-

ternational (CNUDCI)). L'Accord dispose également que la décision de l'arbitre nommé est définitive et lie les parties au différend.

L'Accord de l'Agence de facilitation du transport de transit du Corridor Central de 2006 fait l'objet de l'Annexe V-13 du présent recueil. Cet Accord n'a pas été enregistré au Secrétariat de l'ONU et ne figure pas dans le Recueil des Traités des Nations Unies.

### C. ACCORDS BILATÉRAUX CONCERNANT DES CORRIDORS

**366. Accord Tanzanie-Malawi.** La Tanzanie a autorisé le Malawi à construire, posséder et exploiter des dépôts intérieurs de conteneurs spéciaux ou des centres d'entreposage de marchandises dans le port de Dar es Salam et à Mbeya (Tanzanie). L'Accord entre les deux États a été signé à Lilongwe (Malawi), le 15 août 1987, et enregistré dans le Recueil des Traités des Nations Unies le 29 décembre 1989. Il concerne le système de transport du Corridor Malawi-Tanzanie. L'Accord octroie un droit de transit et des installations portuaires pour les marchandises du Malawi. L'Article IX confère à la compagnie ferroviaire du Malawi le droit de louer des sites adaptés à Dar es Salaam et à Mbeya et à développer deux sites de transbordement du port au chemin de fer et à la route : Malawi Cargo Centre Dar es-Salaam (MCC DAR) et Malawi Cargo Centre Mbeya (MCC Mbeya).

**367. Accord République démocratique du Congo-Kenya.** La République démocratique du Congo a conclu un accord avec le Kenya en vue de l'ouverture d'installations d'entreposage dans le port de Mombasa.

Il n'a pas encore été possible de localiser le texte de cet accord durant la préparation de ce recueil.

### D. TRAITÉ POUR LA CRÉATION DE LA COMMUNAUTÉ D'AFRIQUE DE L'EST

**368. Généralités.** Le Traité instituant la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) a été conclu à Arusha (Tanzanie) le 30 novembre 1999<sup>116</sup>. Les Parties au Traité sont le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie. Ce Traité est né d'une initiative des Chefs d'État qui, en 1997, ont donné pour instruction à la Commission tripartite permanente pour l'Afrique de l'Est de commencer à améliorer l'Accord de Kampala du 26 novembre 1994 portant création de ladite Commission, en vue

de conclure un nouveau Traité de la Communauté d'Afrique de l'Est. La Commission elle-même était dotée d'un Secrétariat basé à Arusha, qui avait notamment pour mission de superviser l'élimination, dans la sous-région, des barrières non tarifaires au commerce extérieur. Le Burundi et le Rwanda ont adhéré au Traité le 18 juin 2007 et en sont devenus membres à part entière le 1<sup>er</sup> juillet 2007. Le Traité a été amendé le 14 décembre 2006 et le 20 août 2007.

**369. Organes.** Selon l'Article 9, les organes de la CAE sont :

- Le Sommet, composé des Chefs d'État
- Le Conseil, composé des ministres
- Le Comité de coordination
- Les Comités sectoriels
- La Cour de justice de l'Afrique de l'Est
- L'Assemblée législative de l'Afrique de l'Est
- Le Secrétariat
- D'autres institutions pouvant être créées par le Sommet

La Communauté d'Afrique de l'Est compte divers autres organes dont les fonctions concernent les transports, comme la Commission du bassin du lac Victoria, qui coordonne le programme de développement durable du lac, et l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (CASSOA).

**370. Politique des transports.** Le Chapitre 15 du Traité est intitulé Coopération dans le domaine de l'infrastructure et des services et couvre les transports. Les politiques communes en matière de transport et de communication font l'objet de l'Article 89. Les États membres s'engagent « à élaborer des politiques de transport et de communication coordonnées, harmonisées et complémentaires, [et] à améliorer et à étendre les liens de transport et de communication existants et à en établir de nouveaux... ». À cette fin, les États membres doivent prendre des mesures pour :

- Développer des normes harmonisées et des législations, règlements, procédures et pratiques régulatrices.
- Construire, maintenir et améliorer les installations.
- Réévaluer et revoir les systèmes de transport intermodal et développer de nouvelles routes.
- Accorder un traitement spécial aux pays enclavés.

- Fournir sécurité et protection aux systèmes de transport.
- Harmoniser la formation du personnel et poursuivre des activités conjointes en ce domaine.
- Échanger des informations.

Ces dispositions sont présentées de manière plus détaillée dans l'Article 90, Routes et transport routier ; dans l'Article 91, Chemins de fer et transport ferroviaire ; dans l'Article 92, Aviation civile et transport aérien ; dans l'Article 93, Transport maritime et ports ; dans l'Article 94, Transport fluvial ; dans l'Article 95, Transport multimodal ; dans l'Article 96, Centres d'enregistrement du fret ; et dans l'Article 97, Agent de fret, commissionnaire de dédouanement, agent de transport.

**371. Importance de l'infrastructure.** La Stratégie de développement de la CAE pour 2006-2010 met l'accent sur l'intensification et l'accélération du processus d'intégration. Elle fait valoir que la mise en place adéquate d'infrastructures sous-jacentes fiables est un moyen d'intensifier et d'accélérer l'intégration régionale qui permet une contribution conjointe de la production, de la gestion et de l'exploitation des infrastructures, des centres régionaux et des corridors. Les secteurs prioritaires sont, notamment, l'énergie, les routes, et les technologies de l'information et des communications (TIC).

Le Traité de la CAE est, de manière générale, le plus détaillé des tous les traités de coopération africains établis dans les domaines des transports et des communications.

**372. Dispositions concernant les transports.** Les principales dispositions et stipulations concernant les transports sont les suivantes :

- *Article 90.* Les dispositions relatives aux transports traitent essentiellement des aspects techniques et réglementaires. Si ce n'est qu'elles notent l'obligation habituelle de contracter une assurance, elles ne mentionnent pas les conditions des contrats de transport ni l'adoption de formes de contrat modernes. L'Article mentionne toutefois qu'il est important de promouvoir la compétition pour accroître l'efficacité des transports routiers. Ses dispositions dénotent une volonté d'assurer le même traitement aux transports dans tous les États partenaires (Article 90 (t) et Article 90 (u)) et mentionnent la nécessité de « réduire graduellement et éliminer finalement les barrières qui ne sont pas naturelles pour le transport routier au sein de la Communauté » (Article 90 (s)) — un problème chronique en Afrique.

- *Article 91.* Cet Article dispose qu'il importe de coordonner les transports ferroviaires, de construire de nouvelles lignes, si nécessaire, et de rendre les chemins de fer plus efficaces et compétitifs grâce à une gestion autonome<sup>117</sup>. Il préconise également d'harmoniser les documents, les emballages, les normes, etc., et d'éliminer les tarifs discriminatoires.
- *Article 92.* Les États membres doivent harmoniser leur politique concernant l'aviation civile et promouvoir le développement de services conjoints. Des efforts doivent être menés pour maintenir un transport civil aérien sûr, efficace et profitable grâce à une gestion autonome. Il est nécessaire d'appliquer la Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale<sup>118</sup>, de coordonner les horaires de départ et d'arrivée des vols, et d'appliquer les politiques et directives de l'OACI pour déterminer les redevances des utilisateurs. Tous les États membres sont tenus d'appliquer entre eux les mêmes règles et les mêmes règlements relatifs aux horaires des services de transport aérien.
- *Article 93.* La libéralisation et la commercialisation des opérations portuaires sont jugées permettre de promouvoir le développement de services portuaires efficaces et profitables. Les États enclavés bénéficient d'un accès facile aux installations portuaires et ont la possibilité de participer à la prestation des services maritimes et portuaires. Les États membres conviennent de ne pas imposer des redevances discriminatoires sur les marchandises provenant d'autres États membres à l'exception des marchandises qui bénéficient des subventions nationales de transport et appliquer les mêmes règles et règlements dans tous les États membres sans discrimination. D'autres dispositions concernent d'autres domaines de coordination et d'harmonisation.
- *Article 94.* Les États membres doivent harmoniser leur politique de transport fluvial, et harmoniser et simplifier leurs règles, règlements et procédures administratives et leurs tarifs. Ils doivent fournir sans discrimination l'espace nécessaire à bord de leurs bateaux. Ils doivent promouvoir la poursuite d'entreprises communes.
- *Article 95.* Les États membres doivent harmoniser et simplifier les règlements, les procédures et les documents requis pour le transport multimodal. Ils mettront en place des points d'échange de transport intermodal, notamment des dépôts de contrôle et des ports secs. Ils prennent des mesures pour ratifier ou accéder aux conventions

internationales sur le transport multimodal et par conteneurs et pour les mettre en œuvre.

- *Article 96.* Les États membres doivent encourager l'établissement de centres d'enregistrement du fret.
- *Article 97.* Les États membres doivent harmoniser les conditions fixées pour l'immatriculation et la délivrance du permis requis pour être agent de fret, commissionnaire de dédouanement et agent de transport. Ils doivent permettre à toute personne juridiquement qualifiée et satisfaisant les critères exigés par les douanes, d'être agent de fret, commissionnaire de dédouanement ou agent de transport ; ils ne restreignent pas les activités commerciales de l'agent dûment enregistré et bénéficiant d'un permis. Il semble que certains États membres aient tendance à restreindre l'accès aux professions dans le domaine des services de transport à leurs ressortissants.

**373. Douanes**<sup>119</sup>. Les États membres sont convenus de développer un régime du commerce de l'Afrique de l'Est et de promouvoir conjointement : 1) la libéralisation des échanges, 2) une union douanière, et 3) un marché commun :

- *Règles de l'Union douanière (Article 75).* Ces règles doivent figurer dans un Protocole devant être publié dans un délai de quatre ans. Elles prévoient l'élimination des tarifs internes et des barrières non tarifaires ; l'établissement d'un tarif extérieur commun ; l'adoption de mesures en matière de dumping, de subventions et de charges compensatoires ; et l'harmonisation des procédures et de la documentation relative au commerce. Les pays de la CAE ont établi une Union douanière en 2005 et ont accompli d'importants progrès en direction de l'établissement d'un marché commun. La création d'une union monétaire est également prévue de même que celle, éventuellement, d'une fédération politique des États d'Afrique de l'Est.
- *Établissement de l'Union douanière (Article 75).* L'Union douanière s'établit progressivement. À partir d'une date que le Conseil fixera, les États membres ne pourront plus imposer de nouvelles taxes et redevances ou augmenter celles qui existent. Les États membres doivent s'abstenir de promulguer des lois ou de décréter des mesures administratives qui établissent une discrimination directe ou indirecte contre les produits similaires des États membres.

- *Création d'un Marché Commun (Article 76)*. Un Protocole sera conclu pour la création d'un Marché commun entre les États membres. À l'intérieur de ce Marché Commun, la libre circulation de la main d'œuvre, des marchandises, des capitaux ainsi que le droit d'établir des entreprises sera assuré. Le Protocole du Marché commun a été signé en novembre 2009 et ratifié en 2010 par tous les États parties.

Le Traité de 2007 instituant la Communauté d'Afrique de l'Est fait l'objet de l'Annexe V-14 du présent recueil. Le Traité ne semble pas avoir été enregistré au Secrétariat de l'ONU et ne figure pas dans le Recueil des Traités des Nations Unies. Il figure dans *African Yearbook of International Law* 421–509 (1999).

a. *Évaluation de l'application du Traité et progrès réalisés dans le domaine de la facilitation du transit et des transports à compter du 31 juillet 2010*

- 374. Dispositions relatives au transport en général.** La CAE est partie à des accords tripartites qui ont été signés dans les domaines du transport routier, du transport sur les voies navigables intérieures, du transport ferroviaire et du transport assuré par l'aviation civile. Les Communautés économiques régionales d'Afrique de l'Est et australe (COMESA, CAE, SADC) ont décidé de constituer conjointement une zone de libre-échange. Un Sommet tripartite a été organisé le 22 octobre 2008 à Kampala (Ouganda) pour manifester l'appui politique au processus de coopération et d'harmonisation et orienter ce dernier. Dans le domaine du développement de l'infrastructure, un Protocole d'accord entre le Groupe de travail tripartite et le Ministère développement international du Royaume-Uni (DfID) portant sur la gestion du Corridor Nord-Sud a été signé à Londres en janvier 2010.
- 375. Transport ferroviaire.** Deux nouveaux corridors sont proposés : 1) le Corridor de Lamu : de Port Lamu (port en eau profonde) — voie ferrée jusqu'à Addis-Abeba et Juba puis Pakwach ; et 2) le Corridor du Bas Congo : itinéraire complet de Mombasa à Banana (République démocratique du Congo) offrant plusieurs options pour raccorder la partie est de la République démocratique du Congo à l'océan Atlantique.
- 376. Transport aérien.** L'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (CASSOA) de la CAE est entrée en fonction le 1<sup>er</sup> juin 2007, en tant qu'organe à comptabilité autonome de la Communauté d'Afrique de l'Est,

à la suite de la signature du Protocole par les trois États fondateurs le 18 avril 2007. Elle a été officiellement constituée le 18 juin 2007 lors du 5<sup>e</sup> Sommet extraordinaire des Chefs d'État de la CAE qui s'est tenu à Kampala (Ouganda).

- 377. Transport sur les voies navigables intérieures.** Un protocole instituant la Commission du bassin du lac Victoria a été signé le 29 novembre 2003 et ratifié en décembre 2004. Le Ministre burundais de l'eau, le Ministre rwandais des ressources naturelles et les Ministres kényan, tanzanien et ougandais de l'eau/des ressources minérales participent actuellement aux dispositifs de coordination.
- 378. Transport aérien.** L'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (CASSOA) a été créée le 18 juin 2008 à cette fin.
- 379. Douanes.** La version révisée de la Loi de gestion douanière de la Communauté d'Afrique de l'Est de 2009 comprend tous les amendements conclus jusqu'en décembre 2008. Le Protocole établissant l'Union douanière d'Afrique de l'Est traite essentiellement des aspects techniques et réglementaires de l'Union (Articles 6 à 8). En 2010, de nombreux obstacles s'opposaient encore à la mise en œuvre de l'Union douanière, comme l'absence d'un système efficace de coordination et de suivi au niveau local et au niveau régional. Il existait également des intérêts divergents aux niveaux national et régional. En novembre 2009, les États membres ont signé le Protocole du Marché commun, qui a été ratifié en 2010 par tous les Partenaires.

## **E. AUTORITÉ INTERGOUVERNEMENTALE POUR LE DÉVELOPPEMENT**

- 380. Généralités.** L'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD) regroupe huit pays de la Corne de l'Afrique : Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Ouganda, Somalie, Soudan et Soudan du Sud (admis en 2011). 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 a la personnalité juridique et jouit des mêmes immunités et privilèges qu'une organisation internationale de rang similaire.
- 381. Objectifs (Article 7).** Le préambule de l'Accord de Nairobi mentionne le Traité instituant la Communauté économique africaine et le Traité instituant le Mar-

ché commun des pays de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe. Les objectifs de l'Autorité, dans les domaines du transport, du commerce et de la facilitation consistent à :

- Promouvoir des stratégies conjointes de développement et harmoniser progressivement les politiques, notamment en ce qui concerne le commerce, les transports, les communications et les douanes.
- Promouvoir la libre circulation des biens, des services et des personnes.
- Créer un environnement favorable au commerce extérieur, transfrontalier et intérieur.
- Développer et améliorer un ensemble coordonné d'infrastructures.

**382. Organes.** L'Autorité est composée des organes suivants :

- *Assemblée des Chefs d'État et de Gouvernement (Article 9).* L'Assemblée des Chefs d'État et de gouvernements définit les orientations politiques, donne les principes directeurs et contrôle le fonctionnement de l'Autorité. Elle se réunit une fois par an.
- *Conseil des Ministres (Article 10).* Le Conseil des Ministres, assisté si nécessaire 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.
- *Comité des Ambassadeurs (Article 11).* Le Comité des Ambassadeurs est composé des Ambassadeurs des États membres accrédités dans le pays abritant le Siège de l'organisation. Le Comité a, entre autres, pour mission de guider le Secrétaire Exécutif dans l'interprétation des politiques et des directives. Le Comité informe les États membres comme de besoin.
- *Secrétaire exécutif (Article 12).* Le Secrétaire exécutif assume toutes les fonctions exécutives de l'Autorité, financières, administratives et autres.
- *Ressources de l'Autorité (Article 14).* Les ressources financières de l'Autorité proviennent des contributions des États membres ainsi que de diverses autres sources d'assistance.

**383. Transport et facilitation.** Outre qu'il définit les buts et objectifs de l'Autorité, l'Accord stipule les domaines de coopération entre États membres (Article 13 A). Dans le domaine du commerce, de la facilitation et des transports, ces objectifs consistent à : 1) promouvoir l'harmonisation progressive des politiques

et pratiques dans le domaine du commerce et l'élimination des obstacles tarifaires et non tarifaires, et à 2) harmoniser les politiques relatives aux transports et éliminer les obstacles physiques et non physiques entravant les transports.

- 384. Performance.** Mis à part l'identification de différents projets d'infrastructure, en particulier dans le domaine de la réhabilitation des routes et des ports, l'IGAD a essentiellement porté ses efforts sur le maintien de la paix dans les États de la Corne de l'Afrique. En 2008, elle a élargi le champ de ses activités en lançant des initiatives pour améliorer le cadre des investissements, des échanges et des opérations bancaires dans les États membres.

L'Accord de Nairobi instituant l'autorité intergouvernementale pour le développement fait l'objet de l'Annexe V-15 du présent recueil. Cet Accord ne semble pas avoir été enregistré au Secrétariat de l'ONU.

## VI. Instruments sous-régionaux : Afrique de l'Est et australe

**385. Introduction.** Comme l'indique le titre de ce chapitre, l'Afrique de l'Est et australe peuvent être étroitement associées par le biais de certains instruments<sup>120</sup>. Trois types d'instruments et d'institutions ont été recensés<sup>121</sup>.

- Quatre institutions et instruments étroitement liés à la facilitation et aux transports (examinés dans le présent recueil) : l'Union douanière d'Afrique australe (*Southern African Customs Union – SACU*), la Communauté de développement de l'Afrique australe, le Marché commun de l'Afrique australe et de l'Est (COMESA), et l'Instrument de Coopération et d'intégration interrégional également appelé Tripartite.
- Quatre institutions locales traitant essentiellement des questions d'accès liés aux corridors et à l'application de la politique de la SADC (examinées dans le présent recueil) : le Corridor de développement de Maputo, le Corridor Trans-Kalahari, le Corridor Nord-Sud et le Corridor de Dar es-Salaam
- Des instruments concernant la coopération dans l'océan Indien (examinés ici). Cinq instruments ont été recensés.

### A. UNION DOUANIÈRE D'AFRIQUE AUSTRALE

**386.** L'Union douanière d'Afrique australe (SACU) a été constituée à Pretoria (Afrique du Sud) le 11 décembre 1969 par l'Afrique du Sud, le Botswana, le Lesotho, et le Swaziland. La Namibie en est devenue membre en 1990.

L'Afrique du Sud, membre de l'Union douanière, conjointement au Libéria, au Maroc et à la Tunisie, a ratifié la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières (Genève, 1982).

**387. Historique**<sup>122</sup>. L'Union douanière d'Afrique australe remonte à l'Accord douanier de 1903 (révisé en 1910) entre les territoires d'Afrique australe de l'Empire britannique. En 1969, un nouvel accord mettant à jour celui de 1910 (qui était toujours en vigueur), a été conclu entre l'Afrique du Sud, le Botswana, le Lesotho, la Namibie (par accession en 1990) et le Swaziland. L'Accord de 1969 visait principalement à encourager le développement économique des pays les moins avancés de l'Union douanière et à diversifier leur économie (Préambule). Il a été jugé constituer un accord douanier traditionnel donnant lieu à l'élimination des droits de douane entre les États côtiers et les États enclavés et à la mise en place d'un tarif extérieur commun pour les marchandises des pays tiers. Au départ, l'Accord de 1969 a été jugé satisfaisant par tous les signataires. Il a maintenu l'accès des produits d'Afrique du Sud aux marchés du Botswana, du Lesotho et du Swaziland et a assuré aux plus petits pays membres une source garantie de revenus, qui leur a permis de ne plus dépendre des transferts de fonds en provenance du Royaume-Uni pour équilibrer leurs budgets<sup>123</sup>. Il a toutefois été critiqué par la suite, essentiellement par suite de l'absence de processus de prise de décision conjointe entre l'Afrique du Sud et les autres membres de l'Union douanière, de l'asymétrie du processus de prises de décision qui s'est traduite par des distorsions des politiques du commerce extérieur en faveur des industries sud-africaines, et de l'application insatisfaisante des dispositions de l'Accord par l'Afrique du Sud. Les négociations portant sur un nouvel accord se sont ouvertes à la fin de 1994. Elles ont débouché sur la signature de l'Accord de l'Union douanière d'Afrique australe en octobre 2002.

L'accord de 2002 est entré en vigueur en juillet 2004 et a été ratifié par l'Afrique du Sud (juillet 2005), le Botswana (2007), le Lesotho (2008), la Namibie (2009) et le Swaziland (juillet 2006). Il n'est donc pas encore pleinement ratifié. L'accord de 2002 a été inspiré par les négociations multilatérales d'Uruguay demandant l'ouverture des marchés mondiaux aux pays en développement et l'ouverture de l'accès de ces derniers aux marchés développés. L'accord de 2002 avait pour objet d'aligner l'accord de 1969 sur l'évolution des relations commerciales internationales.

**388. Objectifs.** Les objectifs de l'Accord tels qu'ils sont formulés sont de vaste portée, et sortent du cadre des unions douanières classiques. Ils consistent à :

- Promouvoir l'intégration des membres de la SACU dans l'économie mondiale, en formulant des politiques communes.
- Faciliter la circulation transfrontière des marchandises.

- Mettre en place des institutions publiques démocratiques, performantes et transparentes.
- Promouvoir une concurrence loyale et un partage équitable des recettes générées par les droits de douanes et autres prélèvements.

**389. Composition de la SACU.** L'Article 20 de l'Accord de l'Union douanière d'Afrique australe de 1969 établit une Commission de l'Union douanière formée de représentants des États membres. Cette dernière a pour fonction d'examiner toute question relative à l'application de l'Accord. L'Accord de 2002 établit toutefois un ensemble plus complet d'organes:

- *Conseil des Ministres (Article 8).* Le Conseil comprend un ministre de chaque État membre. Il est l'instance suprême de décision et se réunit tous les trimestres.
- *Commission de l'Union douanière (Article 9).* La Commission se compose de hauts fonctionnaires de la SACU. Elle a pour mission d'appliquer l'Accord de 2002 et de faciliter l'exécution des décisions du Conseil. Elle supervise également les travaux du Secrétariat de la SACU.
- *Secrétariat (Article 10).* Le Secrétariat, qui se trouve en Namibie, est chargé des opérations courantes. L'Accord de 2002 constitue un Secrétariat administratif indépendant opérant à plein temps, chargé de gérer les affaires de la SACU.
- *Conseil des tarifs (Article 11).* Le Conseil des tarifs remplace le Conseil des tarifs et du commerce. Il se compose d'un groupe de cadres nommés à cet effet. Chaque État membre désigne un candidat.
- *Comités techniques de liaison (Article 12).* Quatre comités techniques de liaison appuient la Commission et lui fournissent des conseils. L'un d'entre eux est le Comité des transports.
- *Tribunal de la SACU (Article 13).* Le Tribunal de la SACU arbitre lorsqu'un différend ne peut être réglé à l'amiable.
- *Organes nationaux (Article 14).* Des organes nationaux seront créés pour recevoir et examiner les demandes des membres et les modifications de tarifs et autres dispositions et mesures se rapportant à la SADC.

a. *Libéralisation des échanges*

- 390. Libre circulation des produits d'origine nationale.** Les Articles 18 à 31 de l'Accord portent sur la libéralisation des échanges. La circulation des produits d'origine intérieurs s'effectue en franchise de droits de douane et de restrictions quantitatives, lorsque les produits d'un État membre sont importés par un autre État membre. En revanche les États membres peuvent imposer des restrictions aux importations et aux exportations, conformément au droit interne, pour divers motifs, notamment aux motifs de la santé publique, de la sécurité, de la protection de l'environnement et autres motifs n'ayant pas pour objet la protection de leur commerce.
- 391. Restrictions au commerce extérieur.** L'Article 11 de l'Accord de 1969 reconnaissait le droit de chaque État membre d'imposer des restrictions aux importations et exportations dans le but de protéger ses industries. L'Article 25 de l'Accord de 2002 suit une démarche plus restrictive. Chaque État membre a le droit d'interdire ou de restreindre les importations ou exportations d'une marchandise pour des motifs économiques, sociaux, culturels ou autres *qui peuvent être convenus par le Conseil des Ministres*. Toutefois, cette disposition ne permet pas d'interdire 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 et ce, dans le but de protéger les productions nationales des mêmes marchandises. Les États membres doivent coopérer à l'application des restrictions aux importations dans le but de s'assurer que les objectifs économiques de toute législation contrôlant les importations dans une partie quelconque de l'Union douanière sont atteints.
- 392. Tarifs des transports ferroviaires et routiers.** L'Accord de 1969 stipulait qu'aucun tarif discriminatoire ne devait être appliqué pour le transport des marchandises en transit en provenance ou à destination de pays situées en dehors de l'Union douanière. Chacune des Parties contractantes devait s'assurer que les tarifs pratiqués par les sociétés publiques de transport aux marchandises en provenance ou à destination de ces pays n'étaient pas moins favorables que ceux appliqués aux transports effectués à l'intérieur de la zone. La même égalité de traitement (*non moins favorable*) devait être assurée aux opérateurs de transport par véhicules à moteur 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.

**393. Transit.** L'Accord de 1969 stipulait la liberté de transit dans l'Article 16. Celle-ci était garantie aux Parties sur le territoire des autres Parties. Mais une telle liberté de transit pouvait être limitée par un État membre 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, en termes plus détaillés :

... 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 eu égard aux marchandises dont l'importation dans son territoire est prohibée pour des motifs de moralité publique, de santé ou de sécurité publique ou pour prévenir la propagation de maladies animales ou végétales, de parasites et d'insectes, ou en application des termes d'un accord international auquel cet État est partie ; il est également entendu qu'un État ne se verra pas empêché de refuser le transit, ou de prendre toute autre mesure qu'il considérera nécessaire en matière de transit aux fins de protéger ses intérêts en matière de sécurité.

En outre, les réglementations et les normes techniques ne doivent pas constituer un obstacle aux échanges (Article 28).

b. *Tarifs douaniers*

**394. Contenu.** Les dispositions de l'Accord concernant les tarifs douaniers sont présentées ci-après :

- *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 sont applicables dans tous les États membres de l'Union. L'Article 7(2) de l'Accord stipulait seulement que lorsqu'elles fixent les tarifs, les autorités sud-africaines devaient prendre en compte avec bienveillance (*sympathetic consideration*) les propositions faites par d'autres États membres en vue d'augmenter tout tarif douanier applicable à certains produits. L'Accord de 2002 donne désormais compétence au Conseil des Ministres de la SACU qui fixe les tarifs douaniers communs sur la base des recommandations du Conseil des tarifs. Un État membre ne peut imposer 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 membre de l'Union. Les rabais ou exemptions accordés par les États de la SACU doivent être identiques dans tous les États membres de l'Union, mais des rabais spé-

ciaux peuvent être accordés dans des cas particuliers qui sont recensés. Ces dispositions sont moins restrictives que celles de 1969, qui exigeaient que tout rabais, remboursement ou exemption accordés par les États du Botswana, du Lesotho et du Swaziland soient de mêmes montants que les rabais, remboursements ou exemptions accordés par l'Afrique du Sud.

- *Article 21.* Les Ministres des Finances de tous les États membres se réuniront et conviendront du niveau des droits d'accise et des droits de douane spécifiques applicables aux marchandises produites, fabriquées ou importées dans le territoire de l'Union. Les rabais, remboursements ou exemptions doivent être les mêmes dans tous les États. Leur niveau est déterminé par les ministres des Finances des États membres, par voie de consultation.
- *Article 26.* Les États membres autres que l'Afrique du Sud peuvent, à titre temporaire, percevoir des droits supplémentaires pour protéger leurs industries naissantes, c'est-à-dire les industries implantées depuis moins de huit ans.

**395. Mise en commun des recettes.** Les dispositions du Traité concernant la mise en commun des recettes sont présentées ci-après :

- *Articles 32 et 33.* Toutes les recettes douanières et produits des droits indirects et autres produits fiscaux seront versés directement au Fonds commun de recettes (Fonds consolidé de l'Afrique du Sud dans l'Accord de 1969) géré par les institutions de la SACU et réparties ensuite entre les États partenaires.
- *Article 34-1 à 34-3.* Dans l'Accord de 1969, les montants collectés à l'échelle de l'Union douanière étaient répartis sur la base du pourcentage de la valeur totale des marchandises assujetties aux droits perçus. Le taux global obtenu était alors multiplié par 1,42 de manière à compenser la perte de souveraineté des États parties à l'Accord et le renchérissement des marchandises importées des pays tiers par suite du niveau élevé des tarifs douaniers sud-africains. La nouvelle formule a une composante de droit de douane et une composante de droits d'accise, dont est dérivée une composante de développement. Chacune se compose du montant brut des droits recouverts, moins les coûts de fonctionnement des institutions de la SACU, mais elle n'inclut pas le montant des rabais ou des remboursements au titre des droits.

**396. Partage des recettes.** Les dispositions des Articles 34-4 et 34-5 et de l'Annexe A du Traité concernant le partage des recettes sont présentées ci-après :

- *Composante des droits de douane.* La part des recettes douanières revenant à chaque État membre au titre de la composante des droits de douane est calculée : 1) sur la base de la valeur CAF (coût, assurance, fret) à la frontière des marchandises importées dans le territoire de cet État en provenance des autres États membres, et 2) en pourcentage de la valeur totale CAF du total des importations intra SACU au cours de l'année considérée.
- *Composante des droits d'accise.* La composante des droits d'accise est égale au montant brut des droits d'accise perçus sur les productions du territoire de l'Union douanière, diminué du montant mis en réserve pour financer la composante de développement. La part de chaque État membre est calculée sur la base de la part en pourcentage de son produit intérieur brut (PIB) pour une année spécifique dans le PIB total de la SACU.
- *Composante de développement.* Chaque État membre recevra une part de la composante de développement, la répartition étant pondérée en faveur des États membres les moins développés et en fonction inverse du PIB par habitant de chaque pays.

c. *Évaluation de l'Accord de 2002*

**397. Différences avec l'Accord de 1969.** L'Accord de la SACU de 2002 compte 51 articles, tandis que l'Accord de 1969 n'en a que 22. Le grand nombre d'articles du nouvel accord indique que le champ d'application de l'accord de 1969 a été élargi pour prendre en compte l'évolution actuelle des relations commerciales internationales par suite des différentes règles de l'OMC sur l'accès aux marchés mondiaux. Les aspects les plus notables du nouvel Accord sont l'introduction d'un processus de prise de décision conjointe dans tous les domaines de l'Union douanière et la création d'institutions indépendantes. Par suite du fonctionnement satisfaisant de la SACU, des négociations portant sur un accord de libre-échange se poursuivent entre la SACU et les États-Unis et entre la SACU et l'Union européenne depuis 2003. Un instrument de coopération dans le domaine du commerce, des investissements et du développement a été signé en juillet 2008 entre les États-Unis et les ministres du Commerce de la SACU.

Les deux instruments font l'objet des **Annexes VI-1a et VI-1b** du présent recueil. L'Accord de 2002 pas été enregistré au Secrétariat de l'ONU.

## B. COMMUNAUTÉ DE DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE AUSTRALE<sup>124</sup>

- 398. Historique.** La SADC a son origine dans le mouvement politique des États de la ligne de front (FLS) qui s'opposaient à la politique de l'apartheid 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 (Botswana) en mai 1979 pour examiner les mécanismes qui leur permettraient de coopérer. L'année suivante, les leaders des FLS, accompagnés des dirigeants du Lesotho, du Malawi, du Swaziland et du Zimbabwe, inspirés par l'Acte final de Lagos du 1<sup>er</sup> avril 1980, ont décidé de poursuivre l'intégration économique. Le 1<sup>er</sup> avril 1980, les États indépendants d'Afrique australe ont publié la Déclaration de Lusaka sur la marche de l'Afrique australe vers sa libération économique (*Southern Africa: Towards Economic Liberation*). Le Comité de développement de l'Afrique australe était créé. Il mettait l'accent sur le développement des infrastructures dans le but d'atténuer la dépendance à l'égard de l'Afrique du Sud en tant que pays de transit et prônait l'intégration régionale. L'évolution politique de l'Afrique du Sud et le mouvement d'intégration de l'Afrique illustré par le Traité d'Abuja de juin 1991 établissant la Communauté économique africaine ont débouché sur la poursuite d'une démarche de plus vaste envergure. La Communauté de développement d'Afrique australe a ainsi vu le jour. Elle a son siège à Gaborone. La SADC compte 15 membres : l'Afrique du Sud (qui a adhéré en 1994), l'Angola, le Botswana, le Lesotho, Madagascar, le Malawi, Maurice (qui a adhéré en 1995), le Mozambique, la Namibie, la République démocratique du Congo (qui a adhéré en 1998), le Swaziland, les Seychelles (qui ont adhéré en 1998), la Tanzanie, la Zambie et le Zimbabwe. Le Traité de Windhoek portant création de la Communauté de développement d'Afrique australe été signé à Windhoek (Namibie) le 17 août 1992.
- 399.** La SADC peut paraître faire double emploi avec le Marché commun pour l'Afrique orientale et australe (COMESA) 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 et sous-régionales, le traité de la SADC (Article 23) envisage d'attribuer un rôle aux organisations non gouvernementales et de coopérer avec ces dernières.
- 400. Objectifs.** Si les modalités concernant la SADC sont plus ambitieuses que celles d'une union douanière, elles sont de moindre envergure que celles d'une union

économique. L'harmonisation est le mot d'ordre, plus que l'unification. Chaque État membre conserve son autonomie, et les décisions sont prises au sommet par voie de consensus. Ses objectifs économiques consistent à :

- Assurer le développement et la croissance économique.
- Promouvoir un développement auto-entretenu.
- Assurer la complémentarité entre les programmes et stratégies établis au niveau national et au niveau régional.
- Formuler 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 membres.
- Assurer la coordination, l'harmonisation et la rationalisation des stratégies sectorielles, des politiques, des programmes et des projets dans les domaines de la coopération, notamment en ce qui concerne les infrastructures et les services.

**401. Institutions et structure.** Les institutions de la SADC étaient, au départ :

- *Le Sommet des Chefs d'État ou de gouvernements (Article 10).* Cet organe est chargé de l'orientation générale et de la supervision de ses politiques.
- *Le Conseil des Ministres (Article 11).* Le Conseil des Ministres est chargé de superviser son fonctionnement et d'en approuver les politiques, les stratégies et le programme de travail.
- *Les Commissions sectorielles et les unités de coordination (Article 12).* Ces dernières ont pour mission de guider et de coordonner les politiques et les programmes de coopération et d'intégration.
- *Le Comité permanent de représentants (Article 13).* Il s'agit d'un comité technique consultatif chargé de formuler des avis au Conseil.
- *Le Secrétariat.* Le Secrétariat est le principal organe exécutif de la SADC (Article 14); il est situé à Gaborone.
- *Le Tribunal (Article 16).*

**402. Attribution des responsabilités entre États membres.** Chaque État membre s'est vu confier la responsabilité de coordonner un ou plusieurs des 21 secteurs identifiés par la SADC. Les transports ont été attribués au Mozambique et les échanges à la Tanzanie. Les commissions sectorielles sont assistées par un se-

crétariat de la Commission et financées par l'ensemble des États membres. Les unités de coordination sectorielle sont des services nationaux créés au sein du ministère compétent par l'État responsable de la coordination du secteur correspondant ; leurs personnels sont des fonctionnaires du pays en question.

- 403. Amendement au Traité d'août 2001.** Le Traité de la SADC a été amendé lors d'une réunion du Conseil des Ministres à Blantyre (Malawi) en août 2001. L'amendement de 2001 a permis de créer de nouvelles institutions : Organe des politiques, défenses et coopération en matière de sécurité ; Comité ministériel intégré et comités nationaux de la SADC.

Le Traité de la Communauté de développement d'Afrique australe fait l'objet de l'**Annexe VI-2** du présent recueil. Le Traité ne semble pas avoir été enregistré auprès du Secrétariat de l'ONU et ne semble pas figurer dans le Recueil des Traités. Il se trouve par contre dans *International Legal Materials* (32 ILM 116 (1993)).

- 404. Protocoles**<sup>125</sup>. Les protocoles sont des instruments juridiques qui obligent les États membres à coopérer, coordonner, harmoniser et intégrer les politiques et stratégies dans un ou plusieurs secteurs. Les coordinateurs sectoriels, en collaboration avec les services de la SADC, mettent au point des protocoles qui sont ensuite examinés ensuite par les services juridiques (la Namibie est chargée de la coordination des questions juridiques) puis soumis à l'approbation du Conseil des Ministres. Ils doivent être ratifiés par deux tiers des États membres avant d'entrer en vigueur. Les protocoles revêtant de l'intérêt pour les questions relatives au commerce extérieur et au transport sont le Protocole de 1955 sur les réseaux hydrographiques partagés, 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 réseaux hydrographiques n'ont pas encore été approuvés.

Le Protocole sur les transports, les communications et la météorologie de la SADC fait l'objet de l'**Annexe VI-3** du présent recueil.

- 405. 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 vise principalement à :

faciliter l'intégration des réseaux de transport, de communications et de météorologie par l'application de politiques, de législations, de réglementations, de normes et de procédures compatibles, par l'élimination ou la réduction des

obstacles et entraves à la circulation des personnes et des biens, des matériels et des services., assurer la liberté de transit des personnes et des marchandises, le droit des États enclavés à un libre accès à la mer... l'adoption de documents plus simples et harmonisés pour accompagner les mouvements de marchandises tout le long de la chaîne logistique, y compris l'emploi d'une nomenclature harmonisée.

**406. Le concept de Corridor.** Au départ, la SADC a formulé le concept de corridor de transport pour faire concurrence à l'Afrique du Sud. Ces corridors sont donc le fruit de mesures motivées par des politiques associées, de fait, à des sources de financement extérieur. En vertu du Protocole, un corridor est un axe de transport régional le long duquel une part importante des importations et des exportations régionales et internationales des États membres ou non membres de la Communauté est transportée par différents moyens de transport (Art. 1.1). Sept Corridors de ce type ont été recensés, qui répondent à la définition du Protocole. Ces Corridors sont présentés dans le Tableau 3.

**Tableau 3. Corridors de transport de la SADC**

<b>Corridor</b>	<b>Origine-destination</b>	<b>Mode</b>
Corridor Sud	Afrique du Sud-Botswana-Zimbabwe-Zambie-RD Congo	Rail et route
Corridor de développement de Maputo	Maputo-Johannesburg, Harare, et Manzini	Rail pour Harare ; rail et route pour Johannesburg et Manzini
Trans-Kalahari	Walvis Bay-Prétoira et Johannesburg	Route
Trans-Caprivi	Walvis Bay-Lusaka	Route
Corridor de Beira	Beira-Lusaka	Route et rail pour Lusaka
	Beira-Lilongwe et Blantyre	Road pour Lilongwe et Blantyre
Corridor de Nacala	Nacala-Lilongwe et Blantyre	Rail
Corridor de Dar es-Salam	Dar es-Salam-Lusaka et Lilongwe	Route et rail jusqu'à Lusaka
		Route jusqu'à Lilongwe
Développement du Centre de Lamu	Kenya, Ouganda, Rwanda, Burundi	Route pour atteindre les ports pour les pays enclavés
Corridor de Lobito	Lobito-Shaba-Zambie	Non utilisé
Corridor multimodal Nord-Sud	Rép. dém. Congo-Zambie-Zimbabwe-Afrique du Sud-Mozambique	Multimodal route et rail

Source : SSATP

**407.** Au cours des années, et par suite de la modification de la situation régionale due à l'évolution politique en Afrique du Sud, le concept de corridor de développement a remplacé le concept de corridor de transport et en a élargi la portée. L'Afrique du Sud a, en outre, proposé l'Initiative d'aménagement du territoire (*Spatial Development Initiative* - SDI), qui fait double emploi avec le con-

cept de corridor de développement. Dans le domaine des transports, des progrès ont été accomplis grâce à la mise en œuvre de la stratégie de la SADC approuvée par les ministres en mai 2008. L'organisation de la Conférence pour les investissements dans le corridor Nord-Sud a renforcé l'importance des dispositions concernant l'infrastructure<sup>126</sup>.

**408. Objectifs (Article 3).** Le Protocole vise à établir des systèmes de transport offrant des infrastructures de transport, des stratégies et des opérations efficaces, d'un bon rapport coût-efficacité et pleinement intégrés. Les principaux aspects de cette stratégie sont décrits ci-après :

- Développer les complémentarités entre les modes et encourager la prestation de services multimodaux.
- Établir des cadres d'infrastructure, logistiques, institutionnels et juridiques incorporant le droit de transit et le droit des pays enclavés<sup>127</sup> à avoir librement accès à la mer et appliquer un traitement égal aux ressortissants des différents États membres.
- Établir des Comités de planification pour le franchissement des frontières en transport multimodal, formés de représentants des pouvoirs publics et des intérêts privés.

**409. Infrastructure routière (Article 4).** Les États partenaires sont convenus de poursuivre les objectifs suivants :

- Assurer et poursuivre le développement d'un réseau routier adéquat.
- Adopter une définition commune du Réseau régional de routes principales pouvant servir de base à l'établissement d'un plan coordonné de construction et de développement des routes.
- Mettre en place des autorités routières autonomes, représentatives du secteur public et du secteur privé, chargées de superviser, de réglementer et de gérer les routes et la bonne utilisation des ressources affectées à leur financement.
- Formuler une politique de financement des routes garantissant que les usagers contribuent à l'intégralité du coût de la construction et de l'entretien de ces dernières.
- Harmoniser les normes techniques.

**410. Transport routier (Article 5).** Les États membres sont convenus de :

- Faciliter le mouvement des marchandises et des voyageurs en encourageant le développement d'une industrie des transports routiers forte et compétitive.
- Libéraliser leur politique d'accès aux marchés sur le transport transfrontière des marchandises dans le but de parvenir au même degré de libéralisation, dans le cadre d'accords bilatéraux et multilatéraux entre les États pour répondre à la nécessité d'un système de délivrance de permis ou licences de transport communs, traiter de la question des contingents et mettre en place des groupes de gestion bilatéraux ou multilatéraux des itinéraires de transports routiers.
- Mettre au point des systèmes harmonisés d'application du droit des transports, des normes standardisées de sécurité, des systèmes d'assurance responsabilité des civils au tiers, des systèmes de formation et de contrôle des chauffeurs, etc.
- Coopérer à la formulation et à la mise en œuvre d'un plan concerté à l'échelle régionale pour gérer la qualité du trafic, protéger les infrastructures routières, procéder à des échanges des transferts de technologie grâce à la mise en place d'un organe de coordination régionale composée de représentants de toutes les autorités chargées de faire respecter la loi dans le domaine des routes et mettre en place un système de gestion et de contrôle de la circulation.
- Procéder à des contrôles environnementaux.
- Développer des systèmes d'information sur la circulation routière.

**411. Transport ferroviaire (Article 6).** Les États membres sont convenus de :

- Faciliter la mise à disposition de services ferroviaires efficaces.
- Formuler une politique de restructuration institutionnelle des chemins de fer, de manière à accorder l'autonomie à leurs gestionnaires et à renforcer la participation du secteur privé aux investissements ferroviaires.
- Créer un réseau régional intégré de corridors ferroviaires appliquant des normes communes de services à la clientèle et encourageant l'échange d'informations et de données.

- Concevoir des procédures et documents harmonisés et simplifiés ainsi qu'une nomenclature commune pour le fret dans le but de développer un système de facturation unique pour le transport ferroviaire.
- Définir des normes techniques et de matériels compatibles.
- Établir des Groupes de gestion des itinéraires ferroviaires pour appuyer les activités des chemins de fer régionaux et des Comités de planification des corridors.

**412. Transports maritimes et transports sur les voies navigables intérieures (chapitre 8).** Dans le domaine des transports maritimes et des transports sur les voies navigables intérieures, l'objectif consiste à formuler une stratégie harmonisée et à parvenir conjointement à concevoir les avantages nets d'une politique commune du transport et des ports pouvant avoir des effets de redistribution entre les États membres. Ces États devraient aussi envisager de coopérer et de mettre au point des normes communes dans les domaines des travaux hydrographiques, de la cartographie, des normes de construction navale, des conditions de vie du marin, de la protection de l'environnement, des communications en mer et de la formation du personnel.

**413. Aviation civile (chapitre 9).** Si, dans le domaine maritime, l'accent est mis exclusivement sur les aspects d'administration publique des activités marines et de transport, la démarche suivie pour l'aviation civile a deux axes. D'une part, la situation commerciale et la compétitivité des lignes aériennes doivent être renforcées. D'autre part, de nouveaux efforts doivent être déployés dans le domaine de l'administration de l'aviation civile.

**414. Aspects commerciaux de l'aviation civile.** Les États membres ont l'intention, pour développer les activités commerciales, de :

- Libéraliser le marché du transport aérien pour les compagnies aériennes de la SADC.
- Développer des compagnies aériennes régionales.
- Restructurer les compagnies existantes en procédant à des opérations de commercialisation, en valorisant leurs ressources humaines, et en ouvrant le capital des compagnies aériennes d'État à des investisseurs extérieurs.
- Accroître et renforcer la capacité des pouvoirs publics à mettre en place un cadre stratégique ; formuler des réglementations porteuses et des textes de

loi favorables aux investisseurs dans le but d'attirer des capitaux intérieurs ou étrangers.

- Accroître la compétence des gestionnaires des compagnies aériennes et encourager les entreprises communes notamment par le biais de l'intégration des compagnies existantes, dans le but de créer des compagnies aériennes appartenant à des intérêts régionaux.
- Éventuellement standardiser les matériels.
- Valoriser les ressources humaines.

**415.** La Communauté de développement d'Afrique australe a entrepris avec le COMESA et la Communauté d'Afrique de l'Est de mettre au point des règles communes de concurrence dans le domaine des transports aériens, sur la base de la Décision de Yamoussoukro de 1999. Cette dernière est entrée en vigueur en juillet 2002 après deux années de préparation. Elle manque toutefois des moyens d'application nécessaires pour régler les différends — l'une des questions auxquelles se trouve confronté le projet conjoint de politique de la concurrence en matière aéronautique CEA-COMESA-SADC.

**416. Administration publique 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 par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et à prendre les mesures suivantes :

- Accréditer leurs licences et certificats de navigabilité respectifs, à condition qu'ils soient conformes aux normes et pratiques recommandées par l'OACI.
- Coordonner leurs représentations auprès de l'OACI et adopter une position commune.
- S'efforcer de mener des actions intégrées dans certains domaines de l'administration publique de l'aviation civile, notamment la sécurité; ces actions n'ont toutefois pas encore débouché sur la conception d'instruments particuliers à cet effet.

**417. Protocole sur les réseaux hydrographiques communs.** Le 25 août 1995, les États membres de la SADC, y compris l'Afrique du Sud, mais à l'exclusion de l'Angola, ont signé le Protocole sur les réseaux hydrographiques partagés dans la Communauté de développement d'Afrique australe. L'accord est entré en vi-

gueur en 1998. Un Protocole révisé a été conclu le 7 août 2000. Tous les membres de la SADC l'ont signé à l'exception de la République démocratique du Congo. Le Protocole est basé sur les règles d'Helsinki de 1966 relatives aux utilisations des eaux des fleuves internationaux, et sur la Convention des Nations Unies sur le droit relatif aux utilisations des cours d'eau internationaux à des fins autres que la navigation, qui énonce le concept d'une « utilisation équitable et raisonnable » des eaux des réseaux hydrographiques. La Convention des Nations Unies adoptée le 21 mai 1997 doit toutefois être ratifiée par 35 pays pour entrer en vigueur. Seize pays seulement l'avaient ratifiée en janvier 2009. Le Protocole est disponible en version imprimée dans *International Legal Materials* (40 ILM 317 (2001)).

Le texte du Protocole ne figure pas en annexe au présent recueil puisqu'il ne traite pas de l'utilisation des réseaux hydrographiques à des fins de navigation.

**418. Accord sur la navigation lacustre et les services portuaires.** En 1995, le Malawi et la Tanzanie ont signé un Accord sur la navigation lacustre et les services portuaires, portant notamment sur la coopération en matière d'exploitation des 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 aussi l'échange d'informations sur les cas de pollution<sup>128</sup>.

L'Accord ne figure pas en annexe du présent recueil.

**419. Évaluation**<sup>129</sup>. La SADC fonctionne, de l'avis général, de manière satisfaisante. Le lancement de la stratégie de développement du Corridor de la SADC confirme l'existence d'une volonté régionale de développement des infrastructures. Plusieurs projets de facilitation du transport et du transit sont en cours. L'expansion et la modernisation du port de Walvis Bay et l'accord conclu par l'Angola et la Zambie sur un plan visant à prolonger la ligne de chemin de fer entre les deux pays sont deux exemples prouvant que les États membres de la SADC savent à quel point la poursuite concertée de leurs efforts profite à leur développement économique et aussi que ce développement ne pourra se faire sans la mise en valeur des itinéraires et la mise en place des moyens nécessaires à la facilitation du transit et des transports<sup>130</sup>.

### C. MARCHÉ COMMUN DE L'AFRIQUE ORIENTALE ET AUSTRALE<sup>131</sup>

**420. Zone d'échanges préférentiels.** Le Traité établissant une Zone d'échanges préférentiels (ZEP) pour l'Afrique orientale et australe a été signé à Lusaka (Zambie) le 21 décembre 1981 par les Chefs d'État de l'Angola, du Botswana, du Burundi, des Comores, de Djibouti, de l'Éthiopie, du Kenya, du Lesotho, de Madagascar, du Malawi, de Maurice, du Mozambique, de l'Ouganda, du Rwanda, des Seychelles, de la Somalie, du Swaziland, de la Tanzanie, du Zaïre (à présent RDC), de la Zambie, et du Zimbabwe. La ZEP a été remplacée par le COMESA.

Le Traité de Lusaka de 1981 établissant une Zone d'échanges préférentiels n'est pas joint au présent recueil parce qu'il est périmé.

**421. Historique<sup>132</sup>.** Le Traité établissant un Marché commun pour l'Afrique orientale et australe (COMESA) a été signé à Kampala (Ouganda) le 3 novembre 1993. Les Parties contractantes se réfèrent à une décision du 30-31 janvier 1992 de l'Autorité du COMESA, brièvement décrite, pour transformer la Zone d'échanges préférentiels en un marché commun. Ils mentionnent également l'Article 18 (1) du Traité d'Abuja de 1991 établissant la Communauté économique africaine. Le COMESA est donc le stade ultime d'un processus d'intégration économique et sociale, qui a été lancé au moyen d'autres instruments, de portée plus limitée. Il a pour membres le Burundi, les Comores, Djibouti, l'Égypte, l'Érythrée, l'Éthiopie, le Kenya, la Lybie, Madagascar, le Malawi, Maurice, l'Ouganda, la République démocratique du Congo, le Rwanda, les Seychelles, le Soudan, le Swaziland, la Zambie et le Zimbabwe<sup>133</sup>. L'Afrique du Sud, qui est membre de la Communauté de développement d'Afrique australe, organisation qui fait dans une certaine mesure concurrence au COMESA, n'en est pas membre.

**422. Objectifs.** Le Marché commun (Article 3) a pour objet de permettre aux États membres d'enregistrer une croissance et un développement durables dans le cadre d'un système global de coopération économique. Ses buts et objectifs, qui ne concernent ici que la coopération dans le domaine des échanges et des transports, consistent donc à :

- Établir une union douanière et supprimer tous les obstacles aux échanges, simplifier et harmoniser les procédures et la documentation – l'Union douanière a été officiellement établie en juin 2009.

- Faciliter les échanges de biens et de services et la circulation des personnes.
- Faciliter le commerce de transit au sein du Marché commun.
- Adopter un régime d'assurance responsabilité civile automobile. La Carte jaune est largement utilisée dans la région, et son usage pourrait être étendu à d'autres usagers dans la Communauté économique africaine.

Le COMESA conçoit sa stratégie pour le XXI<sup>e</sup> siècle comme suit : la facilitation du transport routier et du transport aérien a pour objet d'assurer une circulation plus efficace des marchandises et des personnes de manière non seulement à renforcer le commerce avec les pays non membres du COMESA mais aussi à maximiser 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 d'un bon rapport coût-efficacité.

**423. Organes.** Le Marché commun est doté des organes ci-après :

- *L'Autorité (Article 8)*. L'Autorité, formée des Chefs d'État ou de gouvernement des États membres, formule les orientations générales et les grands principes et assure le suivi de leur application.
- *Conseil des Ministres (Article 10)*. Le Conseil des Ministres, qui se compose d'un ministre de chaque État membre, est responsable du bon fonctionnement du Marché commun (Article 9) ; il formule des réglementions, publie des directives, prend des décisions, fait des recommandations et émet des opinions. Les règlements, décisions et directives lient les États membres.
- *Cour de justice (Chapitre 5)*. La Cour de justice assure le respect du droit dans l'application et l'interprétation du Traité (Chapitre 5). Ses arrêts de la Cour priment sur les décisions des tribunaux nationaux.
- *Comité des Gouverneurs des banques centrales (Article 13)*. Le Comité est responsable de la coopération dans les domaines monétaire et financier.
- *Comité intergouvernemental (Article 14)*. Le Comité, qui est composé des Secrétaires permanents ou principaux désignés par les États membres, est chargé d'assurer la coopération dans tous les secteurs, à l'exception des secteurs monétaire et financier.
- *Comités techniques (Article 15)*. L'un de ces comités est chargé des questions ayant trait au commerce et aux douanes, et l'autre aux questions de transport et de communications.

- *Secrétariat (Article 17)*. Le Secrétariat, qui est dirigé par le Secrétaire général, est l'organe exécutif du Marché commun.
- *Comité consultatif de la Communauté des affaires et d'autres groupes d'intérêts (Article 18)*.

**424. Libéralisation des échanges.** Les stipulations du Traité sont récapitulées ici :

- *Articles 45 à 50*. Une Union douanière doit être établie dans un délai de dix ans à compter de l'entrée en vigueur du Traité. D'ici 2000, les droits de douane et autres charges fiscales seront éliminés. Un tarif extérieur commun s'appliquera aux importations en provenance des pays tiers. Les barrières quantitatives seront également supprimées.
- *Articles 51 à 55*. Le dumping, tel qu'il est défini dans le Traité, est interdit, de même que toute pratique contraire aux objectifs d'un commerce libre et libéralisé.
- *Articles 63 à 71*. La coopération douanière sera obtenue par le biais de la simplification des documents, de l'harmonisation des procédures et des règlements, de la communication de renseignements douaniers, et de la coopération en matière de prévention, d'enquête et de sanction des infractions douanières. Le tarif extérieur commun du COMESA a été harmonisé avec celui de la CAE, dans le droit fil des décisions prises par les Chefs d'État et de Gouvernement du COMESA, de la CAE et de la SADC lors de leur Sommet du 22 octobre 2008 à Kampala (Ouganda), appelant les trois organisations à former une unique zone de libre-échange.

Un Protocole sur les règles d'origine a été adopté et est entré en vigueur en décembre 1994.

**425. Transport.** Tous les modes de transport relèvent de politiques communes.

- *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 la politique commune.
- *Article 85*. S'agissant des routes, les États membres doivent adhérer aux conventions internationales sur la circulation routière, la signalisation, etc. Ils doivent harmoniser les dispositions de leurs législations, leurs normes, leurs formalités et leurs règlements ainsi que leur trafic de transit, et ils

doivent assurer le même traitement aux transporteurs et autres opérateurs routiers de tous les États membres du Marché commun.

- *Article 86.* Les objectifs dans le domaine ferroviaire sont l'efficacité et la coordination. La priorité est donnée à la mise en place de politiques communes pour le développement des chemins de fer et des transports ferroviaires, et notamment à la formulation de règles de sécurité, procédures, règlements, tarifs non discriminatoires et normes pour les matériels.
- *Article 90.* L'objectif, dans le domaine de l'aviation, consiste à assurer des services de transports aériens plus efficaces et de meilleure qualité. Il conviendrait de développer des services aériens communs en vue de la création d'une compagnie aérienne du Marché commun. La politique commune donnerait lieu à la libéralisation de l'octroi des libertés de l'air et à la coordination des horaires.
- *Article 91.* Dans le domaine du transport multimodal, les États membres harmoniseront et simplifieront leurs réglementations et procédures et appliqueront des règles uniformes. Ils prendront des mesures pour ratifier les conventions internationales sur le transport multimodal.
- *Articles 91 et 92.* En ce qui concerne le fret en général, les États membres installeront des centres d'enregistrement du fret. Ils développeront les exportations CAF et les importations FOB (franco à bord). Tous les citoyens des États membres pourront se voir délivrer des licences de commissionnaires de transport, consignataires de navires et transitaires dans les mêmes conditions.
- *Article 88.* Les transports maritimes et les ports feront également l'objet de mesures de coordination et d'harmonisation. Les services portuaires doivent être efficaces et profitables. Les États côtiers doivent faciliter le commerce extérieur des pays enclavés. Les conventions internationales relatives au transport maritime doivent être ratifiées. Des tarifs non discriminatoires doivent être appliqués.
- *Article 89.* Les procédures, règles et règlements applicables aux transports sur les voies navigables intérieures seront harmonisés et simplifiés. La structure des tarifs sera harmonisée. Les tarifs appliqués seront les mêmes pour les marchandises des différents États membres. Des entreprises conjointes seront lancées.
- *Article 90.* Les États membres coopéreront au développement du transport par oléoduc.

Le Traité de Kampala de 1993 établissant le Marché commun de l'Afrique orientale et australe fait l'objet de l'Annexe VI-4 du présent recueil. Il ne paraît pas avoir été enregistré au Secrétariat de l'ONU. Il ne figure pas dans le Recueil des Traités des Nations Unies, mais a été publié dans *International Legal Materials* (33 ILM 1067 (1994)). Le Traité lui-même est un document énorme composé de 36 chapitres et de 196 articles.

a. *Protocole sur le commerce de transit et les installations de transit*

**426. Généralités.** Établi sur la base de l'Article 4 du Traité du COMESA, en vertu duquel les États membres sont tenus de prendre des dispositions pour faciliter le commerce de transit, le Protocole sur le commerce de transit et les installations de transit a été publié le 5 novembre 1993 en même temps que le Traité, en tant qu'Annexe 1 audit Traité. Le Protocole comprend :

- Le texte du Protocole proprement dit
- L'Appendice I, Notes pour l'utilisation des documents de transit du Marché commun
- L'Appendice II, Règlements relatifs aux conditions techniques applicables aux moyens de transport autres que les porteurs et les animaux de bât qui peuvent être acceptés pour assurer le transport de marchandises au sein du Marché Commun sous scellement douanier

**427. Contenu.** Les principales dispositions du Protocole sont présentées ici :

- *Articles 2(1) et 3.* Jusqu'à la mise en place d'un tarif extérieur commun, toutes les marchandises en transit pourront librement traverser les territoires des États membres en provenance ou à destination des États membres ou de pays tiers, sous réserve de toute restriction imposée par un État membre pour des raisons de sécurité, de santé publique ou dans l'intérêt général.
- *Article 2(3).* Aucun droit d'importation ou d'exportation ne peut être perçu sur les marchandises en transit ; les tarifs et taux sont appliqués de manière non discriminatoire. Des redevances administratives peuvent être perçues.
- *Articles 4 et 5.* Tous les transporteurs procédant à des opérations de transit doivent être titulaires d'une licence. L'état technique du véhicule est l'une des conditions d'octroi de la licence.

- *Articles 6 à 9.* Des documents standards du Marché commun doivent être utilisés pour accompagner les marchandises en transit. Se référer à l'Appendice 1 du Guide d'établissement du document douanier (*Customs Documents — A Completion Guide for COMESA*). Les marchandises en transit sont transportées sous scelllements douaniers. À moins qu'il y ait soupçon d'abus, les marchandises en transit sont exemptées de droits d'entrée ou de sortie et ne sont pas assujetties à l'examen des bureaux de douanes. Tous les transports en transit sont couverts par des cautions douanières ou autres garanties.
- *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.

Le Protocole sur le commerce de transit et les installations de transit du COMESA et ses appendices font l'objet de l'Annexe VI-5 du présent recueil.

b. *Protocole pour l'établissement d'un système d'assurance de responsabilité civile pour les véhicules à moteur*

**428. Généralités.** Ce Protocole constitue l'Annexe II du Traité et a été conclu le 5 mars 1993 à Kampala (Ouganda). Il applique l'Article 85 du Traité qui stipule que les États partenaires doivent adopter les conditions minimales d'assurance des marchandises et des véhicules. Le dispositif fournit au moins des garanties minimums similaires à celles exigées par la législation en vigueur dans les États membres lorsqu'un véhicule assuré traverse en transit les territoires des autres États membres (Article 2).

**429. Contenu.** Les principales dispositions du Protocole sont présentées ici :

- *Article 3.* Le dispositif repose sur la délivrance d'une Carte jaune du Marché commun par un Bureau national au conducteur, qui est remise aux conditions habituelles par un assureur autorisé à effectuer ce type d'opération. Les Bureaux nationaux, composés d'assureurs, liquident, au nom des assureurs, les demandes d'indemnisation résultant d'accidents causés à l'étranger par les détenteurs des cartes qu'ils ont eux-mêmes émises et les demandes d'indemnisation au titre des accidents causés dans leur pays par des détenteurs de cartes émises par d'autres Bureaux.

- *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 maximum et pour un véhicule particulier. 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.
- *Article 18.* Un Conseil des Bureaux, qui se réunit au moins une fois par an, est formé de représentants de tous les Bureaux du Marché commun. Le Conseil oriente, coordonne et supervise le dispositif d'assurance établi par le Protocole ainsi que les opérations juridiques, techniques et financières des Bureaux nationaux. Il arbitre les différends entre les Bureaux nationaux. Un Accord inter-Bureaux détermine le montant maximum de délégation de compétence pour le règlement de dossiers par un Bureau national à un autre Bureau, et le montant minimum des honoraires dus pour le traitement de chaque dossier liquidé par l'un d'entre eux.

Le Protocole du COMESA pour l'établissement d'un système d'assurance de responsabilité civile pour les véhicules à moteur fait l'objet de l'**Annexe VI-6** du présent recueil.

c. *Guide d'établissement de la Déclaration en douane du COMESA*

- 430. Généralités.** En août 1997, le COMESA a publié un Guide d'établissement de la Déclaration en douane intitulé *COMESA Customs Documents—A Completion Guide* pour remplacer les formulaires de déclaration en douane utilisés jusque-là. Le nouveau formulaire doit répondre aux besoins de tous les régimes douaniers, qu'il s'agisse des importations, des exportations, du transit ou de l'entreposage sous douane.

Le Guide *COMESA Customs Documents—A Completion Guide* ne nécessite pas d'explication et fait l'objet de l'**Annexe VI-7** du présent recueil.

- 431. Coopération par l'intermédiaire du COMESA.** En 2008 le COMESA s'est efforcé d'élargir sa zone de libre-échange (ZLE) en incluant des membres de deux autres blocs commerciaux africains. Le Système virtuel de facilitation des échanges commerce (*Virtual Trade Facilitation System – CVTFS*) a pour objet d'intégrer la carte jaune du COMESA, le module de transfert des données sur le transit, la licence de transport du COMESA pour les entreprises de transport de fret par route, le système de caution douanière régional du COMESA (*Re-*

*gional Customs Bond Guarantee System*), la charge à l'essieu harmonisé du COMESA et les masses brutes combinées pour les véhicules, qui comprennent le Certificat de contrôle de surcharge du COMESA et le Document de déclaration en douane du COMESA<sup>134</sup>.

- 432. Mise en place de la zone de libre-échange COMESA-CAE-SADC.** Le 12 juin 2011, les chefs d'État et de Gouvernement des membres de la Tripartite se sont réunis pour signer une Déclaration marquant le lancement des négociations sur la zone de libre-échange COMESA-CAE-SADC. Vingt-six pays doivent unir leurs efforts pour renforcer et approfondir l'intégration économique.
- 433. Performance.** Les mesures ci-après doivent être prises en vue de la mise en œuvre des politiques de la Tripartite : 1) simplification et harmonisation des procédures et des documents douaniers ; 2) harmonisation de la nomenclature des marchandises ; 3) application des principes de gestion intégrée des frontières grâce à la création de guichets uniques aux frontières ; et 4) harmonisation des mécanismes de caution et d'autres procédures pour le trafic de transit. Toutes ces mesures s'inscrivent dans le droit fil de la Convention révisée de Kyoto de 1973 sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers et sur les règles et procédures de l'Organisation mondiale des douanes. Des problèmes continuent de se poser en ce qui concerne la circulation des marchandises. Selon les dossiers du COMESA, le coût des opérations de transport par camion est trop élevé, des marchandises sont perdues durant le transit, des documents contrefaits sont utilisés, des marchandises sont volées, la durée du transit est trop longue et les cautions régionales des marchandises sont fréquemment absentes. À compter de 2013, la Tripartite doit se concentrer sur le développement et l'exploitation du corridor Nord-Sud.

#### **D. CORRIDOR DE DÉVELOPPEMENT DE MAPUTO**

- 434. Généralités.** Le Corridor de Maputo relie le Port de Maputo (Mozambique) au centre industriel de l'Afrique du Sud. Il se compose de routes, d'un port, d'une ligne de chemin de fer et d'un gazoduc. Ce Corridor a une très longue histoire. Deux instruments antérieurs témoignent du fait que, déjà avant l'indépendance, l'on se souciait de régler le problème de l'accès des pays sans littoral de la sous-région à la mer. La Convention entre le Royaume-Uni et le Portugal (17 juin 1950) garantissait la circulation sans entrave des marchandises entre la colonie portugaise du Mozambique et le territoire colonial britannique enclavé

de la Rhodésie. Un accord entre le Royaume-Uni et le Portugal a garanti l'accès du Swaziland au port de Lourenço Marques, qui est maintenant Maputo. Le Corridor de développement de Maputo (MDC) a été lancé en 1996 à l'initiative de la Province de Mpomalanga (Afrique du Sud). La Société du Corridor de Maputo a été créée en tant que personne juridique pour assurer sa gestion. Trois protocoles ont été signés entre l'Afrique du Sud et le Mozambique en vue de la construction d'une route à péage, de la création de la Société du Corridor et de la modernisation de la voie ferrée et du port. Les concessions accordées pour la route à péage, les terminaux portuaires, la voie ferrée et d'autres activités au cours des années suivantes ont affiché des résultats inégaux. Le 17 mars 2004, l'initiative de la logistique du corridor de Maputo (*Maputo Corridor Logistics Initiative – MCLI*) a été lancée sous forme de partenariat public-privé. Il a par la suite fait l'objet de plusieurs révisions, la dernière en date remontant à septembre 2010.

**435. Contenu.** L'instrument juridique régissant la MCLI est le mémorandum et statuts (*Memorandum and Articles of Association*), tel que révisé en mai. En vertu de l'instrument en vigueur, le ministère sud-africain des Transports apporte une contribution au MCLI pour aider la Province de Mpumalanga, qui se trouve en bordure du Mozambique. L'objectif consiste à constituer officiellement un cadre institutionnel de partenariat public-privé à un niveau trilatéral avec le Mozambique et le Swaziland

**436. Objectifs.** Selon la Constitution de l'Initiative de logistique du Corridor de Maputo (Révision 3, septembre 2010) :

La MCLI est formé par un groupe d'investisseurs dans l'infrastructure, de prestataires de services et d'utilisateurs ayant pour objectif de promouvoir et de poursuivre le développement du Corridor de Maputo, afin de contribuer au but et aux objectifs du Corridor de développement de Maputo, à savoir :

- Réhabiliter, en partenariat avec le secteur privé, le réseau principal d'infrastructures le long du corridor, y compris les liaisons routières et ferroviaires entre l'Afrique du Sud et Maputo, le poste-frontière entre les deux pays voisins et le port de Maputo.
- Optimiser l'investissement dans la zone du corridor en tirant parti de nouvelles opportunités créées par la réhabilitation des infrastructures.
- Optimiser les opportunités de développement social et les débouchés tout en encourageant la participation des communautés traditionnellement défavorisées.

- Élaborer des politiques, des stratégies et créer des cadres qui favorisent la mise en œuvre d'approches de développement holistiques, participatives et respectueuses de l'environnement.

L'Initiative vise donc à : 1) coordonner les vues des investisseurs, des prestataires de service et des usagers du Corridor de Maputo afin de promouvoir le développement et le changement, pour que le Corridor de Maputo devienne le corridor de premier choix des transporteurs ; 2) informer le marché du Corridor et faire connaître les retombées et opportunités stratégiques qu'il offre ; 3) coordonner les initiatives et collaborer avec les autorités compétentes afin de contribuer à la programmation des améliorations à apporter aux services et aux infrastructures ; 4) organiser des manifestations, des missions d'enquête, des forums et des réunions ; 5) présenter des informations sur l'avancement des activités en cours et sur les faits nouveaux dans le Corridor par le biais de bulletins électroniques et des médias ; 6) favoriser une attitude positive envers le Corridor et les services logistiques offerts ; 7) établir des contacts entre les usagers et les prestataires de services et fournir des informations sur tous les aspects concernant les modes d'utilisation et les avantages qu'offre le Corridor ; et 8) mettre en place un site web permettant de mieux faire connaître les membres de la MCLI et de communiquer avec elle<sup>135</sup>.

**437. Organes.** L'organe suprême de décision de la MCLI est le Conseil d'administration, qui compte seize administrateurs, dont neuf ont des pouvoirs exécutifs. Ces derniers viennent pour l'essentiel d'entreprises privées. Ils ont, entre autres, pour mission, de promouvoir les objectifs de la MCLI et d'en suivre la mise en œuvre. Le Comité exécutif se compose de quatre membres issus du Conseil d'administration. Il est chargé, pour l'essentiel : i) d'assurer la gestion financière de la Société du Corridor de Maputo, et ii) de fournir des orientations au Président-directeur général et de suivre son action. L'adhésion à la MCLI est ouverte à un large éventail de parties prenantes intéressées originaires de l'Afrique du Sud, du Mozambique et du Swaziland. Le personnel de la MCLI comprend le Président-directeur général (qui est aussi le représentant officiel de la MCLI), un directeur d'exploitation (coordinateur), deux administrateurs des activités spéciales, un administrateur financier, un adjoint particulier, un stagiaire de bureau, ainsi qu'un technicien chargé de l'information et de la communication. Le Conseil d'administration de la MCLI peut créer des commissions chargées de travailler sur des questions spécifiques. Quatre de ces groupes de concertation ont déjà été créés, dans les domaines suivants : Frontières, Chemins de fer, Cadre institutionnel, et Transport maritime.

Le texte en anglais de l'Acte de constitution du Corridor Maputo fait l'objet de l'Annexe VI-8 du présent recueil.

## **E. CORRIDOR DU TRANS-KALAHARI**

### *a. Instruments du Groupe du Corridor de Walvis Bay*

**438.** À ce jour, le Groupe du Corridor de Walvis Bay est la seule institution et source d'instruments juridiques spécifiques aux infrastructures de transport dans le Sud-Ouest africain. Le Groupe est une association regroupant trois organismes publics namibiens (les Douanes, le ministère du Commerce et de l'Industrie et le ministère des Transports et des Communications), l'Autorité portuaire de Namibie, NamRail (société nationale de chemins de fer), *Offshore Development Company* et cinq associations professionnelles (*Walvis Bay Port Users Association, Namibian Association of Freight Forwarders, Namibian Road Carriers Association, Namibian Chamber of Commerce and Industry, et Federation of Namibian Tourism Association*). Le Groupe s'efforce de développer les corridors suivants :

- Le Corridor Trans-Kalahari vers l'Afrique du Sud et le Botswana
- Le Corridor Walvis Bay–Ndola–Lubumbashi (antérieurement appelé Corridor Trans-Caprivi)
- Le Corridor Trans-Cunene vers le nord de la Namibie et la Zambie
- La Route Nord vers le sud de l'Angola

**439. Comité de gestion du Corridor du Trans-Kalahari.** Le Groupe du Corridor de Walvis Bay a été créé en 1998 par suite d'une initiative du secteur privé pour accélérer l'exploitation des itinéraires suivants :

- Corridor Trans-Kalahari, de Walvis Bay au Botswana et à Pretoria (Afrique du Sud)
- Axe routier Trans-Caprivi et ligne ferroviaire associée vers la République démocratique du Congo, la Zambie et le Zimbabwe
- Route nord vers le sud de l'Angola devant servir d'accès central pour coordonner le commerce international avec les États de la SADC passant par le port de Walvis Bay

Le 21 octobre 2001, le Groupe du Corridor de Walvis Bay a été désigné aux fins de servir de Secrétariat du Comité de gestion du Corridor du Trans-Kalahari (TKCMC) établi par le Protocole de transport de la SADC en tant que comité trilatéral des transports. Le Secrétariat est financé conjointement par l’Afrique du Sud, le Botswana et la Namibie, et il est chargé d’exécuter un plan d’action convenu pour l’exécution du Protocole d’accord sur le développement et la gestion du Corridor Trans-Kalahari. Le TKCMC réunit des représentants des États et des industries des transports des trois pays membres du Trans-Kalahari (Afrique du Sud, Botswana et Namibie).

b. *Protocole d’accord sur la mise en valeur et la gestion du Corridor du Trans-Kalahari*

440. En 2003, un Accord trilatéral officiel portant sur le Corridor a été signé par les Gouvernements de l’Afrique du Sud, du Botswana et de la Namibie (les Parties contractantes). Un Protocole d’accord a constitué le TKCMC. Ce protocole d’accord a été conçu dans le cadre de l’Activité régionale pour promouvoir l’intégration par le dialogue et l’application de politiques (*Regional Activity to Promote Integration through Dialogue and Policy Implementation Program*, dit Programme RAPID) financée par l’Agence des États-Unis pour le Développement international (USAID)<sup>136</sup>.

441. **Préambule.** Le préambule du Protocole d’accord dispose que les Parties contractantes doivent :

- Rendre facilement disponibles toutes les lois, règlements et procédures applicables au Corridor.
- S’employer à simplifier et à harmoniser leurs lois, règlements, etc.
- Veiller à l’efficacité de la gestion du trafic de transit et à l’application systématique desdites lois, réglementations et procédures.
- Assurer la coopération et une assistance mutuelle.

Il est entendu que les États signataires sont conscients de leurs obligations et de leurs engagements découlant d’autres accords, tels que les Protocoles de 1996 de la SADC sur les transports, les communications et la météorologie, et sur le commerce, et le Mémoire de la SACU sur les transports routiers.

**442. Principales dispositions.** En vertu du Protocole d'accord, les Parties contractantes doivent :

- Forger des partenariats stratégiques entre elles et avec le secteur privé (Article 1.4).
- Simplifier et harmoniser leurs procédures douanières, adopter une procédure commune de transit et mettre en place des contrôles douaniers communs aux points de franchissement des frontières (Article 2.1).
- Établir des comités consultatifs formés de parties prenantes du secteur public et du secteur privé, pour traiter des questions de contrôle douanier conjoint. (Article 2.2).
- Veiller à ce que les recettes générées par redevances payées par les usagers de la route soient systématiquement affectées à l'exploitation et à l'entretien du réseau routier (Article 3.1).
- Donner à tous les États signataires le même accès aux marchés de transports (Article 3.2).
- Adopter et appliquer des normes harmonisées en matière de caractéristiques de véhicules, de signalisation routière, de charges à l'essieu, etc. (Article 4.1).
- Améliorer la sécurité de la circulation en faisant respecter les lois et règlements, et en assurant la formation et le contrôle des aptitudes des conducteurs (Articles 4.2. à 4.6).

**443. Organes.** Les deux organes sont :

- Le Comité de gestion du Corridor du Trans-Kalahari, qui est formé des représentants des entreprises de transport unimodal, des services d'infrastructure, des autorités de transports, des autorités portuaires et douanières, des commissionnaires de transport et, de manière générale, de l'ensemble des entreprises et organismes intéressés par l'exploitation du Corridor (Article 6.1).
- Le Secrétariat, qui fournit un appui aux Parties contractantes et assure le soutien administratif requis (Article 6.2).

Le texte en anglais du Protocole d'Accord sur le développement et la gestion du Corridor Trans-Kalahari fait l'objet de l'Annexe VI-9 du présent recueil.

## F. CORRIDOR NORD-SUD

- 444. Généralités.** Le Corridor Nord-Sud est une initiative conjointe de la Tripartite COMESA-CAE-SADC. Le programme régional de facilitation du commerce sert de secrétariat au Groupe de travail. Le programme a été conçu lors du Sommet tripartite tenu à Kampala (Ouganda) en octobre 2008. Il suit une approche économique fondée sur le Corridor. Ce dernier va du port de Dar es-Salaam en Tanzanie jusqu'aux ceintures de cuivre de la Zambie et de la République démocratique du Congo puis traverse le Zimbabwe et le Botswana pour atteindre les ports d'Afrique du Sud.
- 445. Objectifs.** Le programme du Corridor Nord-Sud vise principalement à regrouper les initiatives entreprises le long de ce corridor et à recenser les activités et les liens manquants de manière à les poursuivre de manière concertée. Ce Corridor est considéré être un élément majeur de la politique conçue par la Tripartite pour replacer dans une optique régionale les questions de transport, qui étaient jusque-là abordées dans un contexte strictement national. Il est important, aux fins de l'application de cette politique : 1) d'appuyer des initiatives de régulation des politiques de commerce et de facilitation des échanges à l'échelle régionale ; 2) de renforcer les initiatives nationales, régionales et interrégionales ; et 3) de développer une base de données du système d'information géographique (SIG) pour regrouper toutes les informations et tenir les décideurs pleinement informés. Aux fins de l'exécution de l'Initiative du corridor Nord-Sud, il a été, ou il est actuellement procédé à : 1) la mise en place d'un cadre institutionnel, 2) l'harmonisation des politiques et réglementations ; et à 3) la constitution d'un fonds tripartite<sup>137</sup>.
- 446. Organes.** Il existe deux types de modalités institutionnelles. Au niveau de la Tripartite se trouvent le Conseil des Ministres, composé des ministres des Transports, le Comité des administrateurs exécutifs et le Secrétariat. Au niveau national se trouvent le Comité national du Corridor et diverses institutions, notamment des ministères et des associations du secteur privé.

## G. CORRIDOR DE DAR ES-SALAAM

- 447. Généralités.** Le Corridor de Dar es-Salaam relie le port de Dar es Salaam (Tanzanie) à Lusaka (Zambie) et Lilongwe (Malawi). Sa couverture géographique ressort très clairement de la Constitution du Comité du Corridor : il va du sud-

est de la République démocratique du Congo, et plus précisément de la Province du Katanga jusqu'à Kasumbalesa en Zambie en passant par Kapiro Mposhi. Ses organes de gestion sont communs aux trois pays partenaires : le Malawi, la Tanzanie et la Zambie. La Constitution du Comité du Corridor de Dar es-Salaam reconnaît la République démocratique du Congo en tant qu'État membre proposé, et des travaux sont en cours en vue de la finalisation de l'adhésion de cet État. Le Corridor est constitué d'un réseau multimodal constitué par le port de Dar es-Salaam, la ligne de chemin de fer Tanzara et l'autoroute Tanzam.

- 448. Objectif.** Le Corridor de Dar es Salaam a été conçu par suite du Protocole sur les transports, les communications et la météorologie de la Communauté de développement d'Afrique australe. Il vise à améliorer l'efficacité des services de transport au niveau sous-régional et à permettre au Corridor de continuer de soutenir la concurrence des autres corridors.
- 449. Organes.** Le Comité du Corridor de Dar es Salaam (DCC) est un partenariat public-privé d'entités publiques et d'institutions du secteur privé du Malawi, de la Tanzanie et de la Zambie. Il a été officiellement constitué en novembre 2008 par la signature d'une Constitution par les parties prenantes publiques et privées du DCC dans les trois pays. Le Comité exécutif comprend le Président et le Vice-président du Comité de coordination du Corridor, et au moins trois membres désignés par le Comité du Corridor. Il met en œuvre les décisions du Comité de coordination<sup>138</sup>. Le DCC est doté de deux groupes de travail portant sur le transport et sur les douanes. Il existe dans chacun des États membres des comités nationaux du Corridor (NCC) à qui il incombe d'appuyer les activités de gestion du corridor au niveau national. Les NCC collaborent étroitement avec le Secrétariat pour veiller à ce que les buts et objectifs du Corridor soient pleinement atteints et que les problèmes et obstacles recensés au niveau national soient réglés ou soumis en vue de règlement par les organes appropriés. Le Secrétariat du corridor est basé à Dar es-Salaam. Il a essentiellement pour fonction de coordonner et de suivre la performance du Corridor, de recenser le nouveau trafic et de commercialiser le Corridor. Le Secrétariat assure également un appui logistique au DCC, aux groupes de travail et aux NCC. Il facilite en outre les activités commerciales et de développement dans les États membres de manière à accroître le trafic sur les itinéraires du Corridor et à faciliter le renforcement et l'intégration du système des transports pour qu'il puisse soutenir la concurrence, notamment avec les corridors situés en Afrique australe, en tirant parti de ses avantages naturels.

450. **Évaluation.** Le Corridor de Dar es Salaam compte, au nombre de ses accomplissements, l'introduction d'un document administratif unique (*Single Administrative Document* – SAD 500). Ce document garantit que le trafic commercial peut franchir les points de passage des frontières dans un délai de 20 à 30 minutes dans le Corridor. Cette procédure est mise en place progressivement dans les autres corridors de la région de manière à atteindre les objectifs de la Zone de libre-échange et du Marché commun lancés par les États membres<sup>139</sup>.

La loi de Constitution du Corridor de Dar es Salaam fait l'objet de l'Annexe VI-10 du présent recueil.

## H. COOPÉRATION ET INTÉGRATION INTERRÉGIONALES : TRIPARTITE COMESA-CAE-SADC

### a. *Domaines de coopération*

451. Les États membres des trois CER, COMESA, CAE et SADC, sont convenus en 2005 de créer la Tripartite COMESA-CAE-SADC. Cette dernière avait principalement pour objet de renforcer et d'approfondir l'intégration économique des régions australe et orientale de l'Afrique par le biais de l'intégration des marchés et du développement des infrastructures et des industries. Elle souhaitait également éviter les problèmes de chevauchement dus au fait que les États membres appartenaient à plusieurs CER et voulait formuler des programmes et des politiques harmonisées dans les domaines du commerce, des douanes et du développement des infrastructures. Ce consensus a débouché sur l'organisation de deux sommets importants. Premièrement, dans le cadre du Sommet tripartite organisé à Kampala (Ouganda) en octobre 2008, les trois CER ont décidé de concevoir un plan directeur interrégional pour l'infrastructure qui servirait de base à la poursuite concertée de travaux de planification, de mobilisation de ressources, et de mise en place d'infrastructures. La démarche stratégique devait être de portée interrégionale et non nationale. La Tripartite a lancé et parrainé le développement du Corridor Nord-Sud entre l'Afrique australe, l'Afrique centrale et l'Afrique de l'Est. Deuxièmement, la conférence COMESA-CAE-SADC pour l'investissement dans le Corridor Nord-Sud, organisée Lusaka (Zambie) en avril 2009 a marqué la première étape de cette collaboration. Un montant de 1,2 milliard de dollars a été engagé lors de cette conférence en vue de la mise en œuvre de programmes concernant, entre autres, des infrastructures de transports et la facilitation des trans-

ports et du commerce. Le fonds fiduciaire constitué par la Tripartite est géré par la *Development Bank of Southern Africa*. Un comité d'investissement a été constitué, composé de représentants des trois membres de la Tripartite ; il recherche des sources de financement à l'échelle de la région. Un service chargé de la préparation et de l'exécution des projets a été mis en place à Lusaka dans le but de constituer une réserve de projets régionaux en vue de leur soumission aux sources de financement. Une réunion du Comité tripartite chargé de l'infrastructure et des autorités routières des États membres s'est tenue en juin 2010 à Lusaka (Zambie) aux fins de formuler des plans et de parvenir à des accords sur les projets routiers prioritaires le long du Corridor Nord-Sud.

b. *Protocole d'accord*

452. Le COMESA, la CAE et la SADC poursuivent des programmes visant à faciliter le transit et le transport au sein de la région. Bien que les CER aient déjà harmonisé certains de ces programmes, nombre d'autres restent fragmentés, et certains ne couvrent même pas la totalité de la région tripartite. Pour remédier à la situation, le Protocole d'accord sur la coopération et l'intégration interrégionale a été préparé pour les membres de la Tripartite. Ce Protocole n'est pas daté, mais il est probable qu'il a été signé lors de la réunion de juin 2011.
453. **Contenu.** Le Protocole d'accord appelle à : 1) l'harmonisation des programmes d'infrastructures (Article 3) et, à cet effet, les Parties conviennent de développer conjointement des infrastructures interrégionales et d'harmoniser les programmes de transport et de communications ; 2) la coopération dans le cadre du programme de facilitation de la circulation des personnes (Article 4) et, à cet effet, les Parties conviennent de faciliter la circulation des personnes participant à des activités commerciales entre États membres ; et 3) au règlement des différends (Article 13). Un processus de négociation est mis en place pour assurer le règlement à l'amiable. Si les Parties ne parviennent pas à un accord, elles nomment un arbitre indépendant.
454. **Organes.** L'Article 6 établit les organes suivant : 1) le Sommet tripartite, qui se compose des Chefs d'État ou de Gouvernement du COMESA, de la CAE et de la SADC ; 2) le Conseil des Ministres tripartite ; 3) le Conseil ministériel sectoriel tripartite pour le commerce, les finances, les douanes, les questions économiques et les affaires intérieures ; 4) le Comité ministériel sectoriel tripartite pour l'infrastructure ; 5) le Comité ministériel sectoriel tripartite pour les affaires juridiques ; 6) tout autre comité ministériel que le Conseil des ministres

tripartite peut constituer ; 7) le Comité tripartite des hauts fonctionnaires et des experts ; et 8) le Groupe de travail tripartite des Secrétariats des trois CER. Chaque CER met en place un service permanent de coordination du mécanisme d'harmonisation des programmes convenus. Ces trois services constituent conjointement le Secrétariat de coordination tripartite. Une unité d'exécution des projets a été mise en place à Lusaka (Zambie) pour coordonner, gérer et suivre les projets d'infrastructure tripartites dans la région.

Le Protocole d'accord fait l'objet de l'Annexe VI-11 du présent recueil.

## I. ACCORD DE COOPÉRATION DE L'OCÉAN INDIEN

**455. Généralités<sup>140</sup>.** Quatre instruments présentent de l'intérêt pour la coopération dans le domaine de la facilitation et des transports dans l'océan Indien :

- Accord général de coopération entre les États membres de la Commission de l'océan Indien de 1984
- Protocole additionnel à l'Accord général de coopération entre les États membres de la Commission de l'océan Indien de 1989
- Accord relatif à l'Organisation de coopération maritime dans l'océan Indien de 1990
- Charte de l'Association de coopération régionale des pays du pourtour de l'océan Indien de 1997

L'Accord général de coopération entre les États membres de la Commission de l'océan Indien a été conclu à Victoria (Seychelles) le 24 janvier 1984 par Madagascar, Maurice et les Seychelles<sup>141</sup>. La France a signé l'Accord à Port-Louis (Maurice) le 10 janvier 1986. Les Comores y ont adhéré à une date ultérieure. Les Seychelles sont le dépositaire de l'Accord, mais le siège de la Commission se trouve à Port-Louis.

**456. Objectifs.** L'Accord général de coopération de 1984 vise à établir une coopération économique, diplomatique et environnementale entre les États signataires (*Article 1*). Il vise principalement à défendre les intérêts de la région en assurant son développement durable. Cet objectif consiste fondamentalement à appuyer les intérêts particuliers des États insulaires signataires de l'Accord qui, à terme, seront différents de ceux des pays du continent. Les traités, conventions ou accords passés par les États signataires « quelle qu'en soit la forme ou

la nature » ne doivent pas faire obstacle à l'application de l'Accord ou de l'un quelconque de ses protocoles (Article 2).

**457. Organes.** Les organes de la Commission de l'océan Indien sont :

- *La Commission paritaire.* Cette Commission est formée au niveau ministériel et compte le même nombre de représentants par État (Article 3). Les parlementaires des pays signataires peuvent être invités à participer à titre d'observateurs aux travaux de la Commission de l'océan Indien.
- *Comité des officiers permanents de liaison (Comité OPL).* Ce Comité est composé des représentants permanents de la Commission de l'océan Indien de chaque État membre. Il prépare les travaux de la Commission de l'océan Indien et suit la mise en œuvre de ses décisions.
- *Le Secrétaire général.*

Des comités ad hoc d'experts peuvent être constitués aux fins de l'examen de questions techniques, sectorielles ou de points particuliers. Le fonctionnement détaillé de la Commission de l'océan Indien est décrit dans un Protocole additionnel signé à Victoria le 14 avril 1989.

L'Accord général de coopération fait l'objet de l'Annexe VI-12 du présent recueil.<sup>142</sup>

Le Protocole additionnel à l'Accord fait l'objet de l'Annexe VI-13 du présent recueil.

a. *Organisation de coopération maritime dans l'océan Indien*

**458.** L'Accord relatif à l'Organisation de coopération maritime dans l'océan Indien a été signé à Arusha (Tanzanie) le 7 septembre 1990. Cet Accord a été signé par neuf pays — Indonésie, Iran, Kenya, Maurice, Mozambique, Népal, Pakistan, Sri Lanka et Tanzanie —, mais ne semble avoir été ratifié que par cinq d'entre eux — Indonésie, Maurice, Mozambique, Pakistan et Sri Lanka. Huit pays doivent le ratifier pour qu'il puisse entrer en vigueur. Cet instrument découle de la première Conférence en matière de coopération économique, scientifique et technique dans le domaine maritime, tenue à Colombo en 1987. Le Sri Lanka en est le dépositaire.

**459. Contenu.** Bien que l'Accord porte essentiellement sur la gestion océanographique intégrée, il se réfère implicitement à la facilitation des transports.

- Le développement économique et social des États sans littoral est l'un des grands objectifs stratégiques de l'Accord (Article 3).
- La règle suivant laquelle il faut « tenir dûment compte des droits et des besoins particuliers... des États sans littoral ou géographiquement désavantagés » est l'un des principes de la coopération entre les États membres, et les transports maritimes sont l'un des domaines de coopération (Article 4).
- L'organe exécutif de l'organisation comprend des membres provenant des États sans littoral et des États géographiquement désavantagés (Article 8).

Cet Accord a été publié dans le *Bulletin du Droit de la mer des Nations Unies n° 16*. L'Accord relatif à l'Organisation de coopération maritime dans l'océan Indien l'objet de l'Annexe VII-14 du présent recueil.

b. *Charte de l'Association de coopération régionale des pays du pourtour de l'océan Indien*<sup>143</sup>

- 460. États partenaires.** La Charte de l'Association de coopération régionale des pays du pourtour de l'océan Indien de 1997 a été signée par États de l'océan Indien — dont l'Afrique du Sud, les Comores, le Kenya, Madagascar, Maurice, le Mozambique, les Seychelles et la Tanzanie. L'Association est ouverte à tous les États souverains du pourtour de l'océan Indien qui souscrivent aux principes de la Charte et en adoptent les objectifs. L'Association compte également des États partenaires — parmi lesquels la Chine, l'Égypte, les États-Unis, la France, le Japon et le Royaume-Uni.
- 461. Principes fondamentaux.** L'Association a pour principe de faciliter et de promouvoir la coopération économique, en réunissant des représentants du secteur public, des entreprises et des milieux universitaires. Les décisions à tous les niveaux et dans tous les domaines sont prises par consensus. Les questions bilatérales et autres qui peuvent susciter des controverses et entraver les efforts de coopération régionale seront exclues des délibérations. La coopération au sein de l'Association ne se substitue pas aux relations bilatérales et multilatérales, mais vise à les renforcer.
- 462. Objectifs.** Les objectifs de l'Association de coopération régionale des pays du pourtour de l'océan Indien sont caractéristiques en termes de transit et de facilitation des échanges :

- Formulation et exécution de projets de coopération économique relatifs à la facilitation, la promotion et la libération du commerce, pour promouvoir le principe de non-discrimination entre les États membres. La date butoir de 2020 a été retenue pour la réduction à zéro des tarifs de tous les États membres.
- Abaissement des barrières en vue de libéraliser et d'intensifier la circulation des biens, des services et les investissements.

**463. Organes.** Les organes de l'Association sont : 1) un Conseil des Ministres qui se réunit tous les deux ans et qui est chargé de formuler les politiques et de suivre leur application, 2) un Comité de hauts fonctionnaires des États membres, et 3) un Secrétariat chargé de coordonner, suivre et assister la mise en œuvre des stratégies.

La Charte de l'Association de coopération régionale des pays du pourtour de l'océan Indien fait l'objet de l'Annexe VI-15 du présent recueil.

## **J. ASSOCIATION DE GESTION DES PORTS DE L'AFRIQUE DE L'EST ET DE L'AFRIQUE AUSTRALE**

**464.** L'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (PMAESA) est l'une des associations de gestion des ports, créée sous les auspices de l'ECA à Mombasa (Kenya) en avril 1973 ; les autres sont l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) et l'Union des administrations portuaires du Nord de l'Afrique (UAPNA).

**465.** L'Association a principalement pour objectifs : 1) de créer un cadre pour les réunions et l'échange d'informations entre les membres ; 2) d'améliorer l'utilisation et la gestion des ports rentrant dans le domaine de compétence de l'Association ; et 3) de coopérer avec d'autres associations de gestion des ports et institutions apparentées. Les membres à part entière de l'Association sont les autorités portuaires et les opérateurs des terminaux. Le Conseil de l'Association, qui est l'organe suprême chargé des grandes orientations, se compose de tous les membres à part entière. Le Conseil d'administration compte six membres, dont un représentant les États insulaires, un les États sans littoral, deux les États côtiers d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe. Les membres associés sont des organisations, des sociétés, des institutions ou d'autres personnes morales ou physiques associée à la gestion et aux opérations

portuaires, notamment les autorités douanières, les entreprises de manutention des cargaisons, les sociétés ferroviaires, etc. L'Association peut également avoir des membres individuels et honoraires, qui ont tous un lien avec les affaires portuaires.

- 466.** L'Association maintient d'étroites relations de travail avec la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique. En vertu de l'Article VII de la Constitution, la CEA aide l'Association et tous ses organes à appliquer les dispositions de la Constitution et à poursuivre ses activités.

La Constitution de l'Association (texte anglais) fait l'objet de l'**Annexe VI-16** du présent recueil.

## VII. Instruments sous-régionaux : Afrique de l'Ouest

### A. INSTRUMENTS JURIDIQUES FONDAMENTAUX<sup>144</sup>

467. **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 groupes sous-régionaux existent actuellement : la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA). Ces deux institutions sont décrites ci-après, ainsi que la politique maritime de la sous-région et un certain nombre d'instruments concernant la navigation fluviale et les opérations correspondantes.
468. **L'Union douanière ouest-africaine (1959) et la Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest (1973).** Le 9 juin 1959, l'Union douanière ouest-africaine a été constituée par six États francophones d'Afrique de l'Ouest : la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso, le Mali, la Mauritanie, le Niger et le Sénégal. 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 pour inclure des pays anglophones en 1967. Les Chefs d'État de l'Union ont décidé, lors de la réunion de Bamako (Mali) en mai 1970, de créer une nouvelle communauté d'États dans le but de renforcer la coopération économique. Le 17 avril 1973, le Traité d'Abidjan a été conclu entre les mêmes six États dans le but de former la Communauté économique des États africains. La même dénomination avait été utilisée en 1967 pour désigner une institution régionale mort-née regroupant les États francophones et anglophones. La CEAO de 1973 avait pour mission de favoriser le développement harmonieux et équilibré des économies des États signataires (Article 3, Traité d'Abidjan). À cette fin, une politique résolue d'intégration économique devait être menée au niveau régional, en particulier dans le domaine des transports (Article 4). Une zone douanière unifiée a été créée, dans laquelle les marchandises originaires de la Communauté devaient circuler en l'absence de toute restriction quantitative (Article 5). Les mêmes tarifs douaniers étaient appliqués aux échanges avec les pays tiers et un régime douanier spécial s'appliquait au commerce intra-communautaire. Le Chapitre

VII du Traité d'Abidjan et le Protocole F annexé au Traité, qui faisait partie intégrante de ce dernier, disposaient 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 : 1) la réalisation d'une étude du système de transports (infrastructure et exploitation) de la communauté des États ; et 2) 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.

- 469. Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest**<sup>145</sup>. Un protocole a été signé à Accra le 4 mai 1967 aux fins de la création de la Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest (CEAO) entre quatorze États, dont neuf francophones et cinq anglophones. En vertu de ses statuts, la CEAO avait pour mission, notamment, 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 de l'ONU (n° 8623, 4 mai 1967), mais ne semble pas avoir été ratifié. La création successive de la CEAO francophone en 1973 et de la CEDEAO en 1975 témoigne des piètres progrès réalisés.
- 470. Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).** La CEDEAO a été établie par un traité conclu à Lagos (Nigéria) le 28 mai 1975. Quinze États en sont membres. Le traité a été remplacé le 24 juillet 1993 par un nouveau traité signé à Cotonou (Bénin). La CEDEAO en est le dépositaire à Lagos. Elle a hérité, à une plus grande échelle, du modèle conçu lors de la constitution de la CEAO, qui est celui d'une institution bilingue (des précisions sur la CEDEAO sont fournies dans la section C du présent chapitre).
- 471. L'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA)** a remplacé la Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest francophone en tant que groupement élargi d'États non anglophones. Elle a été créée par le Traité de Dakar, signé le 10 janvier 1994 (et modifié le 29 janvier 2003) par les États francophones d'Afrique de l'Ouest, qui sont tous membres de la zone Franc CFA. Elle a également remplacé l'Union monétaire ouest-africaine, créée par

ces États en leur qualité de membres de la zone Franc CFA. La structure organique, la portée et les normes de l'UEMOA semblent avoir été inspirées par le Traité de Rome instituant la Communauté économique européenne. L'UEMOA est examinée à la section D du présent chapitre.

472. La Déclaration du Fleuve Mano du 3 octobre 1973, signée à Amalena, qui est actuellement sans effet, a permis de créer une union douanière entre le Liberia et la Sierra Leone (voir la Section F du présent chapitre).
473. Comme en Afrique de l'Est et en Afrique australe, les institutions sous-régionales se chevauchent, certains États d'Afrique de l'Ouest appartenant à des groupements couvrant plusieurs sous-régions, comme l'OHADA. Le Tableau 4 récapitule la composition des groupements.

**Tableau 4. Participation des États aux organisations de l'Afrique de l'Ouest et centrale**

	CEDEAO	UEMOA	OHADA
Bénin	x	x	x
Burkina Faso	x	x	x
Cabo Verde	x		
Côte d'Ivoire	x	x	x
Gambie	x		
Ghana	x		
Guinée	x		x
Guinée-Bissau	x	x	x
Libéria	x		
Mali	x	x	x
Niger	x	x	x
Nigéria	x		
Sénégal	x	x	x
Sierra Leone	x		
Togo		x	x

Source: SSATP

Note : la Mauritanie qui, au départ, était membre de la CEDEAO et des institutions qui ont précédé l'UEMOA, est maintenant sortie de tous les groupes régionaux d'Afrique de l'Ouest à l'exception de l'Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal (OMVS).

## **B. ACCORDS PARTICULIERS AUX TRANSPORTS ET À LA FACILITATION**

**474. Convention de Niamey de 1970 réglementant les transports routiers.** La Convention réglementant les transports routiers a été conclue le 9 décembre 1970 à Niamey (Niger) entre le Burkina Faso, le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Niger et le Togo. Elle est entrée en vigueur en 1978 par suite de la ratification tardive du Burkina Faso. La Convention désigne les itinéraires internationaux. Elle fixe également les dimensions et les poids maximums des véhicules, les signes, les marques, etc. Les véhicules doivent : 1) charger dans un État uniquement pour l'étranger ; 2) passer exclusivement par les bureaux de fret ; 3) satisfaire aux prescriptions réglementaires de la police et des douanes lors du franchissement des cordons douaniers de chaque État. Une carte bilingue de transport doit être délivrée pour chaque véhicule; ladite carte est établie sur le modèle joint en annexe à la Convention. Les règles de la CEDEAO ont maintenant rendu cette carte obsolète.

La Convention ne figure pas en annexe au présent recueil.

**475. Protocole d'Abidjan de 1975 sur le transport routier inter-États.** Le 18 février 1975, sur la base de la Convention de Niamey qui n'était pas encore entrée en vigueur, le Togo et le Niger ont signé à Abidjan un Protocole d'accord de transports routiers pour réglementer les transports entre les États. En vertu de ses principales dispositions :

- Le fret est réparti entre les deux pays comme suit : deux tiers pour le Niger et un tiers pour le Togo pour les marchandises passant par les ports et moitié-moitié pour les autres marchandises. Le transport des voyageurs est réparti à parts égales. Le transport mixte de marchandises et de passagers est interdit.
- La charge à l'essieu est limitée à 11 tonnes. Le poids maximum des véhicules est fixé à 22 tonnes (30 tonnes pour le camion plus la remorque).
- Des règles sont établies pour les permis, les cartes de transport, les assurances, etc.
- Les commissionnaires de transport et autres professionnels du secteur doivent se conformer aux dispositions adoptées en matière de répartition décrites ci-dessus.
- Les itinéraires de transit sont stipulés.

- Les véhicules de chaque pays ne peuvent effectuer que des transports de transit dans l'autre pays. Ils ne sont pas autorisés à participer à des opérations de transport intérieur.

Le Protocole n'est pas joint au présent recueil.

476. La Convention de 1970 et le Protocole de 1975 sont caractéristiques en ce qu'ils ne se placent pas dans une optique de marché mais prévoient une répartition du trafic à partir de quotas numériques administrés par des bureaux de fret. D'autres accords bilatéraux semblables au Protocole d'Abidjan ont probablement été signés et sont en vigueur, mais ils n'ont pas encore été recensés.
477. **Navigation fluviale.** Trois instruments ayant trait à la navigation fluviale sur les fleuves Sénégal et Niger sont en vigueur (voir la Section G du chapitre).
478. **Instruments relatifs au transport maritime.** Sur la base des travaux initiaux de la Conférence ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes, la Charte des transports maritimes de l'Afrique de l'Ouest et du Centre a été établie à Abidjan (Côte d'Ivoire) le 7 mai 1975 par 23 États d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale : Angola, Bénin, Cameroun, Cabo Verde, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée-Bissau, Haute-Volta (Burkina Faso), Libéria, Mali, Mauritanie, Niger, Nigéria, République centrafricaine, Sénégal, Sierra Leone, Tchad, Togo et Zaïre (République démocratique du Congo).

Ces instruments sont examinés à la Section H de ce chapitre.

### C. COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE DES ÉTATS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST<sup>146</sup>

479. **Traité de Lagos de 1975 (Traité initial).** Le Traité de 1975 de la CEDEAO devait être associé à l'arrivée du Nouvel ordre économique mondial, objet d'une Déclaration de l'Assemblée générale des Nations Unies le 1<sup>er</sup> mai 1974 à New York (13 ILM 715 (1974)). Il était également inspiré par le développement du Marché Commun européen. Le but du Traité était essentiellement de promouvoir la coopération et le développement dans le but de relever les niveaux de vie et de resserrer les liens entre les membres de la CEDEAO. Cette dernière devait, à cette fin, prendre progressivement les mesures suivantes :
- Éliminer les droits de douane entre États membres.

- Éliminer les restrictions quantitatives et administratives au commerce entre les États membres.
- Établir un tarif commun pour les pays tiers.
- Supprimer les obstacles à la libre circulation des capitaux et des services.
- Procéder conjointement au développement des infrastructures de transport.
- Harmoniser les politiques économiques, agricoles, industrielles et monétaires des États membres.

L'objectif central était donc d'établir une union douanière, mais les objectifs d'harmonisation, sinon d'intégration, étaient clairs.

**480. Membres.** 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, le Niger, le Nigeria, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo. La Guinée-Bissau a adhéré à la CEDEAO en 1975 et le Cabo Verde en 1979. La Mauritanie en était autrefois membre, mais elle s'en est retirée. Ce retrait a pris effet le 31 décembre 2000.

**481. Révision du Traité de 1975.** La révision du Traité de 1975 a été préparée par un Comité de Personnes éminentes (CPE) nommées à cet effet en 1991 afin que la Communauté puisse s'adapter aux changements dramatiques survenant en Afrique de l'Ouest et dans d'autres parties du monde. Le Comité a identifié un certain nombre de problèmes juridiques associés au Traité de 1975 :

- Les pouvoirs de la Conférence des Chefs d'État et de Gouvernement et du Conseil des Ministres étaient définis de manière trop imprécise.
- Les décisions de la Conférence ne liaient pas les États membres.
- Les Protocoles n'étaient pas ratifiés par les États membres.
- Nul n'avait pouvoir d'interpréter le Traité, et le Tribunal de la CEDEAO, qui aurait pu procéder à cette interprétation, n'avait en fait jamais été constitué.

Le CEP a donc recommandé de sortir du cadre étroit de l'Union douanière pour conforter la position de la CEDEAO dans ses relations avec les États membres.

**482. Le Traité de Cotonou de 1993.** Le Traité révisé concernant la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest de 1993 remplace l'Union dou-

nière par l'union et l'intégration économique et monétaire. Les fondateurs souhaitaient accroître la masse économique et, donc, la base de négociation des économies africaines en regroupant les pouvoirs économiques souverains. Selon ce nouveau Traité (Article 3), les principaux objectifs sont :

- L'harmonisation et la coordination des politiques et la promotion des programmes d'intégration, dans les transports en particulier.
- l'établissement d'un marché commun, caractérisé par un tarif extérieur commun et l'abolition, entre les États membres, des droits de douane et des barrières non tarifaires.
- la création d'une union économique.
- la promotion d'entreprises communes dans les domaines du commerce, des transports et de l'industrie.

Les objectifs de la CEDEAO mentionnent en particulier qu'il importe de porter attention aux problèmes spécifiques des États membres sans littoral (Article 3 k).

**483. Institutions.** La CEDEAO a les institutions suivantes :

- *La Conférence des Chefs d'État et de Gouvernement.* Cet organe est chargé de déterminer la politique générale et les principales orientations de la CEDEAO, et de donner des directives en la matière. Ses décisions sont prises par consensus, à l'unanimité ou à la majorité des deux tiers conformément à un protocole établi à ce titre
- *Le Conseil des Ministres.* Le Conseil est chargé d'assurer le bon fonctionnement de la Communauté, de formuler des recommandations, d'émettre des directives sur les questions de coordination et d'harmonisation et d'établir des règlements liant les institutions placées sous son autorité
- *Le Parlement de la Communauté*
- *Le Conseil économique et social*
- *La Cour de Justice et le Tribunal arbitral.* En attendant la constitution du Tribunal arbitral prévue à l'Article 16 du Traité révisé, la Cour de justice a compétence pour agir en tant qu'arbitre
- *Le Secrétariat exécutif de la Communauté.* Cet organe a été remplacé par la *Commission* en janvier 2007, à la suite de l'amendement du Traité de la CEDEAO en juin 2006

En général, la Commission coordonne les activités de toutes les institutions de la Communauté. Elle représente cette dernière dans le cadre de ses relations extérieures et internationales et est chargée de la planification stratégique, de l'analyse des politiques et de l'intégration de la sous-région. La Commission adopte les règles nécessaires à la mise en œuvre de la politique promulguée par le Conseil des ministres. Ces règles ont la même force juridique que les actes promulgués par le Conseil lui-même. La Commission formule également des recommandations et présente des avis qui n'ont pas de caractère obligatoire. Elle a plusieurs bureaux, parmi lesquels le bureau du Commissaire de l'infrastructure qui comprend le Département des transports et des télécommunications. Ce département est chargé de l'exécution des fonctions décrites ci-après, conformément aux dispositions des Articles 32 et 33 du Traité révisé de la CEDEAO.

- Élaborer une politique commune en matière de transports et de communications ainsi que des lois et règlements y afférents.
- Développer un vaste réseau de routes praticables en toutes saisons dans la Communauté.
- Formuler un programme en vue de l'amélioration des services de cabotage et de voies navigables inter-États ainsi que l'harmonisation des politiques en matière de transports et de desserte maritimes.
- Promouvoir le développement des services régionaux de transports aériens et mettre en œuvre des programmes de sûreté et de sécurité des transports aériens.
- Encourager la création et la promotion d'entreprises conjointes et la participation du secteur privé dans les domaines des transports et des télécommunications.

Il existe également une commission pour le commerce, les douanes, l'industrie et la liberté de circulation, mais aucune information sur sa mission n'a pu être trouvée.

La Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO (BIDC), antérieurement dénommée Fonds de coopération, de compensation et développement, a été créée en vertu de l'Article 50 du Traité de 1975. Le Fonds a été restructuré en 2000-2001 et est maintenant la BIDC. Elle a deux filiales : la Banque régionale d'investissement de la CEDEAO (BRIC) et le Fonds régional d'investissement de la CEDEAO (FRDC).

- 484.** La politique des transports de la CEDEAO est énoncée au Chapitre VIII du Traité de Lagos de 1975 Lagos et aux Articles 40 à 44 et à l'Article 32 du Chapitre VII du Traité de Cotonou de 1993. Il existe des différences entre la formulation des deux traités, comme le montrent les paragraphes qui suivent.

Le Traité de 1975 de la CEDEAO a été enregistré au Secrétariat de l'ONU sous le n° 14843. Il fait l'objet de l'Annexe VII-1 du présent recueil.

Le Traité de 1993 de la CEDEAO qui a été conclu à Cotonou (Bénin) ne semble pas avoir été enregistré au Secrétariat de l'ONU et ne figure pas dans le Recueil des Traités des Nations Unies. Il se trouve en anglais dans *International Legal Materials* (35 ILM 660 (1996)) et dans *African Journal of International and Comparative Law* (8 AJICL 187). Le Traité a été révisé en 2006. La version révisée de 1993 fait l'objet de l'Annexe VII-2 du présent recueil<sup>147</sup>.

- 485. Traité de Lagos de 1975.** La politique des transports a pour objectif « de renforcer la cohésion entre [les États membres] et d'encourager les mouvements de personnes, de marchandises et de services au sein de la Communauté » (Article 40). Cette politique, telle qu'elle est exprimée, était ambitieuse et fortement axée sur l'intégration sous-régionale. La Commission des Transports, des Télécommunications et de l'Énergie de la CEDEAO doit formuler des plans pour la mise en place d'un vaste réseau de routes utilisables par tous les temps à l'intérieur de la Communauté, ainsi que des plans visant à améliorer et à réorganiser les chemins de fer en vue de l'interconnexion des divers réseaux ferroviaires (Articles 41 et 42). Les politiques relatives aux transports maritimes et fluviaux internationaux dans les États membres doivent être harmonisées et rationalisées (Article 43). Les compagnies aériennes nationales devraient fusionner de façon à assurer l'efficacité et la rentabilité ; des efforts doivent être menés pour former les ressortissants et normaliser les équipements (Article 44). Les Articles 40 à 44 ne font toutefois aucune référence aux problèmes des pays sans littoral de la sous-région. Dans l'ensemble, la politique telle qu'elle est formulée dans le Traité est nettement orientée vers le développement des infrastructures et des équipements de transport et peut ressembler plus à un programme d'investissements qu'à une déclaration de principes. Le Traité révisé, ses dispositions et les droits qui ont été promulgués visent à concrétiser l'intégration régionale et le marché commun.

- 486. Traité de Cotonou de 1993.** Les États membres s'emploient à élaborer des politiques de transport, des lois et des règlements communs. Des plans sont

formulés en vue de l'intégration des routes, des chemins de fer et des réseaux routiers de la région. Des programmes doivent être formulés pour harmoniser les politiques de transports maritimes et coordonner les positions des différents États dans les négociations internationales. Les États membres s'efforcent aussi de prendre les mesures nécessaires pour fusionner leurs compagnies aériennes nationales afin d'améliorer leur efficacité et leur rentabilité.

- 487. Traité révisé de 2006.** Le Traité amendé réaffirme les engagements pris dans le cadre du traité de 1993 dans le domaine de la politique des transports. Le Traité révisé met essentiellement l'accent sur deux changements : la Cour de justice et le Secrétariat exécutif de la CEDEAO, qui est devenu une commission composée de plusieurs organes, comme indiqué précédemment.
- 488. Institutions de transport.** Le Département des transports et des télécommunications est chargé de la politique des transports, telle qu'elle ressort de l'Article 32 du Traité révisé de la CEDEAO.
- 489. Instruments ayant trait aux transports.** Entre 1975 et 1992, 29 instruments ayant trait à la politique des transports de la CEDEAO et sa mise en œuvre ont été enregistrés : un traité, quatre conventions, trois protocoles, quatre directives, dix résolutions et sept décisions. Ces instruments ont été publiés en anglais et en français dans des brochures diffusées en 1992 par le Secrétariat exécutif de la CEDEAO. Si les premiers instruments (1975-1980) reflètent une période caractérisée par la mise en place des institutions de la Communauté, les instruments ultérieurs (1990-1994) reflètent davantage les retards observés au niveau des ratifications et l'application incomplète des instruments de la première période. Des informations détaillées sur les instruments promulgués en 1991 sont publiées dans le Journal officiel de la Communauté ou dans des brochures. Entre 2003 et 2011, plusieurs instruments concernant les règles d'origine des marchandises et la liberté de circulation ont été promulgués par les autorités de la CEDEAO dans le but d'accélérer l'intégration régionale. Ils ont été publiés dans le Journal officiel de la Communauté.
- 490. Suivi de la mise en œuvre et de l'application.** Le suivi de l'application des différents protocoles, conventions et décisions a nécessité la création de comités nationaux affectés à cette tâche. Le 6 août 1994, la Conférence des Chefs d'État et de Gouvernement a promulgué à Abuja la Décision A/DEC3/8/94 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 Préam-

bule de la Décision mentionne en particulier la prolifération des postes de contrôle (officiels ou non) existant sur les grands axes inter-États de la sous-région. Chaque comité national devait être composé des directeurs des services de l'État et d'un représentant de l'industrie des transports routiers (Article 2). Les Comités devaient veiller à l'application des textes de la CEDEAO relatifs aux transports « en vue de faciliter la libre circulation des personnes et des biens dans la sous-région » (Article 3). Toutefois, faute de disposer des financements nécessaires pour les comités nationaux et régionaux chargés de la gestion des corridors de transit<sup>148</sup>, la Commission de la CEDEAO a mis en place en mai 2007 un plan stratégique pour sa politique des transports, qui est analysé dans la suite du texte.

La Décision A/DEC 3/8/94 de la CEDEAO fait l'objet de l'**Annexe VII-3** du présent recueil.

a. *Programmes de transport de la CEDEAO*

**491. Décision relative aux programmes de transport.** Le 28 mai 1980, les Chefs d'État de la CEDEAO ont promulgué la Décision A/DEC 20/5/1980 ordonnant au Secrétaire exécutif de la CEDEAO d'exécuter un programme de transport à long terme et un programme de transport à court terme<sup>149</sup>.

La Décision A/DEC 20/5/80 de la CEDEAO fait l'objet de l'**Annexe VII-4** du présent recueil.

**492. Programme à court terme.** Le Programme à court terme donne lieu à la poursuite d'actions dans le domaine institutionnel, comme l'étude et l'adoption de conventions internationales, l'harmonisation des législations, des règlements et des systèmes de contrôle routier au sein de la Communauté, et la simplification des formalités aéroportuaires. Des études devaient également être consacrées aux investissements pouvant être consacrés à un certain nombre de liaisons routières et ferroviaires<sup>150</sup>. La possibilité de créer une société de transport aérien et un armement maritime CEDEAO devait en outre être envisagée. Deux directives postérieures, publiées huit ans plus tard, peuvent aider à expliquer pourquoi certains aspects du programme n'ont pas été pleinement exécutés. La Directive C/DIR 1/12/88 faisait état des mesures devant être prises par le Secrétariat exécutif pour assurer une meilleure coopération et coordination dans le domaine du transport aérien. Il s'agissait en fait de mesures d'orientation et non pas d'éléments d'un programme. La Directive C/DIR.

2/12/88, publiée le même jour, précise les mesures déterminant les moyens de créer un armement maritime de la CEDEAO pour le cabotage. Enfin, dans le domaine des transports aériens, la Résolution C/RES 8/7/91, publiée à Abuja le 3 juillet 1991, sur les itinéraires et les horaires, demandait aux États membres de conclure des accords bilatéraux de transport aérien en vue de faciliter l'intégration économique et politique, et de négocier l'octroi des droits de la Cinquième liberté<sup>151</sup>. Ceci était en fait également une recommandation sur l'orientation de la politique des transports qu'un élément de programme<sup>152</sup>.

Ces Directives ne figurent pas en annexe au présent recueil.

- 493. Programme à long terme.** Le programme à long terme a été conçu pour assurer la réalisation 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 (Togo), et par référence au Programme de transports de 1980, les Chefs d'État de la CEDEAO sont convenus, en principe, de créer l'armement de cabotage CEDEAO. Également par référence au programme, la Décision C/DEC 8/12/88 publiée à Banjul (Gambie) le 6 décembre 1988 énonce la deuxième phase du programme routier de la CEDEAO concernant le raccordement des routes pour améliorer l'accès aux pays sans littoral<sup>153</sup>, et mentionne le Programme de transport de 1980.

La Décision C/DEC 8/12/88 fait l'objet de l'Annexe VII-5 du présent recueil.

- 494. Exécution du Programme.** L'exécution physique du programme fait l'objet de la Résolution C/RES 6/5/90 publiée à Banjul (Gambie) le 27 mai 1990, dans laquelle le Conseil des Ministres enjoint aux États membres intéressés de prendre les mesures nécessaires pour achever l'axe routier trans-Afrique de l'Ouest Lagos-Nouakchott-Dakar-N'Djamena.

La Résolution C/RES 6/5/90 fait l'objet de l'Annexe VII-6 du présent recueil.

b. *Convention portant réglementation des transports routiers inter-États*

- 495. Généralités.** La Convention portant réglementation des transports routiers entre les États membres de la CEDEAO (A/P 2/5/1982 a été signée à Cotonou (Bénin) le 29 mai 1982. Elle vise à définir les conditions dans lesquelles le transport routier entre les États membres sera effectué. Elle se concentre en fait davantage sur les véhicules que sur les opérations de transport dont le régime

est laissé soit au droit interne (en particulier aux règles fixées par les bureaux de fret) soit au droit du contrat entre chargeur et transporteur.

La Convention A/P 2/5/1982 fait l'objet de l'Annexe VII-7 du présent recueil.

**496. Stipulations.** La Convention recense 102 itinéraires dans 15 pays en tant qu'axes routiers d'ECOPAS. 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 passagers). Les véhicules doivent recevoir 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 stipuler le nombre de véhicules autorisés à opérer dans les autres États, sur la base du tonnage de marchandises et du nombre de passagers autorisé. Les lettres de voiture doivent être utilisées comme preuve du contrat de transport ; le transport de passagers et de marchandises dans le même véhicule est interdit ; et la détention d'une police d'assurance responsabilité civile aux tiers est obligatoire.

La Résolution C/RES/ 3/5/90 émise à Banjul (Gambie) le 27 mai 1990, complète la Convention. Le Conseil des Ministres enjoint aux États membres d'informatiser leurs systèmes d'immatriculation des véhicules de la manière proposée.

La Résolution C/RES/3/5/90 fait l'objet de l'Annexe VII-8 du présent recueil.

**497. Instruments supplémentaires.** Deux instruments supplémentaires et complémentaires méritent d'être mentionnés ici.

- La Résolution C/RES 5/5/90 émise à Banjul (Gambie) le 27 mai 1990 par laquelle il est instamment demandé aux États membres d'installer des ponts-bascules et des instruments de contrôle de charge pour vérifier les tonnages transportés et les charges à l'essieu.
- La Décision C/DEC 7/7/91 émise à Abuja (Nigéria) le 3 juillet 1991, par laquelle le Conseil des Ministres a adopté les règlements sur la circulation routière basés sur une limitation à 11,5 tonnes de la charge à l'essieu.

La Résolution C/RES 5/5/90 fait l'objet de l'Annexe VII-9 du présent recueil.

La Décision C/DEC 7/7/91 fait l'objet de l'Annexe VII-10 du présent recueil.

c. *Harmonisation de la législation routière*

**498.** La Décision A/DEC 2/5/81, publiée en 1981 au sujet de l'harmonisation de la législation des grands axes routiers dans la Communauté est liée à la Convention sur les transports routiers. Elle n'est en fait qu'une recommandation aux États partenaires.

La Décision A/DEC 2/5/81 fait l'objet de l'Annexe VII-11 du présent recueil.

En vertu de cet instrument, les États membres doivent :

- Mettre en place un mécanisme administratif approprié pour les transports routiers.
  - Adhérer à la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation et la signalisation routières et la ratifier (voir Annexes II-23 et II-24).
  - Généraliser la circulation à droite de la chaussée.
  - Standardiser les équipements de véhicules, les permis de conduire et les documents des véhicules.
- 499.** La question 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 qui devait servir de rappel à la Décision de 1981. Cette Résolution a été émise à Banjul (Gambie) le 27 mai 1990. Elle invite les États membres de mettre en place un cadre administratif approprié, notamment une Direction des Transports routiers, et à accélérer la mise en application des décisions de la CEDEAO relatives au secteur des transports.

La Résolution C/RES 7/5/90 fait l'objet de l'Annexe VII-12 du présent recueil.

d. *Instruments sur le transit inter-États des marchandises par route*

**500. Convention de 1982 relative au transit routier inter-États de marchandises.** La Convention relative au transit routier inter-États de marchandises (A/P2/5/82) entre les États partenaires de la CEDEAO a été signée à Lomé (Togo) le 29 mai 1982. Elle avait pour objet de faciliter les mouvements de marchandises dans la sous-région. Les marchandises doivent être couvertes par la Déclaration de transport routier dans le Carnet de la CEDEAO pour le transit routier inter-États (TRIE), mais les États membres peuvent imposer des documents supplémentaires. Les marchandises sont transportées dans des moyens de trans-

port remplissant les conditions énoncées dans la Convention (marquage, emballages, scelllements, etc.). Les bureaux de passage ne sont pas censés effectuer de contrôle sauf en cas de soupçon d' « irrégularité » (Article 18).

La Convention A/P 4/5/1982 fait l'objet de l'Annexe VII-13 du présent recueil.

Le Carnet TRIE CEDEAO fait l'objet de l'Annexe VII-14 du présent recueil.

**501. Résolution de 1988 relative à l'application du programme.** Résolution C/RES. 1/12/88 sur l'application du programme du Haut Comité des transports terrestres émis à Banjul (Gambie) le 6 décembre 1988. En vertu de cet instrument, le Conseil des Ministres de la CEDEAO décide que :

- Dans le territoire de l'État de transit, les transports en transit ne seront soumis par les autorités dudit État ni à des droits de douane ou à tout autre droit ou taxe exigible du fait de l'importation ou de l'exportation ni à aucune taxe spéciale en raison du transit. Cette déclaration fait référence à la Convention de New York de 1965 relative au commerce de transit des pays sans littoral, et bien qu'un petit nombre des États membres de la CEDEAO n'aient pas ratifié cette Convention.
- Les États membres réduiront le nombre de postes de contrôle routier.
- Tous les États membres ratifieront les conventions internationales relatives au transit et aux transports routiers.
- Les États membres appliqueront la limite convenue d'une charge à l'essieu de 11,5 tonnes et mettront en application la lettre de voiture CEDEAO dont il également été convenue.

La Résolution C/RES 1/12/88 fait l'objet de l'Annexe VII-15 du présent recueil.

**502. Résolution de 1990 relative à la réduction des postes de contrôle routier dans les États membres de la CEDEAO.** La Résolution C/RES 4/5/90 a été émise à Banjul (Gambie) le 27 mai 1990. Elle reprend la question des postes de contrôle et enjoint aux États membres d'en réduire le nombre<sup>154</sup>. La question des pays sans littoral est également soulevée et dans laquelle le Conseil des Ministres demande aux États membres de donner la priorité dans leur programme d'investissements aux routes de raccordement pour faciliter l'accès à ces pays.

La Résolution C/RES 4/5/90 fait l'objet de l'Annexe VII-16 du présent recueil.

Dans ce cas encore, ces résolutions se caractérisent à la fois par le retard avec lequel les États membres ont ratifié les différentes conventions et les lacunes observées dans l'application des stipulations des conventions.

e. *Programme de facilitation de la CEDEAO*

**503. Programme de facilitation de 2003.** La facilitation n'ayant progressé que de manière insuffisante, la Conférence des Chefs d'État et de Gouvernement s'est réunie à Dakar en janvier 2003 et a émis la Décision A/DEC13/01/03 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. Le programme visait : 1) à construire des postes juxtaposés aux frontières ; 2) à mettre en place des observatoires afin d'identifier les mauvaises pratiques ; et 3) à mener des campagnes de sensibilisation pour la mise en œuvre de la Convention de Transit routier Inter-États des marchandises de 1982. La Trans-côtière Lagos-Nouakchott et la Trans-sahélienne Dakar-N'Djamena ont été retenues pour la mise en œuvre du programme de facilitation. Les États membres devaient prendre, dans un délai de douze mois, une série de mesures au niveau national pour appuyer le programme, qui consistent notamment à identifier des sites pour la construction des postes de contrôle juxtaposés, à établir des comités de suivi et des services de sécurité routière, à développer le système de la Carte brune, etc. Le Secrétariat exécutif de la CEDEAO est responsable du suivi de l'application du programme et de la recherche de dons auprès de sources multinationales de financement du développement pour financer les mesures souhaitées et nécessaires. Suite à l'établissement de ce programme de facilitation, l'Organisation du Corridor Abidjan-Lagos Corridor (OCAL) a été lancée ; elle est considérée être un des grands accomplissements des États membres de la CEDEAO.

La Décision A/DEC/13/01/03 fait l'objet de l'Annexe VII-17 du présent recueil.

f. *Convention additionnelle d'un Mécanisme de garantie des opérations de transit routier inter-États des marchandises*

**504.** Conformément à la Convention de 1982 relative aux opérations de transit routier inter-États des marchandises (A/P 4/5/1982), le paiement des droits de douane doit être assuré par une garantie 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.

505. La Directive C/DIR 3/12/88 relative à l'application du programme de transports terrestres est un autre instrument établi en la matière. Le Conseil des Ministres demande au Secrétariat exécutif, entre autres, d'accélérer la mise en application d'un système harmonisé de caution pour les marchandises en transit.

La Directive C/DIR 3/12/88 fait l'objet de l'Annexe VII-18 du présent recueil.

506. En 1990, l'« urgente nécessité » de mettre en place un mécanisme satisfaisant a conduit à la signature à Banjul (Gambie) de la Convention additionnelle A/SP 1/5/90. Selon la Convention additionnelle portant institution au sein de la Communauté d'un mécanisme de garantie des opérations de transit routier inter-États des marchandises, ce mécanisme consiste en une chaîne d'institutions nationales responsables de la garantie. Chaque institution nationale (caution) est désignée par l'État membre.

La Convention additionnelle A/SP 1/5/90 fait l'objet de l'Annexe VII-19 du présent recueil.

g. *Convention relative à l'importation temporaire de véhicules de transport de personnes*

507. La Convention relative à l'importation temporaire dans les États membres des véhicules de transport des personnes (A/P 1/7/85), signée à Lomé (Togo) le 6 juillet 1985, s'inscrit dans le droit fil du Protocole de Dakar de 1989 de la CE-DEAO sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement (voir l'Annexe VII-26 du présent recueil) auquel elle fait référence. La règle fondamentale (Article 2) est que chaque État membre admet en franchise temporaire des droits et taxes d'entrée, sans prohibition ni restriction d'importation à charge de réexportation, les véhicules de transport de personnes importés pour usage privé ou commercial à l'occasion d'un séjour temporaire soit par les propriétaires de ces véhicules soit par d'autres personnes qui ont leur résidence habituelle en dehors de son territoire. Un titre d'importation temporaire, désigné sous le nom de Carnet de passage en douane, est délivré pour une durée maximale d'un an. La durée maximale d'une importation temporaire est de 90 jours pour les véhicules à usage privé et de 15 jours pour les véhicules à usage commercial. Les associations et organismes, notamment ceux qui sont associés à une organisation internationale (clubs automobiles) peuvent être autorisés par les autorités nationales à

émettre les carnets et à servir de caution au paiement des droits de douane ou autres en cas de non-réexportation des véhicules.

La Convention A/P 1/7/85 fait l'objet de l'Annexe VII-20 du présent recueil.

h. *Protocole portant création d'une carte brune d'assurance*

**508. Protocole.** Le Protocole portant création d'une carte brune CEDEAO relative à l'assurance responsabilité civile aux tiers (A/P 1/5/82) a été conclu à Cotonou (Bénin) le 29 mai 1982. Il avait pour objectif de faciliter le paiement des dommages en cas d'accident et d'harmoniser les modes de traitement des demandes d'indemnisation de sinistres dans les différents pays de la Communauté. En vertu des termes du Protocole, la carte brune est émise par les Bureaux nationaux, qui traitent les demandes d'indemnisation pour le compte des assureurs qui en sont membres. Les États membres sont tenus de reconnaître la carte brune et de promulguer les textes nécessaires à 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 à titre subsidiaire au système. Ils remettent les cartes aux titulaires des polices d'assurance au nom du Bureau national et lui remboursent le montant de toute indemnité payée à leurs clients.

Le Protocole A/P 1/5/82 fait l'objet de l'Annexe VII-21 du présent recueil.

**509.** Un modèle d'accord inter-Bureaux pour la mise en application du Protocole est joint au Protocole.

L'Accord sur la mise en œuvre du dispositif de carte brune fait l'objet de l'Annexe VII-22 du présent recueil.

**510. Décision relative à la mise en application.** La Décision C/DEC/2/5/83 relative à la mise en vigueur de la carte brune d'assurance de la CEDEAO dispose que le Conseil de Bureaux consiste 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 détermine les montants maxima des délégations de pouvoirs de règlement que les Bureaux se consentent. Les diffé-

rends entre Bureaux sont soumis au Conseil qui statue définitivement. Le Conseil peut, sur son initiative ou celle d'un État 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 routière<sup>155</sup>.

La Décision C/DEC 2/5/83 fait l'objet de l'Annexe VII-23 du présent recueil.

**511. Évaluation.** Le régime de la carte brune de la CEDEAO est considéré comme l'un des accomplissements de la région. Toutefois, il importe d'harmoniser les lois concernant les assurances des États membres de manière à établir une démarche et des modalités communes pour le paiement des indemnités. La période couverte par la police d'assurance doit également être la même dans toute la sous-région. Il importe de noter que certains États francophones membres de la CEDEAO adhèrent également au Code CIMA. Il conviendrait d'examiner les similitudes et les disparités entre le régime d'assurance responsabilité civile au tiers de la CEDEAO et le Code CIMA pour déterminer tout risque de conflit entre leurs clauses.

i. *Instruments sur la sécurité routière et sur la prévention des accidents*

**512. Instruments.** La question de la sécurité routière semble avoir été prise en compte relativement tardivement et les informations sur le sujet sont donc encore incomplètes. Les instruments en la matière sont les suivants :

- La Directive C/DIR 1/7/92, émise en juillet 1992, se rapporte à la préparation d'un Programme CEDEAO de sécurité routière et de prévention des accidents.
- La Résolution C/RES 8/7/92, émise en juillet 1992, traite de la création d'agences nationales de la sécurité routière dans les États de la CEDEAO.
- La Résolution C/RES 5/7/94, émise à Abuja (Nigéria), le 27 juillet 1994.
- 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 (Nigéria) le 6 août 1994. Conformément aux termes de la Décision, deux séries de mesures « sont adoptées » au niveau communautaire et au niveau national. Ces mesures sont décrites plus en détail dans les deux paragraphes qui suivent.

La Décision A/DEC 2/8/94 fait l'objet de l'Annexe VII-24 du présent recueil.

**513. Niveau communautaire.** Au niveau communautaire, les mesures qui doivent être prises consistent à :

- Mettre en vigueur et appliquer les conventions, protocoles et réglementations relatives aux facilitations et aux transports routiers, en s'appuyant sur la décision de 1981 sur l'harmonisation des législations routières et sur le Protocole de 1982 portant création d'une Carte brune.
- Élaborer une politique pour le financement des programmes de sécurité routière.
- Organiser des programmes d'éducation et de sensibilisation en matière de sécurité routière, notamment en déclarant chaque année une semaine de campagne pour la sécurité routière et la prévention des accidents de la route dans la CEDEAO.
- Créer une banque de données sur les accidents de la route.
- Adopter un format harmonisé pour l'enregistrement des accidents de la route.
- Créer une Union communautaire du Conseil de la sécurité routière.

**514. Niveau national.** Au niveau national, les mesures qui doivent être prises consistent à :

- Créer des Conseils nationaux de la sécurité routière.
- Instaurer des contrôles techniques obligatoires des véhicules.
- Mettre en place une campagne de sensibilisation sur la sécurité routière ainsi que des programmes de formation des chauffeurs, des étudiants et du public en général.
- Adopter des réglementations concernant la sécurité du véhicule, du chauffeur et des passagers.
- Créer une banque de données sur les accidents de la route.

**515.** La Décision A/DEC.5/8/94 émise à Abuja (Nigéria) le 6 août 1994 accorde le statut d'observateur au Groupe des pays africains de la prévention routière internationale (GPA-PRI).

La Décision A/DEC 5/8/94 fait l'objet de l'Annexe VII-25 du présent recueil.

j. *Protocole sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement*<sup>156</sup>

**516. Teneur.** Le Protocole A/P 1/5/79 a été conclu à Dakar (Sénégal) le 29 mai 1979. Il stipule les droits des citoyens de la Communauté d'entrer dans les États membres, d'y résider et de s'y établir. Le Protocole devait être appliqué en trois étapes :

- Droit d'entrée et abolition de visa
- Droit de résidence
- Droit d'établissement

Dans les cinq ans suivant l'entrée en vigueur du Protocole (5 juin 1980) et sur la base de l'expérience acquise au cours de l'exécution de la première phase, des propositions devaient être présentées au Conseil des Ministres en vue d'une libéralisation plus poussée.

**517. Règles concernant les véhicules.** La quatrième partie du Protocole de Dakar énonce les règles applicables aux véhicules.

- Les véhicules particuliers sont admis sur le territoire d'un État membre pour une période ne dépassant pas 90 jours sur présentation des documents énumérés dans le Protocole (permis de conduire valide, etc.).
- Les véhicules à usage commercial sont admis pour une durée de 15 jours sur présentation de documents similaires. Le droit d'accès des véhicules fait l'objet d'une convention ultérieure sur l'importation temporaire desdits véhicules.

Le Protocole de Dakar A/P 1/5/79 fait l'objet de l'**Annexe VII-26** du présent recueil.

**518. Résidence.** La deuxième étape du Protocole de Dakar (droit de résidence) a fait l'objet d'un Protocole additionnel A/SP 1/7/86 conclu à Abuja (Nigéria) le 1er juillet 1986. Il accorde le droit de résidence dans les pays membres aux ressortissants 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 énonce les conditions et la procédure de délivrance.

Le 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 fait l'objet de l'**Annexe VII-27** du présent recueil.

k. *Directive sur les taxes routières*

519. Les taxes routières ne semblent pas avoir retenu l'attention des autorités au début de l'application du Programme des transports de la CEDEAO. Le 6 décembre 1988, le Conseil des Ministres a émis la Directive C/DIR 3/12/88 donnant au Secrétariat exécutif pour instruction de préparer un inventaire des taxes routières existantes en vue de les harmoniser au niveau de la sous-région.

l. *Convention d'assistance mutuelle en matière douanière*

520. **Généralités.** Conclue à Cotonou (Bénin) le 29 mai 1982, cette Convention 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 y avoir encore adhéré.

521. **Contenu.** Les principales dispositions sont présentées ci-après.

- **Champ d'application (Article 2).** Les États membres peuvent demander l'assistance des administrations compétentes d'un autre État membre dans le cadre d'une procédure judiciaire ou administrative au cours d'une enquête en rapport avec cette Convention. L'assistance prévue ne vise toutefois ni les demandes d'arrestation, ni le recouvrement des droits, amendes ou autres sommes.
- **Communication (Articles 5 et 6).** Les communications ont lieu directement entre les administrations compétentes et sont normalement présentées par écrit.
- **Obligation d'assistance (Articles 9 et 10).** L'administration compétente d'un État membre communique aux administrations compétentes des autres États membres toute information pertinente parvenue à sa connaissance dans le cadre normal de ses activités et qui lui donne à croire qu'une infraction douanière ou commerciale grave se prépare. Tout document pertinent, dossier ou procès-verbal doit également être communiqué. De même que des informations sur l'origine et la valeur des marchandises importées ou exportées.
- **Assistance (Articles 11 et 12).** Une assistance est fournie en matière de contrôle et en matière de surveillance.

- *Dépositions (Article 14)*. Lorsqu'un État membre le demande, les agents d'administrations compétentes d'un autre État membre peuvent être appelés à témoigner devant ses tribunaux.
- *Présence sur le territoire d'un autre État membre (Article 15)*. L'administration compétente d'un État peut être présente sur le territoire d'un autre État membre, à la demande écrite d'un autre État membre, pour prendre connaissance d'écritures, registres et autres documents.
- *Centralisation des renseignements (Article 19)*. Les États membres coopèrent à l'établissement et à la tenue à jour d'un fichier commun de renseignements sur les fraudes douanières dans lesquelles sont impliqués des personnes ou des véhicules ; ledit fichier est placé sous la responsabilité du Secrétariat exécutif.

La Convention d'assistance mutuelle en matière douanière fait l'objet de l'Annexe VII-28 du présent recueil.

m. *Formation et organisations professionnelles*

522. 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 des transports terrestres. Cette directive demandait au Secrétariat exécutif : 1) de procéder à un recensement exhaustif des centres de formation dans les domaines des transports et de l'entretien routiers, et 2) de rechercher des moyens de promouvoir la création d'une Union communautaire des Associations professionnelles des transporteurs routiers. Suite à cette Directive, l'Union des transporteurs routiers de l'Afrique de l'Ouest a été créée dans le but de promouvoir la facilitation des transports routiers.

La Directive C/DIR 3/12/88 n'est pas jointe au présent recueil.

523. Le Centre régional de formation pour l'entretien routier (CERFER) a été créé à Lomé (Togo) par une Convention conclue à Abidjan (Côte d'Ivoire) le 18 mai 1970 par le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, le Niger et le Togo. Le Centre est une institution sans but lucratif financé par des contributions des États membres. Il a pour mission de former le personnel dans le domaine des travaux publics (Article 2).

La Convention fait l'objet de l'Annexe VII-29 du présent recueil.

n. *Politiques stratégiques de transport de la CEDEAO, 2007-10*<sup>157</sup>

524. Les priorités et les objectifs fondamentaux de ce plan de la CEDEAO sont présentés ci-après :

- *Transports routiers.* 1) Accroître l'efficacité et l'efficience des transports routiers entre les États dans le but de réduire les coûts de transport et la pauvreté ; 2) améliorer les procédures et réglementations (en les simplifiant et en les harmonisant) relatives aux transports et au transit inter-États et assurer la sûreté et la sécurité des ports le long du corridor prioritaire (Abidjan–Lagos) ; 3) mettre en place un organe de supervision et de coordination pour exécuter le programme de facilitation du transport au sein des organisations régionales (CEDEAO et UEMOA) et dans les États membres ; 4) réduire la propagation de la pandémie de VIH/SIDA le long des routes et à travers les frontières entre les États ; et 5) assurer une surveillance systématique sur les routes reliant les États.
- *Transports ferroviaires.* Établir un réseau ferroviaire efficace interconnecté dans la sous-région de la CEDEAO.
- *Transports maritimes.* 1) Assurer le développement de transports maritimes fiables, rentable, viable et d'un coût abordable, et 2) harmoniser les politiques de transport maritime.
- *Transports aériens.* Dans le cadre de la politique des transports aériens et de l'application de la Décision de Yamoussoukro, 1) s'employer à mettre en place un réseau de transport aérien fiable, viable et coordonné ; 2) assurer un accès équitable aux compagnies aériennes admissibles à assurer des transports aériens sur le marché de l'Afrique de l'Ouest ; et 3) encourager la création d'une compagnie aérienne régionale privée. Les États d'Afrique de l'Ouest se sont toutefois scindés en deux groupes distincts : l'UEMOA qui comprend huit États francophones d'Afrique de l'Ouest, et le Groupe de l'Accord de Banjul (Groupe), qui comprend sept pays essentiellement anglophones. Le groupe a été créé le 29 janvier 2004 par le Cabo Verde, la Gambie, le Ghana, la Guinée, le Libéria, le Nigéria et la Sierra Leone. Il a établi deux documents en plus de l'Accord du Groupe : l'Accord multilatéral du Groupe de l'Accord de Banjul sur le transport aérien (MASA) et un Protocole d'accord pour la mise en œuvre d'un projet de coopération technique (COSCAP) pour le Groupe d'Accord de Banjul. Le MASA a été signé le 29 janvier 2004 par les sept États d'Afrique de l'Ouest parties à l'Accord du Groupe de Banjul. Le MASA donne lieu à la même applica-

tion de la Décision de Yamoussoukro pour les États membres de l'Accord du Groupe de Banjul tout en allant au-delà des principes de cette décision parce qu'il met l'accent sur la sûreté et la sécurité. Par exemple, les États parties à la décision de Yamoussoukro ne peuvent que réaffirmer leur obligation de se conformer aux normes de sécurité de l'aviation civile et aux normes et pratiques recommandées par l'OACI tandis que les Parties contractantes au MASA peuvent solliciter une consultation concernant les normes de sûreté en vigueur sur le Territoire d'une Partie contractante relatives aux services et installation de navigation aérienne, aux équipages, aux aéronefs et au fonctionnement des Compagnies Désignées (Article VII, MASA). Selon les spécialistes des transports aériens, le MASA est un bon exemple d'accord libéralisant les marchés de transports aériens<sup>158</sup>.

- o. *Évaluation de la politique de transport de la CEDEAO en décembre 2011*
525. Le partenariat fructueux constitué par la CEDEAO et l'UEMOA a produit des programmes régionaux qui ont permis de libéraliser et de faciliter la circulation de transit dans toute l'Afrique de l'Ouest. Plusieurs décisions ont été prises par la CEDEAO et l'UEMOA dans le domaine des transports au niveau sous-régional : la Convention relative au transit routier inter-États des marchandises, la Convention relative aux transports routiers, la Convention portant institution d'un mécanisme de garantie des opérations de transit routier inter-États de marchandises ; la Décision relative à la charge à l'essieu maximale autorisée, et le Protocole relatif aux prescriptions techniques concernant les véhicules utilisés pour le transit des marchandises. De plus amples progrès devront toutefois être réalisés, car il semble que des postes-frontière favorisent la corruption sur les routes inter-États. Des pays sans littoral comme le Niger et le Burkina Faso sont victimes de ces postes-frontière illégaux. La route nationale longue de 1 036 km qui relie Cotonou et Niamey et qui sert au transport de transit ne compte plus le nombre de postes-frontière illégaux. Enfin, des progrès ont été réalisés dans le domaine de la circulation des personnes. Les citoyens des États membres de la CEDEAO n'ont pas besoin de visa pour circuler sur le territoire des autres États membres.

**D. UNION ÉCONOMIQUE ET MONÉTAIRE OUEST-AFRICAINE<sup>159</sup>**

**526. Généralités.** Le Traité de Dakar de 2003 modifiant le Traité de 1994 instituant l'UMEOA

- Fait expressément référence au Traité de la CEDEAO et confirme l'adhésion des pays membres aux objectifs de la CEDEAO.
- Déclare la détermination des États membres à se conformer aux principes d'une économie de marché ouverte, concurrentielle et favorisant l'allocation optimale des ressources.
- Fait état du désir de parfaire l'Union monétaire ouest-africaine en constituant une union économique.

**527. Membres.** Les États 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.

La version révisée du Traité fait l'objet de l'**Annexe VII-30** du présent recueil. Le Traité ne semble pas avoir été enregistré au Secrétariat de l'ONU. It des not appeau in the Recueil des Traités des Nations Unies.

**528. Cohérence des instruments de droit international de l'UEMOA.** Les principales dispositions relatives à la mise en cohérence des instruments juridiques internationaux de l'UEMOA sont citées ci-après :

- *Article 6.* Les actes arrêtés par les organes de l'Union sont appliqués dans chaque État membre nonobstant toute législation nationale contraire, antérieure ou postérieure.
- *Article 14.* Les États membres prendront toutes les dispositions voulues pour éliminer les incompatibilités et les doubles emplois avec des instruments antérieurs, des engagements pris ou des conventions conclues ou signées avec des tiers ou auxquelles les États auront adhéré.
- *Article 42.* Les règlements de l'UMEOA sont directement applicables dans les États membres.
- *Article 43.* Les Directives indiquent les résultats qui sont censés être obtenus et forment comme telles des obligations pour les États membres (Article 43).

Tous les instruments, à l'exception des recommandations, doivent être motivés. Des ordonnances sont formulées par le juge et exécutoires conformément aux règles nationales de procédure civile.

**529. Objectifs.** En vertu de l'Article 4, l'UEMOA a pour objectifs, outre de créer une union monétaire et de promouvoir la coopération, de :

- Renforcer la compétitivité des économies des États dans le cadre d'un marché ouvert et concurrentiel et d'un environnement juridique rationalisé et harmonisé.
- Assurer la convergence des performances et des politiques économiques des États membres.
- Établir un marché commun entre les États membres.
- Coordonner les politiques sectorielles, notamment dans le domaine des transports ; harmoniser les législations des États membres et particulièrement le régime de la fiscalité.

**530. Organes.** Les organes de l'UEMOA sont :

- *La Conférence des Chefs d'État (Articles 17 et suivants).* Cet organe définit les grandes orientations de la politique de l'UEMOA.
- *Le Conseil des Ministres (Articles 20 et suivants).* Le Conseil, avec l'assistance du Comité des Experts, assure la mise en œuvre des orientations générales définies par l'UEMOA. Le Conseil édicte des règlements, des directives et des décisions ; il peut également formuler des recommandations (Article 42).
- *La Commission (Articles 26 et suivants).* La Commission, qui comprend le Gouverneur de la Banque centrale des États de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO), est l'organe exécutif et traite les affaires administratives courantes. La Commission publie les règlements d'application des décisions du Conseil des Ministres et stipule les décisions. Il peut également formuler des recommandations (Article 43).
- *Cour de justice (voir le Protocole additionnel I).*
- *La Cour des comptes (voir le Protocole additionnel 1).*
- *Le Comité interparlementaire (Articles 35 et suivants).* Le Comité est nommé par le Parlement de chaque État membre. Il contribue aux efforts d'intégration et aux débats ; il formule des résolutions et publie des ana-

lyses. Il doit participer à la formulation d'un traité établissant le parlement de l'UEMOA.

- *Organes consultatifs (Article 40)*. Ces organes sont, notamment, la Chambre consulaire régionale, qui regroupe les chambres de commerce et d'autres associations professionnelles des États membres. Elle est expressément mentionnée dans le Traité et constitue un bon exemple de partenariat public-privé.
- *Institutions spécialisées*. Il s'agit, notamment de la BCEAO et de la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) qui « concourent en toute indépendance à la réalisation des objectifs » de l'UEMOA (Article 41).

**531. Commerce.** 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).

- Éliminer, sur les échanges entre les États membres, les droits de douane, les autres taxes et les mesures d'effet équivalent.
- Établir un tarif extérieur commun.
- Instituer des règles communes de concurrence applicables aux entreprises publiques privées ainsi qu'aux aides publiques.
- Faciliter la liberté de circulation des biens et des personnes.
- Appliquer le principe de la libre circulation des biens et des personnes.
- Harmoniser les normes techniques.

Deux instruments ont été promulgués. La Décision n° 38/2009/CM/UEMOA concerne le financement des postes-frontière, et le Règlement n° 15/2009/CM/UEMOA définit le régime juridique des postes-frontière en précisant le champ d'application des fonctions des agents desdits postes et le cadre général du contrôle exercé par ces postes, qui participent également au contrôle de la circulation routière, en particulier dans les corridors.

**532. Transport — généralités.** Le Protocole II présente les politiques sectorielles de l'UEMOA. Les seules grandes orientations énoncées dans le Traité pour les transports sont :

- La préparation par la Commission d'un plan de remise en état de l'infrastructure et des systèmes de transports.

- L'application progressive des dispositions des Articles 91 à 93 du Traité sur la liberté de résidence, de travail, d'entreprise pour permettre l'adaptation des industries locales ; la priorité doit toutefois être donnée à la facilitation des transports et du transit.

Outre le protocole, des directives et des recommandations spécifiques sont publiées pour chaque mode de transport.

**533. Transport routier — généralités.** Depuis 2004, plusieurs programmes, réglementations et autres instruments ont été adoptés dans le domaine des transports routiers et maritimes.

En 2009, plus de dix lois ont été promulguées par le Conseil des ministres de l'UEMOA sur le transport et la gestion des corridors dans le but de renforcer le processus d'intégration par le biais de l'expansion du réseau routier. Ces lois se trouvent sur le site web de l'UEMOA et ne figurent pas en annexe au présent recueil.

**534. Sécurité routière.** Les instruments réglementaires ci-après ont été promulgués dans le domaine de la sécurité routière au niveau de la sous-région :

- *Décision n° 04/2009/CM/UEMOA portant création, organisation et fonctionnement du Comité régional de sécurité routière.* Les domaines d'intervention du Comité, décrits dans l'Article 2 de la Décision, couvrent, notamment, la formation des usagers de la route, les transports terrestres, les infrastructures de transports, l'aménagement du territoire, la santé et les secours aux victimes de la route, l'industrie automobile, les contrôles routiers et la communication. Le Comité a pour mission d'émettre des avis et des recommandations, de veiller à l'application des lois, d'organiser la mobilisation sous-régionale des partenaires, de proposer des normes acceptables pour la sous-région, de promouvoir la recherche, de veiller au renforcement des capacités nationales et régionales, et de consolider les stratégies, instruments et outils de gestion en matière de sécurité routière. Le Comité est composé de trois représentants par État.
- *Directive n° 12/2009/CM/UEMOA portant institution d'un schéma harmonisé de gestion de la sécurité routière dans les États de l'UEMOA.* Selon l'Article 3 : 1) chaque État a une politique nationale de sécurité routière définie par voie législative ou réglementaire ; 2) un organisme consultatif multisectoriel est établi et a pour mission de donner avis sur toutes les questions de conception et de mise en œuvre de la politique de sécurité

routière ; 3) cet organisme consultatif est composé de représentants des domaines visés à l'Article 4. Un organisme directeur de gestion de la sécurité routière est constitué; il est doté de l'autonomie financière et de gestion, et chargé de la conduite et de la mise en œuvre de la politique, des programmes ou des projets nationaux de sécurité routière notamment la collecte des données d'accidents routiers, les études, les recherches, la communication, l'information, l'éducation et la formation des usagers de la route. L'Article 4 appelle à la participation de toutes les parties prenantes dans les domaines de la formation, de la construction et du développement des infrastructures routières, de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, des contrôles routiers, des assurances automobiles et de la justice — pour ne citer que les plus importantes.

- *Directive n° 14/2009/CM/UEMOA portant institution et organisation d'un système d'information sur les accidents de la circulation routière dans les États membres de l'UEMOA.* L'Article 4 de cette Directive établit un formulaire à remplir, une procédure de collecte des données, une base de données. Le système comprend en outre un dispositif de cartographie des données d'accidents routiers et un dispositif de suivi des victimes des accidents routiers.

Plusieurs règlements ont été publiés par le Conseil des Ministres, et sont directement applicables dans les États membres.

- Règlement n° 14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle des véhicules lourds de transport des marchandises dans les États membres.
- Décision n° 15/2005/CM/UEMOA portant modalités d'application du plan régional de contrôle sur les axes routiers inter-États suite au Protocole additionnel n° II relatif aux Politiques sectorielles de l'UEMOA.
- Directive n° 08/2005/CM/UEMOA relative à la réduction des points de contrôle sur les axes routiers inter-États de l'UEMOA.

**535. Corridors routiers.** La politique routière de l'UEMOA accorde une large priorité au développement des corridors ouvrant accès aux zones intérieures et aux pays sans accès direct à la mer. La Décision n° 39/2009/CM/UEMOA portant création et gestion des corridors de l'Union est un instrument d'importance majeure en ce domaine. Cette Décision a créé 11 corridors et organisé leur gestion<sup>160</sup>. L'Article 4 dispose que chaque corridor de l'Union est géré par un Co-

mité placé sous l'autorité d'un Conseil d'Orientation et sous la supervision de la Commission de l'UEMOA. Il ajoute que la gestion de plusieurs corridors peut être assurée par un comité de partenariat public-privé composé de 12 membres dont six du secteur public et six du secteur privé. Cette Décision est importante, car elle décrit de manière détaillée la mission du Conseil d'orientation (Article 5) ainsi que celle des Comités de gestion (Article 8). Elle innove en introduisant pour la première fois le concept de gestion dans le cadre d'un partenariat public-privé dans la sous-région. Les Comités de gestion ont pour mission : 1) d'identifier les obstacles qui entravent la fluidité du trafic et les actions à mener pour y remédier ; 2) de veiller à l'application de la réglementation communautaire, en matière de facilitation des transports et du transit routiers sur le corridor dont ils sont chargés ; d'évaluer l'impact de toute mesure de facilitation sur les performances du corridor ; 3) de recueillir et de diffuser toutes informations relatives à la facilitation des transports et du transit sur le corridor ; 4) d'assurer la promotion du corridor ; 5) d'informer et de sensibiliser les usagers de toute décision ou mesure susceptible d'avoir un effet sur le corridor ; et 6) de prendre les dispositions nécessaires en vue de faire respecter les règles relatives à la facilitation des transports applicables au corridor. L'Article 9 met l'accent sur le fait que les Comités de gestion sont composés de représentants du secteur public et du secteur privé. Le Corridor Abidjan-Lagos présente un intérêt particulier et est examiné à la section E.

536. **Transports maritimes.** En 1998, le Conseil des Ministres de l'UEMOA a formulé des recommandations en vue de l'établissement d'un programme commun de développement du sous-secteur maritime (recommandations datées de mai 1998 et du 3 juillet 1998) ainsi que des recommandations pour la coordination des différents programmes nationaux en la matière. Il a rappelé aux membres l'importance des transports maritimes pour le commerce extérieur de l'UEMOA. Le Conseil s'est déclaré préoccupé par la diminution de la contribution des flottes des États membres au trafic maritime et par le manque de coordination des stratégies nationales face à l'évolution rapide de l'environnement maritime international. Il a également noté le manque de coopération entre les opérateurs et les carences au niveau de la collecte des données et des communications. Il a par conséquent recommandé que l'UEMOA : 1) renouvelle ses efforts de coordination sur un marché libre en application de réglementations communes à tous les États membres de l'UEMOA, et 2) mette en place des comités nationaux chargés de définir la politique maritime commune. Il a en outre recommandé que les ports coopèrent et qu'une compagnie d'exploitation maritime de l'UEMOA soit mise en place

dans le cadre d'un effort concerté de toutes les parties intéressées du secteur public et du secteur privé.

Après avoir mené des efforts pour définir une politique maritime, l'UEMOA a publié un nombre de recommandations et de directives au cours des 10 années suivantes.

- 537. Règlement n° 02/2008/CM/UEMOA.** Ce Règlement s'applique aux transports maritimes intérieurs des États membres de l'UEMOA, aux transports maritimes intracommunautaires et aux transports maritimes internationaux au départ ou à destination d'un port d'un État membre. Il concerne aussi bien le transport de passagers que le transport de marchandises.
- 538. Règlement n° 03/2008/CM/UEMOA.** Ce Règlement, en date du 28 mars 2008, s'applique aux consignataires de navires et agents maritimes, aux consignataires de la cargaison, aux commissionnaires de transport et aux prestataires de services de transports maritimes et de services portuaires dans les États membres.
- 539. Directive n° 04/2008/CM/UEMOA.** Cette Directive, en date du 28 mars 2008, porte sur la mise en place d'un cadre institutionnel harmonisé du sous-secteur maritime au sein de l'UEMOA. Elle a pour objet de faciliter la mise en œuvre du Programme commun de développement du sous-secteur maritime et vise également à harmoniser les actions des différentes institutions publiques ou privées intervenant dans le sous-secteur.

De manière générale, le délai entre la définition des principes en 1998 et leur mise en application hésitante 10 ans plus tard semble témoigner de la difficulté que présente la mise à exécution d'une politique maritime commune. Le trafic est contrôlé par des compagnies étrangères, et la concurrence est extrême, ce qui n'exclut pas la possibilité d'accords entre compagnies dans le droit fil des anciennes conférences maritimes. Il est difficile d'obtenir des informations en raison du respect du secret qui caractérise le secteur. Il serait extrêmement coûteux de constituer une compagnie de l'UEMOA. Une telle compagnie ne pourrait en outre opérer que sous un pavillon national, ce qui soulèverait de graves problèmes. Enfin, la coopération entre les ports est une utopie en particulier parce que les ports africains se font de plus en plus concurrence par suite du développement des transports routiers entre les pays.

- 540. Transports aériens.** En 2002, un programme-cadre des transports aériens communs a été lancé pour les États membres de l'UEMOA, conformément aux dispositions de l'Article 2 du Traité. Ce programme visait essentiellement à : 1) ouvrir le territoire de l'Union et à mettre en place un système de transport aé-

rien opérant conformément aux normes internationales ; 2) promouvoir l'efficacité de l'administration de l'aviation civile et la compétitivité des opérations de transport aérien ; 3) donner aux populations pauvres accès aux transports aériens à un coût réduit ; et à 4) assurer l'harmonisation des politiques sectorielles nationales. Le Projet de sécurité des transports aériens d'Afrique de l'Ouest et centrale a été lancé et financé par la Banque mondiale en 2006 dans le but d'améliorer le respect des normes de sécurité de l'OACI par les autorités de l'aviation civile (AAC), et enfin de renforcer le respect des normes de sécurité de l'OACI par les principaux aéroports internationaux. Le projet se trouve maintenant dans ses phases finales et ses résultats sont jugés satisfaisants.

- 541. Évaluation.** Bien que l'UEMOA se dote de solides institutions, il lui faudra résoudre de nombreux problèmes pour pouvoir atteindre les objectifs du Traité. En 2008, la Commission de l'UEMOA a souligné dans son rapport annuel la persistance d'obstacles à la circulation des marchandises. Il s'agit, par exemple, des goulots d'étranglement techniques et administratifs imposés aux produits de la Communauté, notamment sous la forme des formalités d'inspection avant le chargement et l'obligation d'importation de quantités minimales. Il existe également des obstacles physiques à la liberté de circulation des marchandises, telles que les escortes, les déductions indues, et la multiplicité des barrières le long des corridors de la Communauté.
- 542. Transport routier.** Un plan d'action communautaire est actuellement mis en œuvre dans le domaine du transport routier. Ce plan a cinq composantes : 1) le Programme routier I, UEMOA/Ghana ; 2) le programme de construction routière pour le Corridor Bamako-Dakar passant par le sud ; 3) un programme de construction pour la route Dori-Tera ; 4) un programme de construction et de facilitation du transport pour le Corridor Dakar-Conakry ; et 5) le projet de construction de la route Boke-Quebo et de facilitation du transport dans le Corridor Conakry-Bissau. La plupart de ces programmes de construction routière et de facilitation des transports sont en cours malgré les problèmes de financement auxquels sont confrontés les États membres. Sur le plan de la facilitation des transports, la construction et l'équipement des points d'inspection aux frontières sont achevés et ces points d'inspection sont ouverts dans le cas de certains des projets. Un observatoire des pratiques inappropriées sur les principaux axes routiers inter-États a été mis en place avec un appui extérieur. Des règles relatives à la simplification et à l'harmonisation des procédures concernant la circulation des marchandises et des véhicules le long des corridors sont en cours d'élaboration.

- 543. Transport maritime.** Depuis 2008, plusieurs règlements ont été adoptés pour les transports maritimes dans le but d'harmoniser et de renforcer le secteur. Les lois formulées en 2009 visent à remédier aux difficultés rencontrées dans les domaines des transports et de la facilitation du transit. Le concept de gestion des corridors dans le cadre d'un partenariat public-privé devrait améliorer le processus de facilitation et de transit dans la sous-région.
- 544. Transport aérien.** Pendant plusieurs années après l'adoption du programme commun des transports aériens, l'UEMOA a réalisé des progrès en adoptant plusieurs règlements conformes à la Décision de Yamoussoukro ; certains allaient même au-delà des dispositions de cette dernière. Par exemple, le Règlement 24/2002/CM/UEMOA sur les conditions d'accès au marché des transporteurs aériens au sein de l'UEMOA accorde à ces derniers toutes les libertés, y compris de cabotage, après agrément par les États membres. Ce règlement va au-delà des exigences de la Décision de Yamoussoukro, qui couvre l'octroi des droits de Troisième, Quatrième et Cinquième liberté. Le Règlement n° 07/2002/CM/UEMOA sur les tarifs des services de transports aériens des passagers, de fret et de courrier au sein de l'UEMOA autorise les transporteurs à librement fixer leurs tarifs en déposant des avis seulement 24 heures à l'avance tandis que la décision de Yamoussoukro exige le dépôt des tarifs au moins 30 jours à l'avance.

## **E. CORRIDOR ABIDJAN-LAGOS**

- 545. Généralités.** Le Mémoire d'Entente portant création du Corridor Abidjan-Lagos a été signé à Accra (Ghana) en septembre 2007 par le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Nigéria, le Togo, la Commission de la CEDEAO. Le Mémoire couvre la libre circulation des personnes et des biens le long du Corridor (Article 1.2). Il a été suivi d'un autre mémorandum d'entente signée par la Commission de la CEDEAO et l'Organisation du Corridor Abidjan-Lagos (OCAL) en juillet 2008. Dans ce mémorandum d'entente, les deux parties signataires sont convenues : 1) qu'elles établiraient et maintiendraient un excellent cadre de collaboration et de dialogue, et 2) que la Commission de la CEDEAO confierait à l'OCAL une partie de l'exécution de son programme de facilitation du transit et de transports routiers.
- 546. Contenu.** Les principales dispositions du Mémoire d'entente portant création du Corridor Abidjan-Lagos sont énoncées au Chapitre 2, Gestion des

postes frontaliers et maintien de l'ordre, et dans le Chapitre 3, Dispositions institutionnelles. Les dispositions les plus importantes visent à :

- Fournir des équipements adéquats pour les postes frontaliers et assurer leur entretien conformément aux conditions requises pour l'usage des utilisateurs et des opérateurs des postes frontaliers.
- Améliorer la coopération entre les services des douanes en renforçant la formation sur la facilitation du commerce au profit de tous les intervenants, en particulier les acteurs douaniers.
- Améliorer l'échange des statistiques, la surveillance du transit et le partage des données entre le siège des douanes et les postes frontaliers et entre les pays du Corridor.
- Établir des comités frontaliers conjoints qui servent comme forum pour la consultation et la communication des problèmes concernant les opérations des postes frontaliers.
- Harmoniser les heures ouvrables de toutes les agences frontalières au niveau des pays concernés et augmenter les heures ouvrables au niveau des postes frontaliers pour faciliter le mouvement des personnes et des biens quand le niveau du trafic le justifie.
- Développer et mettre en œuvre des stratégies coordonnées pour le contrôle du trafic routier, y compris les contrôles de charge à l'essieu et l'application de la réglementation du trafic routier.
- Développer un plan commun définissant les délits et les pénalités pour le trafic routier ainsi que les documents utilisés par les agents concernés.
- Éliminer les contrôles pour les biens et les personnes en transit.
- Assurer l'entretien régulier des infrastructures routières.
- Installer et assurer la maintenance de la signalisation routière.
- Assurer le contrôle des emprises et l'amélioration de la sûreté et de la sécurité des véhicules, des usagers et des marchandises.

**547. Objectifs.** Ces dispositions visent à : 1) faciliter la libre circulation des personnes et des biens sur le Corridor Abidjan-Lagos moyennant grâce à la simplification et l'harmonisation des contrôles frontaliers qui régissent la libre circulation des personnes et des biens, à la réalisation de l'interconnectivité entre les autorités douanières le long du Corridor et au développement et à la mise

en œuvre de stratégies coordonnées pour le contrôle du trafic et de la sécurité routière ; 2) établir et développer des consensus et promouvoir la coopération et l'échange d'information entre toutes les agences frontalières ; 3) assurer et superviser la mise en œuvre du Programme de la CEDEAO le long du Corridor Abidjan-Lagos ; et 4) assurer le respect du code international de transit.

**548. Institutions.** Le Protocole additionnel de 2008 a établi l'OCAL en tant qu'Organisation du Corridor Abidjan-Lagos pour la lutte contre le VIH/SIDA. Les Comités de transport routier, de facilitation du transit et de gestion des postes transfrontaliers le long des corridors en Afrique de l'Ouest ont été créés par une Décision des Chefs d'État et de Gouvernement de 2005 pour assurer le suivi de la performance du Corridor.

**549. Évaluation.** De manière générale, toutes les composantes du projet ont donné des résultats satisfaisants. Dans le domaine de la santé, il a permis de sensibiliser la population aux dangers que présente le VIH/SIDA, d'atténuer le préjugé à l'égard de la maladie et d'assurer une collaboration plus étroite entre les États membres. Dans le domaine du transport et du transit, il a permis de renforcer les capacités des douaniers aux frontières et d'améliorer les pratiques pour appréhender les criminels. Un projet d'une durée de six ans, financé par la Banque mondiale, qui vise à réduire les obstacles au commerce et aux transports dans les ports et le long des routes du Corridor, a été lancé en août 2010.

Le Mémoire d'Entente sur la Facilitation du transport et du transit routiers sur le Corridor Abidjan-Lagos fait l'objet de l'Annexe VII-31 du présent recueil.

## F. UNION DU FLEUVE MANO<sup>161</sup>

**550. Généralités.** La Déclaration du Fleuve Mano a été signée à Malema (Sierra Leone) le 3 octobre 1973 par les Présidents du Libéria et de la Sierra Leone suite aux déclarations antérieures du 16 mars 1971 et du 28 janvier 1972 portant sur l'accélération de la croissance économique, des progrès sociaux et des avancées culturelles des deux pays. La Guinée a rejoint l'Union du Fleuve Mano le 25 octobre 1980. D'après la Déclaration :

- Une union douanière dénommée Union du Fleuve Mano est créée.
- Les échanges entre les États de l'Union du Fleuve Mano seront libéralisés par suite de l'élimination des obstacles tarifaires et non tarifaires.

- Les taux des droits à l'entrée sur les marchandises d'origine locale seront harmonisés.
- Le Secrétariat de l'Union sera installé à Freetown et une École de formation des douaniers sera ouverte à Monrovia.

**551. Transports.** Des accords supplémentaires ont été signés sous forme de protocoles successifs sur lesquels on manque d'informations. Le Quatrième Protocole (1980) recense une série d'activités contributives ou de politiques communes, notamment un programme commun de développement des transports. Le Treizième Protocole consolidé établit une Commission technique des Transports et des Communications au sein du Secrétariat de l'Union.

**552. Évaluation.** L'Union du Fleuve Mano est restée inactive pendant la période de troubles qui a secoué la région. Elle a repris ses fonctions le 20 mai 2004 lors du Sommet des Chefs d'État organisé à Conakry (Guinée). Aucun document n'est toutefois disponible qui permettrait de procéder à une analyse concrète.

La Déclaration du Fleuve Mano est enregistrée au Secrétariat de l'ONU sous le n° 16308 (référence 952 Recueil des Traités 264). La Déclaration fait l'objet de l'Annexe VII-32 au présent recueil.

## **G. INSTRUMENTS RELATIFS AU TRANSPORT FLUVIAL<sup>162</sup>**

**553.** Quatre instruments sont en vigueur :

- Deux instruments 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.
- Deux instruments de 1964 et de 1980 concernant le fleuve Niger.

Les instruments de 1972 sur le fleuve Sénégal ont été précédés d'un accord initial signé le 17 février 1968, instituant 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. L'Accord est enregistré au Secrétariat de l'ONU (672 Recueil des Traités des Nations Unies 251). L'OERS a été dissoute le 17 novembre 1971 par suite des relations difficiles entre la Guinée et le Sénégal<sup>163</sup>.

554. La Convention et Statuts relatifs à la mise en valeur du bassin du Lac Tchad, conclue par le Cameroun, le Niger, le Nigéria et le Tchad le 22 mai 1964 dispose, dans son Article 7, que les États membres « établiront des règlements communs pour faciliter au maximum la navigation et le transport 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.

a. *Convention de Nouakchott de 1972 relative au statut du fleuve Sénégal*

555. 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 mentionne les raisons économiques de la mise en valeur du fleuve Sénégal et, notamment son utilisation pour la navigation. Seul cet aspect est examiné ici.

556. **Principes.** La Convention se réfère, dans son préambule, à la Charte de l'ONU et à la Charte de l'Organisation de l'Unité africaine, mais pas à la Convention et Statut de 1921 sur les fleuves internationaux, peut-être parce que les États membres, qui étaient alors des colonies françaises, n'ont pas bénéficié de la ratification par la France de la Convention de 1921. Les principaux principes de la Convention sont présentés ci-après :

- *Article 1.* Le fleuve Sénégal est déclaré fleuve international, y compris ses affluents. La Convention ne fournit toutefois aucune définition de ce qu'est un fleuve international et, comme indiqué précédemment, elle ne mentionne pas l'instrument de 1921 qui aurait pu fournir cette définition.
- *Article 2.* Les États contractants « affirment solennellement leur volonté de garantir ... l'égalité de traitement des utilisateurs ».

557. **Provisions on transport.** Les principales dispositions du Titre II concernant les transports sont présentées ci-après :

- *Article 6.* La navigation est « entièrement libre et ouverte aux ressortissants [des États contractants], aux bateaux et marchandises des États contractants, aux bateaux affrétés par un ou plusieurs États contractants sur un pied d'égalité en ce qui concerne les droits de port et les taxes sur la navigation commerciale ». Les bateaux et navires étrangers seront soumis à une réglementation commune qui sera élaborée ultérieurement.

- *Article 7.* Les États contractants s'engagent à maintenir leurs secteurs du fleuve en état de navigabilité. Des conventions spéciales préciseront les règles et les procédures de financement.
- *Article 8.* Les taxes et redevances n'auront aucun caractère discriminatoire et ne seront perçues qu'à titre de rémunération et à un niveau représentatif des services rendus aux transports et à la navigation.
- *Article 9.* Les routes, les chemins de fer ou canaux qui pourront être établis dans le but spécial d'éviter les sections non navigables du fleuve seront considérés comme partie intégrante de celui-ci et seront également ouverts au trafic international. Les lacs pourront, dans les mêmes conditions être ouverts au trafic international. Il ne pourra être perçu sur ces routes, chemins de fer et canaux que des péages calculés sur les dépenses de construction, d'entretien et d'administration des installations et des services.
- *Article 10.* Un régime commun sera établi dans le but d'assurer la sécurité et le contrôle de la navigation, de manière à faciliter autant que possible le trafic.

Cette Convention fait l'objet de l'**Annexe VII-33** du présent recueil. La Convention ne semble pas avoir été enregistrée au Secrétariat de l'ONU. Elle ne semble pas figurer dans le Recueil des Traités des Nations Unies.

b. *Convention de Nouakchott de 1972 portant création de l'Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal*

- 558.** La Convention portant création de l'Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal a été conclue à Nouakchott (Mauritanie) le 11 mai 1972 et amendée le 15 avril 1973 par la Résolution n °4/CCEG CD. Les signataires étaient le Mali, la Mauritanie et le Sénégal, auxquels s'est, depuis lors, jointe la Guinée.
- 559. Domaine et objectifs.** La Convention crée une « organisation commune de coopération pour le développement des ressources du fleuve Sénégal dénommée Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal (OMVS) ». L'Organisation est chargée de l'application de la Convention de 1972, de la coordination des études et de toute mission que les États membres voudront lui confier (Article 1).

**560. Organes.** Les organes de l'Organisation sont :

- *Conférence des Chefs d'État (Articles 3 à 6)*, qui est chargée de définir la politique et de prendre les décisions.
- *Conseil des Ministres*. Cet organe de conception et de contrôle de l'Organisation (Article 8) élabore la politique générale, approuve le budget et prend les décisions financières, notamment en ce qui concerne les contributions financières de chaque État membre (Articles 8 à 11).
- *Secrétariat général (Articles 12 à 16)*. Cet organe permanent est chargé de l'administration courante, des études, se des examens, des statistiques, etc.

**561. Évaluation.** Les accords entre les États riverains ne cessent d'être renforcés. La Charte de 2002 énonçant les principes et les procédures d'allocation pour l'utilisation des ressources en eau par les différents secteurs témoigne des efforts systématiques déployés en ce domaine et est particulièrement importante pour le développement durable de la sous-région. Plusieurs tentatives ont été déployées dans le but d'accroître la participation de la Guinée au processus de prise de décision. En 2003, la Guinée a participé au sommet des Chefs d'État à Nouakchott (Mauritanie). En 2004, le pays a participé pour la première fois à la réunion interministérielle tenue à Dakar (Sénégal) entre la Guinée et les États membres de l'OMVS.

La Convention portant création de l'Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal fait l'objet de l'**Annexe VII-34** du présent recueil. Elle ne semble pas avoir été enregistrée au Secrétariat de l'ONU et n'a pas été trouvée dans le Recueil des Traités des Nations Unies.

c. *Accord de Niamey de 1964 relatif à la Commission du Fleuve Niger et à la navigation et aux transports sur le fleuve Niger*

**562.** L'Accord relatif à la Commission du Fleuve Niger et à la navigation et aux transports sur le fleuve Niger a été conclu à Niamey (Niger) le 25 novembre 1964 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 le 2 février 1968 et le 15 juin 1973, à Lagos le 26 février 1979 et, par la Convention de Faranah, le 21 novembre 1980.

563. L'Accord de Niamey de 1964 relatif à la Commission du fleuve Niger est en vigueur parce que tous les États membres l'ont ratifiée en 1965-1966. Il a été adopté lors de la Conférence des États riverains du fleuve 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. L'Accord de Niamey de 1964, en vertu de son Article 12, fait toutefois partie intégrante de l'Acte de Niamey.
564. **Applicabilité de la Convention de 1921.** L'Accord de Niamey ne fait pas référence à la Convention de 1921 sur les voies navigables d'intérêt international. Les États signataires ne se considèrent donc pas liés par les termes de cette dernière. Il convient toutefois de noter que le Nigéria pourrait être partie à ladite Convention, car il a hérité de la ratification opérée par le Royaume-Uni pour son compte, lorsqu'il faisait partie de l'Empire britannique. Dans tous les cas, les règles énoncées dans l'Accord s'inscrivent dans le droit fil de la Convention de 1921, notamment en ce qui concerne en particulier l'ouverture de la navigation au trafic international, l'égalité de traitement et la fixation des tarifs et des taux à des niveaux raisonnables.
565. **Organes.** Les principales dispositions de l'Accord de Niamey sont présentées ci-après :
- *Article 1.* Une Commission du Fleuve Niger est créée à Niamey.
  - *Article 2.* La Commission prépare les règlements communs permettant la pleine application des principes affirmés dans l'Acte de Niamey. Ces règlements ont force obligatoire après approbation des États riverains dans un délai fixé par la Commission. La Commission maintient la liaison entre les États riverains, rassemble toutes les informations sur le Fleuve Niger et son bassin, suit l'exécution des études et des travaux intéressant le bassin, et élabore les règlements relatifs à la navigation.
  - *Articles 3 à 8.* Chaque État riverain nomme un Commissaire. Les Commissaires se réunissent une fois par an. Un Secrétaire administratif exécute les affaires de la Commission avec l'assistance du personnel.
  - *Article 11.* La Commission aura le statut d'un organisme international.

La Commission du Fleuve Niger semble s'être réunie à six reprises entre 1964 et 1980 et a été remplacée cette année-là par l'Autorité du Bassin du Niger.

**566. Transports.** Les dispositions de l'Accord concernant les transports sont présentées ci-après :

- *Article 13.* Les taxes et redevances auxquelles sont assujettis les bateaux et les marchandises utilisant le fleuve ou les aménagements annexes seront représentatives des services rendus à la navigation et n'auront aucun caractère discriminatoire.
- *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 des dépendances de celui-ci et seront également ouverts au trafic international.

Il ne pourra être perçu sur ces ouvrages, que des péages calculés sur les dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation. Quant aux taux de ces péages, les nationaux de tous les États seront traités sur un pied de parfaite égalité.

L'Accord relatif à la Commission du Fleuve Niger et à la navigation et aux transports sur le fleuve a été enregistré au Secrétariat sous le n° 8507 (référence 587 Recueil des Traités des Nations Unies 362). Il fait l'objet de l'**Annexe VII-35** du présent recueil.

d. *Convention de 1980 portant création de l'Autorité du Bassin du Niger (et Protocole relatif au Fonds de développement du Bassin du Niger)*

**567. Généralités.** La Convention portant création de l'Autorité du bassin du Niger a été conclue à Faranah (Guinée) le 21 novembre 1980 entre les signataires de l'Accord de Niamey de 1964 dont elle constitue une révision, selon son Article 21. Basée sur l'Acte de Niamey de 1964, elle est née de la volonté de redynamiser la Commission du Fleuve Niger, ainsi que décidé lors d'une réunion des Chefs d'État et de Gouvernement tenue à Lagos en janvier 1979. Elle a pour objectif ultime de promouvoir le développement économique des États membres par le développement intégré du Bassin du Niger (voir le Préambule de la Convention).

**568. Organes.** Les dispositions suivantes décrivent les organes de l'Autorité du Bassin du Niger :

- *Article 1.* La Commission du Niger devient l'Autorité du Bassin du Niger.
- *Articles 5 à 7.* Les institutions de l'Autorité du Bassin du Niger sont le Sommet des Chefs d'État et de Gouvernement, le Conseil des Ministres, le

Comité technique des experts, le Secrétariat exécutif et ses organes spécialisés. Le Sommet des Chefs d'État et de Gouvernement 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 exécutif—organe d'exécution de l'Autorité. Chaque État membre est représenté dans chacun des deux organes et y dispose d'une voix.

- *Articles 10 to 14.* Le budget de fonctionnement de l'Autorité est financé par des contributions des États membres, réglées en monnaie convertible. Les comptes sont tenus en Droits de tirage spéciaux.
- *Article 16.* L'Autorité du bassin du Niger a la personnalité juridique en tant qu'organisation intergouvernementale. Le Secrétaire exécutif et son adjoint jouissent des immunités diplomatiques.

**569. Transport.** Les compétences de l'Autorité sont beaucoup plus étendues que celles de la Commission, car elle est en fait responsable de la politique de développement intégré du bassin du Niger, y compris des transports. Ses devoirs spécifiques en ce domaine sont énumérés dans l'Article 4-2(b) :

- Conception, étude et réalisation de travaux, d'ouvrages et de projets relatifs aux transports
- Aménagement et entretien des chenaux navigables
- Développement du transport fluvial et promotion d'un système intégré de transport multimodal (mer, fleuve, route, rail,) comme facteur d'intégration et de désenclavement des États membres du Sahel.

La Convention de Faranah de 1980 n'étant qu'une révision de l'Accord de Niamey de 1964, il est probable que les dispositions financières (péages et droits) stipulées en 1975 demeurent applicables.

La Convention portant création de l'Autorité du bassin du Fleuve Niger et le Protocole qui l'accompagne sont entrés en vigueur le 2 décembre 1982. Elle est enregistrée au Secrétariat de l'ONU sous le n° 22675 et est publiée dans le Recueil des Traités des Nations Unies. Elle fait l'objet de l'Annexe VII-36 du présent recueil.

**570.** Un instrument juridique a été adopté à l'occasion du huitième Sommet des Chefs d'État et de Gouvernement qui s'est tenu le 30 avril 2008 dans le but d'assurer une gestion durable du fleuve Niger. Cet instrument doit aussi servir de base juridique aux efforts visant à prévenir et gérer tout risque pouvant

émaner des utilisateurs du fleuve. La gestion de ce dernier suscite maintenant un grand intérêt non seulement parce qu'il offre à une proportion élevée des populations des États riverains une voie d'accès aux services sociaux ou aux marchés, mais aussi parce que sa bonne exploitation pourrait largement contribuer à réduire la pauvreté et à protéger l'environnement.

## **H. CHARTE DES TRANSPORTS MARITIMES DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET CENTRALE ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS**

571. Trois niveaux d'instruments juridiques sont examinés dans cette section :

- La Charte des transports maritimes de 1975, qui énonce les objectifs fondamentaux de la politique des transports maritimes.
- La Convention de 1977 relative à l'institutionnalisation de la Conférence ministérielle des ministres responsables des transports maritimes dans les États signataires.
- Les Annexes à la Convention de 1977 qui constituent elles-mêmes des conventions instituant :
  - L'Association des armements nationaux
  - L'Union des Conseils des chargeurs nationaux
  - L'Association de gestion des ports
  - Un cadre de régionalisation des Centres de formation maritime de Nungua/Accra et d'Abidjan.

Aucun de ces instruments n'a été enregistré au Secrétariat de l'ONU. Ils ne figurent pas dans le Recueil des Traités des Nations Unies.

### *a. Charte des transports maritimes d'Abidjan de 1975*

572. **Généralités.** Les pays ci-après ont ratifié la Charte des transports maritimes signée à Abidjan (Côte d'Ivoire) le 7 mai 1975 ou y ont adhéré : Angola, Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Cabo Verde, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Libéria, Mali, Mauritanie, Niger, Nigéria, République centrafricaine (alors Empire), Sénégal, Sierra Leone, Tchad, Togo, et Zaïre.

**573. Affaires maritimes.** Les décisions prises dans le domaine maritime durant la conférence d'Abidjan de 1975 et formulées dans la Charte ont consisté à :

- Créer un organisme permanent de concertation sur les transports maritimes et institutionnaliser la Conférence ministérielle chargée des affaires maritimes.
- Créer des conseils des chargeurs et les regrouper dans un organisme de coopération.
- Établir des comités nationaux et régionaux de facilitation.
- Organiser l'intervention de l'État dans le domaine des services auxiliaires (transit, acconage, manutentions, etc..).
- Encourager le groupage du fret, et l'expansion des contrats FOB pour les importations et CAF pour les exportations.
- Créer des organismes locaux d'assurance maritime.

**574. Compagnies maritimes de navigation.** Les objectifs retenus consistent à :

- Développer les compagnies de navigation locales.
- Prendre la majorité des actions lors de la création d'une compagnie maritime de navigation nationale en collaboration avec des pays étrangers.
- Créer une conférence maritime africaine de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.
- Africaniser rapidement les représentations en Afrique des conférences maritimes étrangères desservant les côtes de la région.
- Entreprendre une étude sur la possibilité de créer des compagnies de navigation régionales.

**575. Ports.** Les décisions prises consistent à :

- Développer des structures de gestion accordant une large autonomie aux établissements portuaires, afin d'en accroître l'efficacité.
- Encourager l'association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.
- Entreprendre des études de développement portuaire afin de pouvoir recevoir les navires-vraquiers et porte-conteneurs.

**576. Pays sans littoral.** Pour ces États, les objectifs consistent à :

- Institutionnaliser la participation des pays sans littoral à la gestion des ports dont ils sont tributaires.
- Accorder des tarifs spéciaux aux marchandises en provenance ou à destination des pays sans littoral.

**577. Formation.** Il a été décidé de développer des écoles et des centres régionaux de formation.

La Charte des transports maritimes pour l'Afrique centrale et l'Afrique de l'Ouest fait l'objet de l'Annexe VII-37 du présent recueil.

b. *Convention relative à l'institutionnalisation de la Conférence ministérielle*

**578.** La Convention d'Accra relative à l'institutionnalisation de la Conférence ministérielle a été remplacée par l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAO), qui est examinée au Chapitre III, Instruments de portée régionale.

**579. Objectifs.** Le 27 février 1977, les signataires de la Charte des transports maritimes ont signé la Convention relative à l'institutionnalisation de la Conférence ministérielle à Accra (Ghana). La Conférence se donne les objectifs suivants (Articles 1 à 5) :

- Création de marines marchandes nationales et régionales, de conseils nationaux des chargeurs et de centres de formation régionaux.
- Adoption de mesures pour développer et améliorer la gestion et l'exploitation des ports et pour accorder aux pays sans littoral des traitements préférentiels et des facilités de transit adéquates.

**580. Organes.** La Conférence ministérielle est composée de :

- *L'Assemblée générale (Articles 6 à 10).* L'Assemblée générale est composée des ministres chargés de la marine marchande.
- *Secrétariat général permanent (Articles 11 et 12).* Il est l'organe exécutif de la Conférence ministérielle.
- Des organes spécialisés dont les statuts sont annexés aux statuts de la Conférence : Association des compagnies nationales de navigation maritime,

Union des conseils nationaux des chargeurs, Association de gestion des ports, Centres de formation maritime de Côte d'Ivoire et du Ghana.

Le siège de la Conférence ministérielle se trouve à Lagos (Nigéria). La Conférence a décidé de constituer une Association des administrations maritimes/de la marine marchande qui a pour objectif de réunir toutes les administrations maritimes afin de coopérer au développement des capacités nationales et sous-régionales dans le domaine de la sûreté, de la sécurité et de la protection de l'environnement.

La Convention relative à l'institutionnalisation de la Conférence ministérielle fait l'objet de l'Annexe VII-38 du présent recueil.

c. *Association des compagnies nationales de navigation maritime*

**581. Statut juridique et objectifs.** La Constitution de l'Association des compagnies nationales de navigation maritime constitue l'Annexe A de la Convention d'Accra et en fait partie intégrante. Le Préambule fait expressément référence au Code de conduite des Conférences maritimes adopté à Genève le 7 avril 1974 et à la nécessité pour les Parties à la Convention d'Accra de créer des compagnies nationales de navigation maritime. Les objectifs de l'Association consistent principalement à harmoniser et à coordonner les activités et les politiques commerciales des compagnies nationales, dans le but d'utiliser de manière optimale et économique leurs capacités de transport.

**582. Organes.** Les organes de l'Association sont :

- *Le Conseil.* Cet organe est constitué des dirigeants des compagnies nationales de navigation maritime des États membres.
- *Le Comité des opérations.* Ce Comité est formé des Directeurs de l'exploitation de chacune des compagnies de navigation maritime membres de l'Association.
- *Secrétariat Permanent.*

La Convention sur l'Association des compagnies nationales de navigation maritime (Annexe A de la Charte) fait l'objet de l'Annexe VII-39 du présent recueil.

d. *Union des Conseils nationaux des chargeurs*<sup>164</sup>

583. 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 fait référence au Code de conduite des Conférences maritimes de 1973 et à l'étroite coopération qui doit exister entre les conseils nationaux des chargeurs pour renforcer leur pouvoir de consultation et de négociation avec les conférences maritimes. Elle a pour objectifs de renforcer les mécanismes de négociation, de prendre des mesures concernant les hausses excessives des taux de fret, de rationaliser le trafic et d'appliquer le Code de conduite<sup>165</sup> (Article 3), de promouvoir des politiques de coopération pour le transport des marchandises, et de réduire les effets des coûts de transport sur les économies des États membres.

584. Les organes de l'Union des Conseils nationaux des chargeurs sont :

- *Assemblée générale*. L'Assemblée générale réunit les présidents-directeurs généraux et les membres de l'Union. Il a pour mission de formuler les objectifs et la politique de l'Union, d'examiner et d'approuver le programme d'activités et d'approuver le projet de budget et comptes établi par le Secrétariat général.
- *Comité directeur*. Le Comité directeur est principalement chargé de superviser les opérations du Secrétariat général. Il procède également à l'examen préliminaire du projet de budget et comptes.
- *Secrétariat général*. Le Secrétariat général applique les politiques de l'Union, prépare son programme d'activités et l'exécute après son adoption, prépare le projet de budget et le met en œuvre après son adoption.
- *Auditeurs*. Les auditeurs vérifient et certifient les comptes de l'Union.
- *Comités permanents ou spéciaux*. Ces comités sont constitués par l'Assemblée générale en fonction des besoins.

La Convention de l'Union des Conseils des chargeurs nationaux (Annexe B de la Charte) fait l'objet de l'Annexe VII-40 du présent recueil.

e. *Association de gestion des ports*

585. **Constitution et membres.** L'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) a été constituée en octobre 1972 sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), à la suite d'une recommandation présentée lors d'une réunion des ministres africains des Transports tenue en Tunisie en février 1971. Les Statuts de l'Association constitue l'annexe C de la Convention d'Accra. Elle constitue un accord entre les Directeurs des autorités portuaires, représentés par les Signataires de la Convention d'Accra. L'Article 11 de ces Statuts stipule toutefois que les signatures de cinq autorités portuaires sont nécessaires pour que la Constitution puisse entrer en vigueur et pour conférer la personnalité juridique à l'Association conformément au droit du pays dans lequel l'Association a été déclarée (Nigéria). Les membres actifs de l'Association sont les autorités portuaires. Les membres associés sont les exploitants portuaires des États qui opèrent en dehors des limites de compétence de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) ou des exploitants économiques privés d'États ressortant de la compétence de la CEA mais ne fournissant pas de services portuaires, si les services portuaires de ces États sont contrôlés et/ou financés par l'État.

Il est clair que, dans l'esprit des statuts, les opérateurs portuaires privés, qu'ils soient expatriés ou Africains, ne sont pas les bienvenus dans l'Association.

586. **Objectifs.** L'Association s'emploie à :

- Améliorer, coordonner et harmoniser l'exploitation, les matériels et les services des ports africains.
- Établir des relations avec les entreprises ou associations de transport, les organisations internationales et d'autres.
- Offrir un forum à ses membres.

587. **Organes.** Les organes de l'Association sont :

- *Conseil.* Le Conseil est l'organe suprême de l'Association. Chaque membre peut nommer deux représentants.
- *Secrétariat général.* Le Secrétariat général est financé par les contributions annuelles des États. Le Secrétaire permanent a le statut diplomatique.

- *Comité directeur*. Le Comité directeur se compose d'un président, de deux vice-présidents, d'un trésorier et de deux membres.
- *Comités techniques*. Il s'agit par exemple des comités chargés des questions administratives et juridiques, des finances et des questions économiques.

Les Statuts de l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (Annexe C de la Charte) font l'objet de l'Annexe VII-41 du présent recueil.

f. *Centres de formation*

**588.** 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 fait partie intégrante. Cette Académie régionale se compose de deux grandes écoles : l'École supérieure de navigation (qui forme le personnel navigant et des techniciens supérieurs en maintenance industrielle) et l'École supérieure des transports maritimes (chargée de la formation des cadres sédentaires des entreprises auxiliaires des transports maritimes).

La Convention fait l'objet de l'Annexe VII-42 du présent recueil.

## VIII. Conclusion

Le présent recueil est certes toujours incomplet, surtout dans le cas des accords bilatéraux mais aussi pour certains accords multilatéraux. Si en effet les instruments relatifs aux transports maritimes et aux ports en Afrique de l'Ouest sont dûment recensés et bien connus, il n'en est pas de même dans d'autres régions de l'Afrique. Il faut espérer que la consultation de ce recueil encouragera les lecteurs à transmettre au SSATP le texte des instruments manquant ou lui communiquer les références correspondantes.

Les travaux menés aux fins de l'établissement de ce recueil ont également révélé que l'adhésion aux accords fondamentaux d'application internationale dans les domaines du commerce, du transit, de la facilitation et des transports, et leur ratification est loin d'être le fait de tous les pays. Que certains accords régionaux ou sous-régionaux fassent expressément référence à des conventions que les signataires de ces instruments n'ont pas ratifiées est en soi un signal positif. Il indique que les signataires sont conscients de la supériorité de la norme internationale et qu'ils souhaitent voir leurs propres instruments se conformer au corpus de droit international accepté et appliqué par la communauté des États. Toutefois il conviendrait d'assurer un suivi plus attentif des adhésions requises pour les grandes conventions et de leur ratification. 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'Organisation de l'Unité africaine (qui a précédé l'Union africaine) et le Secrétariat général des Nations Unies. Trop d'accords régionaux ou sous-régionaux n'ont pas été enregistrés au Secrétariat de l'ONU, en dépit des dispositions à cet effet de l'Article 14 de la Charte des Nations Unies. Ces accords ont probablement été enregistrés auprès de l'OUA ou de l'UA, qui est la dépositaire d'un certain nombre de conventions. Néanmoins, outre le fait que cela ne soit pas certain, une institution régionale ne peut se substituer aux Nations Unies. Un sondage portant sur les accords et conventions régionaux et sous-régionaux d'autres parties du monde (autres que l'Afrique) fait ressortir le même type de négligence bien

qu'à un moindre degré. Une piètre consolation certes, mais qui démontre qu'un effort doit être recommandé dans ce domaine également. Cette mise au point peut être l'occasion de dénoncer des accords manifestement périmés, en particulier des accords bilatéraux ou des accords signés par un petit nombre d'États, qui font double emploi avec des accords de plus vaste portée et plus récents, et qui peuvent 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 des différends et leur règlement n'ont pas été évalués. Si l'on fait abstraction de l'action menée par l'Afrique du Sud, les efforts déployés par l'Organisation pour l'harmonisation du droit des affaires en Afrique (OHADA) pour diffuser la jurisprudence sont pratiquement sans égaux. Il est crucial de les imiter et, surtout, de les poursuivre, ailleurs en Afrique. 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 et, malheureusement, du degré de confiance que les opérateurs peuvent avoir dans le cadre juridique et du degré de 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.

## Liste des annexes

### ANNEXES DU CHAPITRE II

Annexe II-1	Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (Genève, 1947)
Annexe II-2	Accord instituant l'Organisation mondiale du commerce (Marrakech, 1994)
Annexe II-3	Convention et Statut sur la liberté de transit (Barcelone, 1921)
Annexe II-4	Convention sur la haute mer (Extraits) (Genève, 1958)
Annexe II-5	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-6	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Montego Bay, 1982)
Annexe II-7	Programme d'action d'Almaty (2003)
Annexe II-8	Convention portant création d'un Conseil de coopération douanière (Bruxelles, 1950)
Annexe II-9	Convention pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Kyoto, 1973)
Annexe II-10	Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières (Genève, 1982)
Annexe II-11	Convention d'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières (Nairobi, 1977)
Annexe II-12	Convention relative au régime douanier des conteneurs (Genève, 1956)
Annexe II-13	Convention relative au régime douanier des conteneurs (Genève, 1972)
Annexe II-14	Convention douanière relative à l'importation temporaire des emballages (Bruxelles, 1960)
Annexe II-15	Convention et le Statut sur le régime international des ports maritimes (Genève, 1923)
Annexe II-16	Convention visant à faciliter le trafic maritime international (Londres, 1965)

Annexe II-17	<i>Amendment to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (2005)</i>
Annexe II-18	Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Bruxelles, 1924)
Annexe II-19	Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (Vienne, 1991)
Annexe II-20	Code de conduite des Conférences maritimes de la CNUCED (Genève, 1974)
Annexe II-21	Convention et Statut sur le régime international des voies ferrées (Genève, 1923)
Annexe II-22	Convention et Statut du régime des voies intérieures navigables d'intérêt international (Barcelone, 1921)
Annexe II-23	Convention sur la circulation routière (Genève, 1949)
Annexe II-24	Protocole relatif à la signalisation routière (Genève, 1949)
Annexe II-25	Convention sur la circulation routière (Vienne, 1968)
Annexe II-26	Convention sur la signalisation routière (Vienne, 1968)
Annexe II-27	Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Genève, 1975)
Annexe II-28	Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules privés (New York, 1954)
Annexe II-29	Convention relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (Genève, 1956)
Annexe II-30	La Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de marchandises (Genève, 1956)
Annexe II-31	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Genève, 1956)
Annexe II-32	Convention sur le transport international multimodal (Genève, 1980)
Annexe II-33	Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal (1992)
Annexe II-34	Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Varsovie, 1929)
Annexe II-35	Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944)

Annexe II-36	Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Montréal, 1999)
Annexe II-37	Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs (Montréal, 2009)
Annexe II-38	Convention sur la suppression des actes illicites concernant l'aviation civile internationale (Beijing, 2010)
Annexe II-39	Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite (2011)

### ANNEXES DU CHAPITRE III

Annexe III-1	Charte de l'Organisation de l'Unité africaine (Addis Abeba, 1963)
Annexe III-2	Acte constitutif de l'Union africaine (Lomé, 2000)
Annexe III-3	Déclaration d'Addis Abeba sur la coopération, le développement et l'indépendance économique (Addis Ababa, 1973)
Annexe III-4	Traité établissant la Communauté économique africaine (Abuja, 1991)
Annexe III-5	<i>Protocol on Relations between the African Union and the Regional Economic Communities (Addis Ababa, 2008)</i>
Annexe III-6	Charte africaine des transports maritimes (Addis Abeba, 1994)
Annexe III-7	<i>African Maritime Transport Charter (2009)</i>
Annexe III-8	Traité de l'OHADA relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique (Port-Louis, 1993)
Annexe III-9	Acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route (2003)
Annexe III-10	Traité instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans les États africains (Yaoundé, 1992)
Annexe III-11	Traité instituant l'Union du Maghreb arabe (Marrakech, 1989)
Annexe III-12	<i>Treaty Establishing the Community of Sahel-Saharan States (Tripoli, 1998)</i>
Annexe III-13	Accord de Partenariat ACP-UE (Cotonou, 2000)
Annexe III-14	Décision de Yamoussoukro (Yamoussoukro, 1999)

ANNEXES DU CHAPITRE IV

Annexe IV-1	Traité instituant une Union douanière et économique de l'Afrique centrale (Brazzaville, 1964)
Annexe IV-2	Convention inter-États de transports routiers de marchandises diverses (Libreville, 1996)
Annexe IV-3	Convention inter-États de transport multimodal en UDEAC (Libreville, 1996)
Annexe IV-4	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 d'Afrique centrale (N'Djamena, 1984)
Annexe IV-6	Code de la navigation intérieure (N'Djamena, 1998)
Annexe IV-7	Réglementation du transport par route des marchandises dangereuses (Malabo, 1999)
Annexe IV-8	Code communautaire de la marine marchande – Organisation des transports maritimes (Bangui, 2001)
Annexe IV-9	Code communautaire de la route (Bangui, 2001)
Annexe IV-10	Traité instituant la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (Libreville, 1983)
Annexe IV-11	Protocole relatif à la libre circulation et au droit d'établissement des ressortissants des États membres de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (Libreville, 1983)
Annexe IV-12	Protocole sur le Transit et les facilités de transit (Libreville, 1983)
Annexe IV-13	Protocole d'entente entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République démocratique du Congo relatif à la construction du pont route-rail entre Brazzaville et Kinshasa et le prolongement du chemin de fer Kinshasa-Ilebo (Kinshasa, 2009)
Annexe IV-14	Protocole de coopération entre la CEEAC et la CEDEAO sur le programme de facilitation du transport et du transit le long du corridor transnational Bamenda-Enungu (2008)
Annexe IV-15	Convention portant création de la Communauté économique des pays des Grands Lacs (Gisenyi, 1976)

- Annexe IV-16** Amendement à l'Accord commercial et de coopération douanière entre la République du Burundi, la République rwandaise et la République du Zaïre (Marchandises en transit) (Gisenyi, 1982)
- Annexe IV-17** Protocole relatif aux normes de transit routier (Gisenyi, 1982)
- Annexe IV-18** Accord instituant un régime fluvial uniforme et créant la Commission internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha (Brazzaville, 1999)
- Annexe IV-19** Convention sur l'exploitation du pool Malebo entre la République du Congo et la République démocratique du Congo (2005)

#### ANNEXES DU CHAPITRE V

- Annexe V-1** Nouvel Accord de transit et de transport du Corridor Nord (Nairobi, 2007)
- Annexe V-2** Accord de transit et de transport du Corridor Nord – Protocole n° 1 Ouvrages et outillages portuaires maritimes (Nairobi, 2007)
- Annexe V-3** Accord de transit et de transport du Corridor Nord – Protocole n° 2 Itinéraires, ouvrages et outillages (Nairobi, 2007)
- Annexe V-4** Accord de transit et de transport du Corridor Nord – Protocole n° 3 Contrôle douanier (Nairobi, 2007)
- Annexe V-5** Accord de transit et de transport du Corridor Nord – Protocole n° 4 Documentation et procédures (Nairobi, 2007)
- Annexe V-6** Accord de transit et de transport du Corridor Nord – Protocole n° 5 Transport ferroviaire des marchandises (Nairobi, 2007)
- Annexe V-7** Accord de transit et de transport du Corridor Nord – Protocole n° 6 Transport routier des marchandises (Nairobi, 2007)
- Annexe V-8** Accord de transit et de transport du Corridor Nord – Protocole n° 7 – Transport par voies navigables intérieures (Nairobi, 2007)
- Annexe V-9** Accord de transit et de transport du Corridor Nord – Protocole n° 8 – Transport par oléoduc (Nairobi, 2007)
- Annexe V-10** Accord de transit et de transport du Corridor Nord – Protocole n° 9 – Transport multimodal de marchandises (Nairobi, 2007)
- Annexe V-11** Accord de transit et de transport du Corridor Nord – Protocole n° 10 – Manutention de marchandises dangereuses (Nairobi, 2007)

- Annexe V-12 Accord de transit et de transport du Corridor Nord – Protocole n° 11 – Facilités accordées aux bureaux de transit, aux négociants et à leurs employés (Nairobi, 2007)
- Annexe V-13 *Central Corridor Transit Transport Facilitation Agency Agreement (Dar es Salaam, 2006)*
- Annexe V-14 *Treaty for the establishment of the East African Community (2007)*
- Annexe V-15 *Agreement Establishing the Intergovernmental Authority on Development (Nairobi, 1996)*

#### ANNEXES DU CHAPITRE VI

- Annexe VI-1a Accord instituant l'Union douanière d'Afrique australe (Pretoria, 1969)
- Annexe VI-1b Accord instituant l'Union douanière d'Afrique australe (2002)
- Annexe VI-2 *Treaty on the Southern African Development Community (Windhoek, 1992)*
- Annexe VI-3 *SADC Protocol on Transport, Communications and Meteorology (Maseru, 1996)*
- Annexe VI-4 Traité établissant un Marché commun pour l'Afrique orientale et australe (Kampala, 1993)
- Annexe VI-5 *COMESA Protocol for Transit Trade and Transit Facilities (Kampala, 1993)*
- Annexe VI-6 *COMESA Protocol on the Establishment of a Third Party Motor Vehicle Insurance Scheme (Kampala, 1993)*
- Annexe VI-7 *COMESA Customs Document – A Completion Guide (1997)*
- Annexe VI-8 *Maputo Corridor Constitution Act (Maputo, 2010)*
- Annexe VI-9 *Memorandum of Understanding on the Development and Management of the Trans-Kalahari Corridor (2003)*
- Annexe VI-10 *Constitution Act of the Dar es Salaam Corridor (2008)*
- Annexe VI-11 *Memorandum of Understanding on Inter Regional Cooperation and Integration Amongst Common Market for the members of the Tripartite (2011)*
- Annexe VI-12 Accord général de coopération entre les États membres de la Commission de l'Océan indien (Victoria, 1984)
- Annexe VI-13 Protocole additionnel à l'Accord général de coopération entre les États membres de la Commission de l'Océan indien (Victoria, 1989)

- Annexe VI-14** Accord relatif à l'Organisation de coopération maritime dans l'océan Indien (Arusha, 1990)
- Annexe VI-15** *Charter of the Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation (1997)*
- Annexe VI-16** *Constitution of the Port Management Association of Eastern and Southern Africa (Mombasa, 1973)*

#### ANNEXES DU CHAPITRE VII

- Annexe VII-1** Traité de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (Lagos, 1975)
- Annexe VII-2** Traité révisé de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (Cotonou, 1993)
- Annexe VII-3** CEDEAO – Décision A/DEC3/8/94 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** CEDEAO – Décision A/DEC 20/5/80 relative au programme de transport
- Annexe VII-5** CEDEAO – Décision C/DEC 8/12/88 sur la deuxième phase du programme routier concernant le raccordement des routes pour améliorer l'accès aux pays sans littoral
- Annexe VII-6** CEDEAO – Résolution C/RES 6/5/90 sur l'achèvement des derniers tronçons de l'axe routier trans-Afrique et des routes de raccordement pour faciliter l'accès aux pays sans littoral
- Annexe VII-7** CEDEAO - Convention A/P 2/5/1982 les conditions dans lesquelles le transport routier entre les États membres de la CEDEAO
- Annexe VII-8** CEDEAO – Résolution C/RES 3/5/90 sur l'informatisation des systèmes d'immatriculation des véhicules dans les États membres
- Annexe VII-9** CEDEAO – Résolution C/RES 5/5/90 sur la charge à l'essieu
- Annexe VII-10** CEDEAO – Décision C/DEC 7/7/91 relative aux règlements sur la circulation routière basés sur une limitation à 11,5 tonnes de la charge à l'essieu pour protéger l'infrastructure routière et les véhicules de transport routier
- Annexe VII-11** CEDEAO – Décision A/DEC 2/5/81 au sujet de l'harmonisation de la législation des grands axes routiers dans la communauté
- Annexe VII-12** CEDEAO – Résolution C/RES 7/5/90 relative à la mise en place d'un cadre administratif approprié

- Annexe VII-13** CEDEAO – Convention AS A/P 4/5/82 relative au transit routier inter-États de marchandises
- Annexe VII-14** Carnet de la CEDEAO pour le transit routier inter-États (TRIE ) annexé à la Convention AS A/P 4/5/82 relative au transit routier inter-États de marchandises
- Annexe VII-15** CEDEAO – Résolution C/RES. 1/12/88 sur l'application du programme du Haut Comité des transports terrestres
- Annexe VII-16** CEDEAO – Résolution C/RES 4/5/90 sur la réduction du nombre de postes de contrôle dans les États membres de la CEDEAO
- Annexe VII-17** CEDEAO – Décision A/DEC13/01/03 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
- Annexe VII-18** CEDEAO – Directive C/DIR 3/12/88 relative à l'application du programme de 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 à l'importation temporaire dans les États membres des véhicules de transport des personnes
- Annexe VII-21** CEDEAO – Protocole A/P 1/5/82 portant création d'une carte brune CEDEAO relative à l'assurance responsabilité civile aux tiers
- Annexe VII-22** CEDEAO – Accord sur la mise en œuvre du dispositif de carte brune de la CEDEAO (Annexe du Protocole A/P 1/5/82)
- Annexe VII-23** CEDEAO – Décision C/DEC/2/5/83 relative à la mise en application de la carte brune d'assurance de la CEDEAO
- Annexe VII-24** CEDEAO – Décision A/DEC du 2/8/94 sur le Programme communautaire de sécurité routière et de prévention des accidents dans les États membres de la CEDEAO
- Annexe VII-25** CEDEAO – Décision DEC 5/8/94 sur l'octroi du statut d'observateur au Groupe des pays africains de la prévention routière internationale
- Annexe VII-26** CEDEAO – Protocole de Dakar de 1979 sur la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement

- Annexe VII-27** CEDEAO – 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
- Annexe VII-28** CEDEAO – Convention d'assistance mutuelle en matière douanière (Cotonou, 1982)
- Annexe VII-29** Convention relative à la création du Centre Régional de Formation pour l'Entretien Routier (Abidjan, 1970)
- Annexe VII-30** Traité de l'Union économique et monétaire Ouest-africaine (Dakar, 1994)
- Annexe VII-31** Mémoire d'Entente sur la Facilitation du transport et du transit routiers sur le Corridor Abidjan-Lagos (Accra, 2007)
- Annexe VII-32** *Mano River Declaration (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 Fleuve Niger (et Protocole relatif au Fonds de développement du Bassin du Niger) (Faranah, 1980)
- Annexe VII-37** Charte des transports maritimes pour l'Afrique centrale et l'Afrique de l'Ouest (Abidjan, 1975)
- Annexe VII-38** Convention relative à l'institutionnalisation de la Conférence ministérielle (Accra, 1977)
- Annexe VII-39** Convention sur l'Association des compagnies nationales de navigation maritime (Charte d'Accra, Annexe A)
- Annexe VII-40** Convention de l'Union des Conseils des chargeurs nationaux (Charte d'Accra, Annexe B)
- Annexe VII-41** Statuts de l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (Charte d'Accra, Annexe C)
- Annexe VII-42** Convention portant régionalisation des instituts de formation maritime de Nungua Accra et d'Abidjan (Charte d'Accra, Annexe D)



## Notes

---

<sup>1</sup> À ce sujet, voir Ch. Rousseau, *Droit international public* (Paris : Sirey, 1970), tome I, 88–126 ; D. Garreau, *Droit international* (Paris : Pedone, 1977) ; E. Zoller, *Droit des relations extérieures* (Paris : Dalloz, 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* (Londres : Stevens ; New York : Praeger, 1960) ; D. Lasok, « Les traités internationaux dans le système juridique anglais », *Revue générale de droit international public* 70 (1966) : 961–64 ; J. B. Scott, « Ratification of Treaties in Great Britain », *American Journal of International Law* 17 (1924) : 296 ; Nguyen Quoc Dinh, « La Constitution de 1958 et le droit international », *Revue de droit public* 75 (1959) : 515–64.

<sup>2</sup> À ce sujet, voir Ch. Rousseau, *Droit international public* (Paris : Dalloz, 1984), 56–65 ; D. Garreau, « Application du droit international dans l'ordre interne », dans *Droit international* (Paris : Pedone, 1997), 408–525 ; J. M. Bipoun-Woum, *Le droit international africain ; problèmes généraux et règlement des conflits* (Paris : LGDJ, 1970) ; A. K. Kouomegni, « Les constitutions africaines et le droit international », publié dans *Les institutions constitutionnelles des États de l'Afrique francophone et de la République malgache*, sous la direction de G. Conac (Paris : Economica, 1979), 238 ; P. F. Gonidec, « Droit international et droit interne en Afrique », *African Journal of International and Comparative Law* 8 (1996) : 789–807 ; A. Sall, « Le droit international dans les nouvelles constitutions africaines », *Revue juridique et politique. Indépendance et coopération* 51 (1997) : 339–52.

<sup>3</sup> D. Garreau, « Adhésion aux traités » dans *Droit international* (Paris : Pedone, 1997), 126–7.

<sup>4</sup> À ce sujet, voir V. D. P. O'Connell, *The Law of State Succession* (Cambridge : Cambridge University Press, 1856) ; V. D. P. O'Connell, *State Succession in International and Municipal Law* (Cambridge : Cambridge University Press, 1957) ; H. Beemelmans, « State Succession in International Law » *Boston University International Law Journal* 15 (1977) : 71–121 ; M. Mrak, *Succession of States* (The Hague : Nijhoff, 1999) ; Ch. Rousseau, *Droit international public*, vol. 3 (Paris 1977), 483–510 ; Y. D. Decan, « La succession d'États en matière de traités et les États nouveaux », *Annuaire français de droit international* 42 (1996) : 207–27.

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> À ce sujet, voir C. Elliott et F. Quinn, *English Legal System* (London: Longman, 1998) ; P. St J. Langan, *Maxwell : Interprétation of Statutes* (London: Sweet and Maxwell, 1949), 183–6; A. D. McNair, *The Law of Treaties* (Oxford: Oxford University Press, 1962) ; F. A. Mann, «The Enforcement of Treaties in English Courts », *Transactions of the Grotius Society* 44 (1958–59) : 29 ; D. Lagok, « Les traités internationaux dans le système juridique anglais » *Revue générale de droit international public* 70 (1966) : 961–94.

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> À ce sujet, voir B. E. Carter et P. P. Tumble, «International Law in the United States », in *International Law* (Aspen, CO: Aspen Law and Business, 1995), 165–278; J. J. Post, *International Law as Law of the United States* (Durham : North Carolina Academic Press, 1996), 51–142 ; R. A. Falsk, *The Role of Domestic Courts in the International Legal Order* (Princeton, NJ: Princeton University Press, 1964) ; L. Henkin, «International Law as Law of the United States », *Michigan Law Review* 82 (1984) : 1555; Y. Iwasawa, «The Doctrine of Self-Executing Treaties in the United States, a Critical Analysis », *Virginia Journal of International Law* 26 (1986) : 633 ; M. Vazquez, «The Four Doctrines of Self-Executing Treaties », *American Journal of International Law* 89 (1995) : 695.

<sup>9</sup> À ce sujet, voir Ch. Rousseau, *Droit international public* (Paris: Dalloz, 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 », *Revue générale de droit international public* 84 (1980) : 783–810; D. Garreau, « La supériorité du droit international sur le droit interne », dans *Droit international* (Paris: Pedone, 1997), 44–64; D. Garreau, « La supériorité du droit international sur le droit régional », *Droit international* (Paris: Pedone, 1997), 84–91.

<sup>10</sup> Voir B. Thompson, « Legal Problems of Economic Integration in the West African Sub-region », *African Journal of International and Comparative Law* 2 (1990) : 85–102. Voir également le par. 153 sur l'Organisation pour l'harmonisation du droit des affaires en Afrique (OHADA) et la note 60.

<sup>11</sup> E. Van Bogaert, « Les antinomies entre le droit international et le droit interne », *Revue générale de droit international public* (1968) : 346–60.

<sup>12</sup> R. Higgins, *The Effect of Treaties in Domestic Law* (London: F. Jacobs and S. Roberts, 1987). Voir également Verhoeven, « La notion d'applicabilité directe en droit international » ; Buergenthal, « Self-executing and Non self-executing Treatises in National and International Law ».

<sup>13</sup> Voir Carter et Tumble, « International Law in the United States ».

<sup>14</sup> M. Monelle Konbi, Les dispositions relatives aux conventions internationales dans les nouvelles constitutions des États africains francophones, *Annuaire africain de droit international* 8 2000, p. 223-6644.

<sup>15</sup> Au sujet de l'évolution du régime des traités dans le droit constitutionnel camerounais, voir A. D. Alinga, « Considérations sur les traités dans l'ordre juridique camerounais », *African Journal of International and Comparative Law* 8 (1996) : 283–308.

---

<sup>16</sup> À ce sujet, voir F. Eisemann, *La pratique des Incoterms* (Paris : CCI, 1988) ; I. Ramberg, *A Guide to Incoterms* (Paris: CCI, 1991) ; M. L. M. Granziera, *Contratos internacionais, negociação e renegociação, comentários aos Incoterms* (São Paulo, Brazil: 1993) ; F. Reynolds, *Incoterms for Americans, Simplified and Answers Questions about Incoterms for U.S. Foreign Traders* (Holland, OH: International Projects, 1993).

<sup>17</sup> À ce sujet, voir D. Garreau et P. Juillard, *Droit international économique* (Paris: LGDJ, 1998) ; A. de Laubadère et P. Delvolvé, *Droit public économique* (Paris: Dalloz, 1986) ; J. M. Djossou, *L'Afrique, le GATT et l'OMC entre territoires douaniers et régions commerciales* (Ste. Foy, Québec: Presses de l'Université Laval, 2000) ; J. H. Jackson, *The World Trading System: Law and Policy of International Economic Relations* (Cambridge, MA: MIT Press, 1989) ; C. J. Herr, « L'Accord général sur le commerce des services », *Annuaire français de droit international* 40 (1994) : 748–57.

<sup>18</sup> E. Lauterpacht, « Freedom of Transit in International Law », *Transactions of the Grotius Society* 44 (1958–59): 313 ; L. Oppenheim, *International Law* (London: Longman, 1955), 675 ; G. Schwarzenberger, *A Manual of International Law* (Milton, U.K.: Professional Books, 1961), 103.

<sup>19</sup> Pour chacune des conventions ou chacun des traités ou autres accords cités dans ce recueil, les informations fournies sur l'état de ratification ou d'adhésion de la part des États africains sont reprises de la dernière version disponible du Recueil des Traités des Nations Unies.

<sup>20</sup> UNOHRLS, PNUD, CNUCED, et Mission du Paraguay à Genève, « Trade Facilitation and Transit Transport Issues for Landlocked Developing Countries »,

<sup>21</sup> À ce sujet, voir M. I. Glassner, *Access to Sea for Developing Landlocked States* (The Hague: Nijhoff, 1970) ; M. I. Glassner, *Bibliography on Landlocked States* (Dordrecht: Nijhoff, 1995) ; L. Savadogo, *Essai sur une théorie générale des États sans littoral. L'expérience africaine* (Paris: L.G.D.J., 1997) ; E. D. Upadhyaya, *Transit Trade of Landlocked Countries* (The Hague: Institute of Social Studies, 1975).

<sup>22</sup> À ce sujet, voir Nations Unies, *A Bibliography of the Law of the Sea 1968–1988, Two Decades of Lawmaking. Le droit de la mer. Deux décennies de législation, de pratique des États et de doctrine* (New York: Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, United Nations, 1991) ; A. Bermes, *Bibliographie du droit de la mer* (Paris: Éditions techniques et économiques, 1974) ; United Nations, « African Intergovernmental Meeting on Aspects of the Provisions of the Convention of the Law of the Sea, Addis Ababa, 1984 », United Nations Economic and Social Council, New York, 1984 ; J. C. F. Wang, *Ocean Politics and Law: An Annotated Bibliography* (New York: Greenwood Press, 1991). Pour les États sans littoral, voir Nations Unies, « 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 » Office of the Special Representative of the Secretary General for the Law of the Sea, United Nations, New York, 1987 ; S. C. Viassanie, *Landlocked and Geographically Disadvantaged States in the International Law of the Sea* (Oxford, U.K.: Clarendon Press, 1990) ; A. M. Sinjela, *Landlocked States and the UNCLOS III Regime* (New York: Oceana, 1983). Voir la note de la SADC concernant les États sud-africains enclavés. Trainmar France (CNUCED), « La desserte portuaire des pays sans littoral », Séminaire de Dunkerque, France, 1993.

<sup>23</sup> Voir Recueil des Traités de la Société des Nations, vol. 30; n°371.

<sup>24</sup> Voir J. Raven, «The Kyoto Convention » A New Port-Customs Relationship », Ports and Harbors, Tokyo, September 2000, 24.

<sup>25</sup> Cuba, la Jordanie, la République démocratique populaire lao et la République islamique d'Iran sont aussi des Parties contractantes.

<sup>26</sup> Le but était de rationaliser les procédures administratives et d'éliminer les obstacles techniques aux frontières.

<sup>27</sup> À ce sujet, voir A. W. Lowe, «The Right of Entry into Maritime Ports in International Law », San Diego Law Review 4 (1977): 597–622.

<sup>28</sup> Se reporter, à ce sujet, à Sir Alan A. Mocatta et al., *Scrutton, Charter Parties and Bills of Lading* (London: Sweet and Maxwell, 1995) ; W. Tetley, *Marine Cargo Claims* (London : Buttersworth, 1987) ; E. du Pontavice et P. Cordier, *Transport et affrètement maritimes* (Paris: Delmas, 1990) ; R. Rodière et E. du Pontavice, *Droit maritime* (Paris : Dalloz, 1991) ; M. Bourcelet, *Le transport maritime sous connaissement, droit canadien, américain et anglais* (Montréal : Presses de l'Université de Montréal, 1972) ; C. K. Nubupko, *Les pays en voie de développement, usagers du transport maritime face au droit maritime* (Paris: Thèse, 1984).

<sup>29</sup> À ce sujet, voir C. F. Luddeke et A. Johnson, *The Hamburg Rules from Hague to Hamburg through Visby* (London: Lloyd's of London, 1995) ; F. A. Nlerim, «The Application and Some Implications of the Hamburg Rules for Nigeria », *African Journal of International and Comparative Law* 9 (1997) : 386–408; J. E. Bokalli, «Le nouveau droit des transports maritimes internationaux de marchandises : les règles de Hambourg », *African Journal of International and Comparative Law* 9 (1997) : 836–52 ; P. Y. Nicolas, « Les Règles de Hambourg devant les tribunaux français », *Droit maritime français* 6, no. 583 (1998) : 547; B. Makins, *The Hamburg Rules: A Casualty?* (Bayview, NSW: B. Making, 1994) ; S. Leif, «The Hamburg Rules and Transport Documents », *Nordisk Institutt for Sjøret*, Oslo, 1980.

<sup>30</sup> Les différends suscités par la concurrence déloyale dont ont bénéficié les ports allemands n'ont été réglés qu'à la fin du XXe siècle. En 1971, la Commission des Communautés européennes a déclaré que les exonérations fiscales accordées aux camionneurs allemands par la loi fédérale du 28 juillet 1968 lorsque ceux-ci fournissaient leurs services dans les ports allemands, étaient contraires aux dispositions du Traité de Rome. Ces exonérations étaient, en fait, une manière détournée de contrevenir aux dispositions de la Convention et Statut de Genève de 1923 sur le Régime international des ports maritimes, qui stipulaient que le même traitement devait être appliqué à tous.

<sup>31</sup> À ce sujet, voir B. Mercadal, *Droit des transports terrestres et aériens* (Paris: Dalloz, 1996), 177–248 ; M. Allégret, «Transports internationaux ferroviaires, Jurisclasseur commercial », Fasc. 680, Paris, 1996. Le texte de cette convention n'est pas disponible sur le site du Recueil des Traités des Nations Unies. La version anglaise figure dans *British Treaty Series* 1 (1997) et 52 (1993) ; la version française peut être trouvée dans le *Journal officiel de la République française* (1987) : 10154.

<sup>33</sup> À ce sujet, voir Ch. Rousseau, *Les relations internationales*, vol. 4, *Droit international public* (Paris: 1970), 484–564; Fondation Carnegie, *Les cours d'eau internationaux* (Fondation Carnegie, 1967) ; F. J. Berber, *Rivers dans International Law* (London: Stevens; New York: Oceana, 1959) ; P. Corthésy, *Étude de la Convention de Barcelone* (Paris: Pedone, 1927) ; R. E. Bacon, « British and American Policy and the Right of Fluvial Navigation », *British Yearbook of International Law* (London, 1932), 72–92; R. W.

---

Johnson, «Freedom of Navigation for International Waters », *Michigan Law Review* 63 (1964) : 465–84; Cl. Parry, *British Digest of International Law*, tome 3, 1967, 53–190 ; R. Zacklin et L. Caflisch, *Le régime juridique des fleuves et des lacs internationaux* (The Hague: Nijhoff, 1981).

<sup>34</sup> D. J. B. Mercadal, *Droit des transports terrestres et aériens*, Dalloz, Paris, 1996, p. 78-177. Mercadal, « Le contrat de transport routier », publié dans *Droit des transports terrestres et aériens* (Paris : Dalloz, 1996), 78–152.

<sup>35</sup> Les deux expressions sont utilisées.

<sup>36</sup> À ce sujet, voir R. De Witt, « A Brief Review of Legal Problems in Multimodal Transport », *Ports and Harbors* (September 2000) : 18–24; D. Glass, «Multimodal Transport », publié dans *Contracts for the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*, sous la direction de D. Yates (London: Lloyds of London, 1993) ; B. Mercadal, «Les transports multimodaux internationaux », publié dans *Droit des Transports Terrestres et Aériens* (Paris: Dalloz, 1996), p.332–40 ; V. M. Allégret, « L’aspect juridique du transport combiné vis-à-vis du rail », *Bulletin des transports internationaux ferroviaires* (1995) : 27; Organisation de Coopération et de développement économiques (OCDE), *Benchmarking Intermodal Transport* (Paris: OCDE, 2002).

<sup>37</sup> *Recueil des Traités des Nations Unies*, Chapitre 11, Transport et Communications, Transport multimodal.

<sup>38</sup> *Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, Champ d’application et liberté de contrat — CMI —Colloque sur les Règles de Rotterdam*, Rotterdam, 21 septembre 2009.

<sup>39</sup> Voir *Chambre de commerce internationale, ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document* », Publication n° 298. Paris.

<sup>40</sup> En ce qui concerne les Incoterms, voir I. Ramerg, *Guide to Incoterms* (Paris: Chambre de commerce internationale, 1991) ; F. Reynolds, *Incoterms for Americans, Simplified and Answers Questions about Incoterms for U.S. Foreign Traders* (Holland, OH: International Projects, 1993) ; M. L. M. Granziera, *Contratos internacionais, negociacao e renegociacao comentarios aos Incoterms* (São Paulo, Brésil, 1993).

<sup>41</sup> En fait, il serait plus exact d’intituler ces règles « Règles CCI/CNUCED" car le texte initial est un document de la CCI.

<sup>42</sup> La Règle n°2 ne contient que des définitions.

<sup>43</sup> Voir P. Hugon, directeur de publication, *Analyse comparative des processus d’intégration économique régionale* (Paris : ministère des Affaires étrangères, 2001) p. 183-189. H. Thomas, *The EU-South Africa trade development and cooperation agreement: precedent or complicating factor? Regional Workshop on the Cotonou ACP-EU Agreement, What Are the Options for SADC ?* (Harare, 2000) ; Yann Alix, *Les Corridors de Transport* (Cournelles-le-Royal, France: Éditions EMS Management et Société, 2012).

<sup>44</sup> Voir G. J. Naldi, *The Organisation of African Unity, an Analysis of its role* (London: Mansell, 1989). Le texte de la Charte de l’OUA se trouve dans *African Yearbook of International Law* 8 (2000) : 481–523; L. B. Sohn, directeurs de publication, *Basic Documents of African Regional Organizations*, 4 vols.

(New York: Oceana, 1972) ; M. Glele-Ahanhanzo, *Introduction à l'Organisation de l'Unité africaine et aux organisations régionales africaines* (Paris: LGDJ, 1986).

<sup>45</sup> La Guinée a fait l'objet d'une suspension après le coup d'État de 2008; il en a été de même pour Madagascar après la crise politique malgache et pour le Niger après le coup d'État de 2010.

<sup>46</sup> S. Ndebele, «African Maritime Transport Charter Adopted », 19 octobre 2009, <http://www.gov.za>.

<sup>47</sup> Voir A. Amjadi et A. Yeats, «Have Transport Costs Contributed to the Relative Decline of Sub-Saharan Exports? Some Preliminary Empirical Evidence », Policy Research Working Paper 1559, Banque mondiale, Washington, , 1995.

<sup>48</sup> Cette première Décennie des Transports a été suivie d'une seconde qui a pris fin en 1990. Sa préparation a donné lieu au recensement des besoins, et a été financée par le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD). En fait, il ne semble pas que les programmes et les projets recensés aient été spécialement sélectionnés à des fins de financement par les bailleurs de fonds bilatéraux ou multilatéraux et que les travaux préparatoires aient eu un réel impact sur le choix des projets.

<sup>49</sup> «OAU–Lagos Plan of Action for the Implementation of the Monrovia Strategy for Economic Development of Africa », Lagos, 1981; Resolution of the Lagos Plan of Action in UNDP, «Economic Cooperation and Integration among Developing Countries: A Review of Recent Developments in Sub-regional, Regional and Interregional Organizations and Arrangements », TD/B/C 7/51 (1988), vol. 1, 7.

<sup>50</sup> Pour plus d'information, se rendre sur le site <http://www.icafrica.org>.

<sup>51</sup> Vingt et unième Comité de mise en œuvre des Chefs d'État et de Gouvernement du NEPAD, Sirte (Libye), 30 juin 2009.

<sup>52</sup> À ce sujet, voir E. Berg, «Regionalism and Economic Integration in Sub-Saharan Africa », U.S. Agency for International Development (USAID), Washington, 1988; D. A. De Rosa, «Regional Integration Arrangements, Static Economic Theory, Quantitative Findings and Policy Guidelines », World Bank, Washington, DC, 1998; E. Foroutan, «Regional Integration in Sub-Saharan Africa: Past Experience and Future Prospects », publié dans *New Dimensions in Regional Integration*, sous la direction de J. de Melo and A. Panagariya (Cambridge: Cambridge University Press, 1993) ; B. Thompson, «Legal Problems of Economic Integration in the West African Sub-Region », *African Journal of International and Comparative Law* 2 (1990) : 85–102; B. Thompson, «Economic Integration Efforts in Africa: A Milestone, the Abuja Treaty», *African Journal of International and Comparative Law* 5 (1993) : 743; J. Senghor, «The Treaty Establishing the African Economic Community, an Introductory Essay », *African Yearbook of International Law* 1 (1993) : 183–94; N. Luaba Lumu, « De la nature de la Communauté économique africaine », *African Journal of International and Comparative Law* 8 (1996) : 51–66; S. Babalola Ajulo, « Temporal Scope of ECOWAS and AEC Treaties, a Case for African Economic Integration », *African Journal of International and Comparative Law* 8 (1996) : 111–38; A. Mahiou, « La Communauté économique africaine », *Annuaire français de droit international* 29 (1983) : 798.

<sup>53</sup> Le Traité et d'autres documents qualifient les communautés de « régionales ». À l'ONU, l'Afrique est toutefois une région ; c'est pourquoi les communautés ont été qualifiées ici de « sous-régionales ».

<sup>54</sup> La date de début de la période n'est pas clairement établie. Il peut s'agir de la date initiale ou de la date intervenant deux ans après la fin de la Phase 3.

<sup>55</sup> L'Article 18 de la Charte est disponible sur le site [www.africa-union.org/Official\\_documents](http://www.africa-union.org/Official_documents).

<sup>56</sup> La Conférence ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CMEAOC) a été créée en 1975, avant la publication de la Charte; elle est basée à Abidjan (Côte d'Ivoire). Elle compte 25 membres - vingt États côtiers et cinq États sans littoral. Les États côtiers sont l'Angola, le Bénin, le Cameroun, le Cap-Vert, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée-Bissau, la Guinée équatoriale, le Libéria, la Mauritanie, le Nigéria, la République démocratique du Congo, la Sierra Leone, São Tomé-et-Principe, le Sénégal et le Togo. Les États sans littoral sont le Burkina, le Mali, le Niger, la République centrafricaine et le Tchad. La Charte a fourni une incitation à accroître l'efficacité de la Conférence.

<sup>57</sup> [www.au.int/files/AFRICAN\\_MARITIME\\_TRANSPORT\\_CHARTER.pdf](http://www.au.int/files/AFRICAN_MARITIME_TRANSPORT_CHARTER.pdf).

<sup>58</sup> Voir aussi Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), «Review of Maritime Transport », 2009, [http://unctad.org/en/docs/rmt2009\\_en.pdf](http://unctad.org/en/docs/rmt2009_en.pdf).

<sup>59</sup> Union africaine. Décision on the Second African Union Conference of Ministers Responsible for Maritime Transport, DOC. EX.CL/556 (XVI), February 2010, [http://www.africa-union.org/root/ar/index/EX.CL%20Dec.521-555\(XVI\)\\_E.pdf](http://www.africa-union.org/root/ar/index/EX.CL%20Dec.521-555(XVI)_E.pdf).

<sup>60</sup> L'OHADA a fait l'objet de très nombreuses études. Pour une bibliographie détaillée, se reporter à «Bibliographie des articles et ouvrages consacrés à l'OHADA », Penant 110 (2000) : 232–40. Voir également M. Kirsch, «Historique de l'OHADA », Penant 108 (1998) : 129–35; L. Sawadogo, «Le traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique », Annuaire français de droit international 40 (1994) : 823–48; J. G. Gervais de Lafond, «Le traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique », La Gazette du Palais 263 (novembre 1994) : 26–27; P. G. Pogoué, *Le droit des sociétés commerciales et du groupement d'intérêt économique* (Yaoundé, Cameroon: Presses de l'Afrique, 1998) ; P. Tiger, *Le droit des affaires en Afrique* (Paris: Presses universitaires de France, 1999) ; N. Morelle-Kombi, «L'avenir de l'OHADA », *Revue juridique et politique — indépendance et coopération* 54 (2001) : 243–51. Voir aussi OHADA (London: Kagan Page, 2003).

<sup>61</sup> Sebastien Vilder et Aude Godfroy, «Recent Developments in OHADA Treaty: Continued Effort of Harmonization of Business Law in Sub-Saharan Africa », 2009.

<sup>62</sup> Pour plus d'information sur les amendements et déclarations, se rendre sur le site [www.ohada.com](http://www.ohada.com).

<sup>63</sup> Se rendre sur le site [www.ohada.com/fichiers/newsletters/332/opening-address-ohada-conference-accra.pdf](http://www.ohada.com/fichiers/newsletters/332/opening-address-ohada-conference-accra.pdf).

<sup>64</sup> 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. 107.

<sup>65</sup> Le régime d'arbitrage de l'OHADA a fait l'objet d'un numéro spécial du Recueil Penant, Paris, vol 109, 2000, p. 125-232.

<sup>66</sup> Le texte amendé du Traité est disponible sur le site [www.ohada.com](http://www.ohada.com)

<sup>67</sup> Paul Gerard Pougoue et Sylvie Sorel Kuate Tameghe, « Les grandes decisions de la cour commune de justice et d'arbitrage de l'OHADA », L'harmattan (2010).

<sup>68</sup> Il existe de nombreuses études portant sur l'Acte uniforme. Pour plus de détails, consulter les articles suivants : Nicole Lacasse et Jacques Putzeys, « L'Acte Uniforme de l'OHADA relatif aux Contrats de Transport de Marchandises par Routes », OHADA, avril 2006 ; Ibrahima Khalil Diallo, « Étude de l'Acte Uniforme Relatif au Contrat de Transport de Marchandises par Routes, Ohadata », mai 2008;

Joseph Issa-Sayegh, «Présentation générale de l'Acte Uniforme sur le Contrat de Transport de Marchandises par Route », Ohadata, juillet 2003.

<sup>69</sup> Voir Penant 113, n° 845 (novembre 2003) ; K. M. Brou, «Le nouveau droit des contrats de transport de marchandises par route dans l'espace OHADA», 394–446.

<sup>70</sup> Voir X. Forneris, « Governance, Development and Globalization. Harmonizing Commercial Law in Africa: The OHADA », University of Warwick, U.K., 2000.

<sup>71</sup> Pour la jurisprudence dans les pays de common law, voir A. Milner, directeur de publication, *The African Law Reports, Commercial Law Series* (New York: Oceana). Trois volumes sont publiés chaque année.

<sup>72</sup> M. Ndulo, «The Need for the Harmonization of Trade Laws in the Southern African Development Community», *African Yearbook of International Law* 3 (1996) : 195–225. Dans la collection intitulée « Du Recueil de Jurisprudence de la Cour Commune de Justice et D'Arbitrage », vol. 1, OHADA 2003–05, il n'est fait aucune mention d'affaires se rapportant à l'Acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route.

<sup>73</sup> 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 », *Revue juridique et politique — indépendance et coopération* 48 (1995) : 132–46.

<sup>74</sup> Code CIMA, Édition 2009, Livre III, Titre I, Chapitre Unique, Section II, des Articles 309 à 310-6 inclus.

<sup>75</sup> Ceci ne vaut, à l'évidence, que pour les Parties au traité. Il n'existe aucune obligation pour d'autres États ou institutions (autres États africains, États européens, etc.).

<sup>76</sup> Voir V. E. Bokalli, « Le nouveau droit du contrat d'assurance des États africains francophones », *African Journal of International and Comparative Law* 10 (1996) : 423–45; 12 (1998) : 423 ff.

<sup>77</sup> Code des Assurances CIMA, Nouvelle édition 2009.

<sup>78</sup> L'Accord de Cotonou contient une clause disposant que l'Accord doit être adapté tous les cinq ans jusqu'en 2010.

<sup>79</sup> L'Accord de Cotonou marque un progrès à divers égards. Il est conçu pour forger un vaste partenariat basé sur trois principes fondamentaux : la coopération dans le domaine du développement, la coopération économique et commerciale, et la dimension politique. Aux fins de la présente étude, seules les dispositions concernant le commerce, le transit et le transport ont été prises en considération.

<sup>80</sup> Olufemi Babarinde et Gerrit Faber, directeurs de publication. *The European Union and the Developing Countries: The Cotonou Agreement* (Leiden, Pays-Bas: Martinus Nijhoff, 2005).

<sup>81</sup> L'Article 34 de l'Accord de Cotonou fait ressortir la conformité avec l'OMC en tant qu'objectif de la coopération. Cette volonté de coopération est réitérée aux Articles 36 et 37.

<sup>82</sup> Banque mondiale, *Doing Business 2009* (Washington : Banque mondiale, 2009).

<sup>83</sup> Des informations détaillées sur l'Accord de Cotonou sont disponibles à l'adresse <http://www.acpsec.org/en/>

<sup>84</sup> En avril 1968, la République centrafricaine et le Tchad ont quitté l'UDEAC pour créer, avec le Zaïre, l'Union des États de l'Afrique centrale (UAC). En décembre 1968, la République centrafricaine est

reentrée dans le cadre de l'UDEAC. Le Tchad a agi de même en 1984. Voir *Yearbook of International Organizations*, 1995/1996, vol.1, p. 1473.

<sup>85</sup> Voir, à ce sujet, D. Gbetnkom, « La dynamique de l'intégration économique régionale par le marché, l'exemple de l'UDEAC », Thèse du 3e cycle, Université de Yaoundé, novembre 1995.

<sup>86</sup> Voir, à ce sujet, S. Delaouane-Gherari et H. Gherari, *Les organisations régionales africaines* (Paris: La Documentation française, 1981), 311–13 (bibliographie); M. L. Marasinghe, *A review of regional economic integration in Africa with particular reference to equatorial Africa*, *International and Comparative Law Quarterly* 33 (janvier 1984) : p. 39-56; L. K. Mytelka, *International capital and regional integration in the UDEAC*, (Ottawa: International Development Research Center, 1977); P. Robson, « L'UDEAC et la Communauté d'Afrique orientale: comparaisons et contraintes », *Études et Statistiques*, n° 131, Banque centrale des États de l'Afrique équatoriale et centrale, Brazzaville, février 1968, p. 21-43. B. Vinay, « Coopération intra-africaine et intégration: l'expérience de l'UDEAC », *Penant* 81, no. 733 (1971) : 313–31; M. Yondo, *Dimension nationale et développement économique, théorie et application dans l'UDEAC* (Paris: LGDJ, 1970).

<sup>87</sup> Voir également Philippe Cabanius, « Improvement of Transit Systems in Central Africa », CNUCED, juin 2003, <http://www.unctad.org>.

<sup>88</sup> Bordeaux Ct of A. 21 décembre 1994, *Bulletin des transports internationaux* (1995): 74.

<sup>89</sup> La Jurisprudence européenne est stricte en ce qui concerne l'interprétation des cas de force majeure.

<sup>90</sup> Étant donné la manière dont l'Article 2 est formulé, il n'est toujours pas clair si la conjonction qui convient est en fait «et» ou «ou».

<sup>91</sup> Hakim Ben Hammouda et Hachim-Mamadou Koumaré, « Les transports et l'intégration régionale en Afrique », Commission économique pour l'Afrique (Paris: Maisonneuve et Larose, 2004); Bitse Ekomo Christophe Bernard, « La côte atlantique du Cameroun et les États sans littoral d'Afrique Centrale: évolution et défis de la question d'accès à la mer, » *Division des affaires océaniques et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, Nations Unies*, 2008, [www.un.org](http://www.un.org)

<sup>92</sup> Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, « Rapport—Réunion sous-Régionale Préparatoire au Troisième Forum pour le Développement de l'Afrique (ADF III), » Yaoundé, Cameroun, February 3–5, 2002.

<sup>93</sup> CEMAC, UEAC, Secrétariat exécutif, Programme d'Actions Exercice 2005; CEMAC, UEAC, 14eme session ordinaire du Conseil des Ministres, Programme d'Actions du Secrétariat exécutif de la CEMAC, Exercice 2006.

<sup>94</sup> « Le rôle et les activités du Comité Opérationnel de suivi du plan directeur consensuel des Transports en Afrique Centrale (PDCT-AC). »

<sup>95</sup> À ce sujet, voir D. Avom, « Le traité de la CEMAC: nouveau départ pour le processus d'intégration en Afrique centrale », *Revue juridique et politique—indépendance et coopération* 52, no. 2 (1999): 158–79; 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 », *African Journal of International and Comparative Law* 11 (1999): 474; J. Noaungue Kobila and L. Donpack, « La CEMAC, à la recherche d'une nouvelle dynamique de l'intégration en Afrique centrale, » *African Yearbook of International Law* 6 (1998): 64–106.

<sup>96</sup> La Conférence des Chefs d'État a demandé à ce qu'il soit procédé à un audit des activités de l'institution depuis sa création jusqu'à la fin de 2004. Le rapport d'audit a été publié en février 2006, et a débouché sur le remplacement du Secrétariat exécutif par une commission jouissant d'un plus grand pouvoir de décision aux fins de l'application des lois et des décisions prises par la Conférence des Chefs d'État.

<sup>97</sup> Un Accord relatif au transport aérien entre les États membres de la CEMAC a été signé le 18 août 1999. Le Mécanisme de gestion et de contrôle de la mise en œuvre de la politique des transports aériens dans la CEMAC est joint à l'Accord.

<sup>98</sup> La République démocratique du Congo n'avait toujours pas ratifié le code en juillet 2008. Un atelier a donc été organisé dans la capitale pour promouvoir cette ratification.

<sup>99</sup> Les experts de la CEMAC se sont réunis en juin 2008 à Brazzaville pour réviser le Code de la marine marchande. Ils avaient pour objectif d'adapter le code révisé en fonction du récent Code international pour la sécurité de la marine marchande et des installations portuaires et de toutes les lois et réglementations pertinentes promulguées par l'Organisation maritime internationale (OMI). La version révisée finale n'a pas encore été publiée à ce jour en raison de la longueur du processus qui doit être suivi pour assurer son entrée en vigueur. La révision a bénéficié de l'appui technique de l'OMI. La version révisée du Code fait l'objet de l'Annexe IV-8 du présent recueil.

<sup>100</sup> Selon le Programme d'actions 2005 de la CEMAC, il était nécessaire de réviser ce code et le Code CEMAC/RDC de la navigation intérieure.

<sup>101</sup> Les experts de la CEMAC ont encouragé l'insertion dans le code révisé des règles pertinentes de la Convention de New York de 2008 sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer — dit Règles de Rotterdam. Cette insertion pourrait toutefois engendrer toute une série de conflits au niveau des lois parce que cette nouvelle convention de l'ONU n'est pas encore entrée en vigueur.

<sup>102</sup> Réglementation sur le Régime de transit communautaire et le Mécanisme de cautionnement unique.

<sup>103</sup> Il s'agit du système dit d'acquit-à-caution.

<sup>104</sup> Le Congo et le Tchad n'ont pas encore adhéré.

<sup>105</sup> Le Congo, la République centrafricaine et le Tchad n'ont pas encore adhéré à cette Convention.

<sup>106</sup> CEMAC, « Diagnostic Institutionnel, Fonctionnel et Organisationnel de la CEMAC », tome I, Performances Management Consulting, février 2006.

<sup>107</sup> Commission économique pour l'Afrique /Bureau sous-régional pour l'Afrique centrale (ECA/SRO-CA), « Réunion ad hoc d'experts sur l'harmonisation des programmes et activités des acteurs de l'intégration en Afrique centrale », septembre 2006. Il importerait d'harmoniser les programmes et activités relatifs à la facilitation du transit et du transport de toutes ces organisations sous-régionales. Sinon, les lois pourraient entrer en conflit, car beaucoup d'États membres sont également membres d'autres organisations sous-régionales. Par exemple, le Burundi, la République démocratique du Congo et le Rwanda sont membres de la Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL). Cette nécessité a également été soulignée par les experts de la Commission économique pour l'Afrique.

<sup>108</sup> Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), « Plan d'action 2008-2015 pour l'amélioration du transport aérien en Afrique centrale », Kinshasa, 24 octobre 2009.

---

<sup>109</sup> Journal Officiel de la Communauté économique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC), édition française (avril 2012).

<sup>110</sup> Les dispositions concernant la facilitation sont les mêmes dans les versions de 1978 et de 1982.

<sup>111</sup> Voir, à ce sujet, J. Banfeld, « The Structure and Administration of the East African Common Services Organisation », publié dans *Federation in East Africa, Opportunities and Problems*, sous la direction de C. Leys et F. Robson (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.1979, p. 40-58. A.R. 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. 1967, p. 39-52. J.H. H. Proctor and K. G. V. Krishna, « The East African Common Services Organisation: an Assessment ». *South Atlantic Quarterly*, Duke University, Durham, N.C. vol. 1965, p. 526-48.

<sup>112</sup> Voir, à ce sujet, I. Doimidi de Lupis. *The East African Community and Common Market* (London: Longman, 1970) ; W. C. Asare, *La Communauté d'Afrique de l'Est* (Paris, Université Paris I, 1977) ; D. Ghai, « Territorial Distribution of Benefits and Cost of the East African Common Market », *East African Economic Review* 6 (1964) ; D. Ghai, « State Trading and Regional Economic Integration », *Journal of Common Market Studies* 12, no. 3 (1974) ; Brett, « Closer Union in East Africa », publié dans *Inter-State Relations in Africa*, sous la direction de D. Austin et H. N. Weiller (Fribourg, Suisse, 1965), 51-67.

<sup>113</sup> Voir, à ce sujet, 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. Hazlewood, « The End of the East African Community: What Are the Lessons for Regional Integration Schemes? » *Journal of Common Market Studies* 18, n° 2 (Septembre 1979), 40-58 ; D. Kappeler, « Causes et conséquences de la désintégration de la communauté est-africaine », *Politique étrangère* 42, n° 3 (1978) : 319-30 ; A. T. Mugomba, « Regional Organizations and Africa under Development: The Collapse of the East African Community », *Journal of Modern African Studies* 16, no. 2 (1978) : 260-72 ; 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. 1978 A. Segal, « The East African Common Market: Historic, Cultural and Incidental Dysfunctions », *African Review* 8, no. 1.2 (1978).

<sup>114</sup> Articles 49 et 50 de l'Accord de 2007.

<sup>115</sup> Cet accord n'a pas encore été localisé.

<sup>116</sup> Voir, à ce sujet, W. Kaawha, « The Treaty for the Establishment of the New East African Community: An Overview », *African Yearbook of International Law* 7 (1999) : 61-84 ; A. Leon, « East African Cooperation », publié dans *Analyse comparative des processus d'intégration économique régionale*, sous la direction de P. Hugon (Paris : ministère des Affaires étrangères, 2000), 112-23 ; G. G. Maasdorp, « The Establishment of an East African Trade Regime », *EAC Secretariat*, 1999 ; A. Rajaram, A. Yeats, N. Ng'eno, N. Musonda, and F. Mwau, « On the Appropriate Transition to an East African Customs Union », *EAC Secretariat*, Arusha, Tanzanie, 1999 ; H. G. K. Nyakoojo, « Freeing Cross-Border Trade in Agricultural Products », *Country Report Uganda*, in *Cooperation with GTZ, EAC*

---

Secretariat, Arusha, Tanzanie, 2000; Munetsi Madakufamba, « Region Takes Giant Step toward African Economic Community », SANF 09, no. 1 (janvier 2009) ; Reuters, « FACTBOX-East African Common Market Begins », 1<sup>er</sup> juillet 2010, Richard Frimpong Oppong, « The African Union, the African Economic Community and Africa's Regional Economic Communities: Untangling a Complex Web », *African Journal of International and Comparative Law* 18 (2010); « Talking Notes for Minister of East African Community », Hon. Amason Jeffah Kingi, MP—Infrastructure Development in EAC.

<sup>117</sup> AEC Railways Conference, 11 mars 2010, Dar es-Salaam, Tanzanie.

<sup>118</sup> Cette assertion est surprenante, car les États partenaires ont ratifié la convention à titre individuel

<sup>119</sup> [www.eac.int/about-eac.html](http://www.eac.int/about-eac.html).

<sup>120</sup> Pour des informations sur l'application des accords, conventions et autres instruments sous-régionaux concernant les transports et la facilitation, voir InterAfrica (Pty) Ltd. (consultant de la CNUCED), « Review of Progress in the Development of Transit Transport Systems in Eastern and Southern Africa », UNCTAD/LDC/115, July 20, 2001.

<sup>121</sup> Voir, à ce sujet, S. Belahouane-Gherari et H. Gherari, *Les organisations régionales africaines* (bibliographie sur l'Afrique du Sud, en français) (Paris : La Documentation française, 1988), 324–36; M. Aicardi de Saint Paul, « Interdépendance économique en Afrique australe », *Le Mois en Afrique*, n° 217/218 (février 1984) : 38–62; M. R. A. Heiman, « The Drive towards Rationalization in Southern Africa: Fictional Reality », *African Journal of International and Comparative Law* 9 (1997): 640.

<sup>122</sup> S. O. Ettinger, « The Economics of the Customs Union between Botswana, Lesotho, Swaziland and South Africa », University of Michigan, Ann Arbor, 1974.

<sup>123</sup> R. Kirk et M. Stern, « The New Southern African Customs Union Agreement », Document de travail n°57 de la Région Afrique, Banque mondiale, Washington, juin 2003.

<sup>124</sup> Voir, à ce sujet, Economic Intelligence Unit, « SADC in the 1990s: Development on the Front Line, » Special Report No. 1158, Londres, 1989 ; SADC Annual Reports, « Report of the SADC Council of Ministers on the Review of the Operations of SADC », Gaborone, Botswana, 2000; A. B. Shankango, *20 Years of Development in South Africa: A Sectoral Review of Regional Integration of SADC*, Harare, Zimbabwe, 2001; H. Labayle, « La SADC ou les difficultés d'une coopération économique régionale en Afrique australe », *L'Année africaine* (1981): 254–80 ; M. O. Blanc, « La SADC, la SACU et l'Afrique du Sud », publié dans *Analyse comparative des processus d'intégration économique régionale*, sous la direction de P. Hugon (Paris: ministère des Affaires étrangères, 2000), 124–41; 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, Constance, Allemagne : 1992) ; A. M. Mawanzu, directeur de publication, *Structural Adjustment Programs in SADC: Experience and Lessons from Malawi, Tanzania, Zambia and Zimbabwe* (Harare, Zimbabwe: SAGES, 1992) ; M. Ndulo, « The Need for the Harmonization of Trade Laws in the Southern African Development Community », *African Yearbook of International Law* 4 (1996) : 195–225; M. B. Gleave, *The Dar es Salaam Corridor: an appraisal* (Londres : African Affairs, 1992) n° 91, 249-67.

<sup>125</sup> Voir H. Sano et K. Mizuno, *Regional Transport Infrastructure in Southern Africa*, Japan Bank for International Cooperation Review n° 2, (novembre 2000) : 116-33.

---

<sup>126</sup> Voir Yao Adzigbey, Charles Kunaka, et Tesfamichael Nahusemay Mitiku, « Institutional Arrangements for Transport Corridor Management in Sub-Saharan Africa », Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP) Working Paper No. 86, October 2007.

<sup>127</sup> Voir, à ce sujet, J. Baloro, « Rights of Access to the sea, International legal Aspects of Land-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 », *International Journal of Marine and Coastal Law*, (1995) : p. 529-42 ; R. K. Sizani, « The Law of the Sea Convention and the Rights of Neighboring African Land-locked States to Fish in the South African Fishing Zone », *African Journal of International and Comparative Law* 3 (1991) : 597 ; S. Marks, « Transit rights of Lesotho », *Commonwealth Law Bulletin*, Londres (1990), p.329-48.

<sup>128</sup> Document de la CNUCED LDC 115, 20 juillet 2001.

<sup>129</sup> « SADC Major Achievements and Challenges: 25 Years of Regional Cooperation and Integration », [/www.sadc.int/cms](http://www.sadc.int/cms).

<sup>130</sup> Pour une description générale des accomplissements et des défis, voir SADC Infrastructure, Development Status Report for Council and Summit, septembre 2009, <http://www.sadc.int>

<sup>131</sup> Voir, à ce sujet, M. Gondwe, « From PTA to COMESA. The Quest for Sub-regional Economic Integration in East and South Africa », *African Yearbook of International Law* (1998): 3–22; S. Karangizi and M. J. Musonda, « The Institutional Framework of COMESA », publié dans *The Free Trade Area of the Common Market for Eastern and Southern Africa*, sous la direction de V. Murende (Aldershot, Royaume-Uni : Ashgate, 2001) ; O. Abegunrin, *Economic Dependence and Regional Cooperation in Southern Africa: SADCC and South Africa in Confrontation* (Lewiston, NY : Edwin Mellen Press, 1990) ; M. M. Lundahl et L. Petersson, *The Dependent Economy: Lesotho and the Southern African Customs Union*, (Boulder, CO : Westview Press, 1991) ; Namibian Economic Policy Research Unit, « Namibia and the Southern African Customs Union », Windhoek, Namibie, 1992 ; M. O. Blanc, « Le devenir du COMESA », publié dans *Analyse comparative des processus d'intégration économique régionale*, sous la direction de Ph. Hugon (Paris: ministère des Affaires étrangères, 2000), 137.

<sup>132</sup> Voir S. G. Mwale, « A Historical Background of the Formation of COMESA », publié dans *Free Trade Area of the Common Market for Eastern and Southern Africa*, sous la direction de V. Murende (Aldershot, Royaume-Uni : Ashgate, 2001).

<sup>133</sup> L'Angola a quitté le Marché commun ; le Lesotho en est sorti en 1997 de même que le Mozambique ; la Namibie l'a quitté le 2 mai 2004. La Somalie ne semble pas en être membre, peut-être parce qu'elle est en guerre civile depuis une vingtaine d'années. La Tanzanie a quitté le Marché commun le 2 septembre 2000.

<sup>134</sup> Voir <http://comesa.int>.

<sup>135</sup> Voir <http://www.mcli.co.za>.

<sup>136</sup> Daniel Brundige, Elizabeth Dawson, Mackenzie Massey et Sasha Moore, « An Economic Development Strategy for the Trans-Kalahari Corridor », Worcester Polytechnic Institute, Worcester, MA, 2011.

<sup>137</sup> Voir « Report on the Infrastructure Components of the North-South Corridor » préparé pour le compte du Groupe de travail tripartite par TradeMark Southern Africa, décembre 2011.

---

<sup>138</sup> Pour plus d'informations sur les corridors, se rendre sur le site [www.uneca.org](http://www.uneca.org)

<sup>139</sup> Pour plus d'informations sur les corridors, voir Adzigbey, Kunaka et Mitiku, « Institutional Arrangements for Transport Corridor Management in Sub-Saharan Africa ».

<sup>140</sup> Voir J. Verdier, « La Commission de l'océan Indien de la coopération à l'intégration économique », *Marchés tropicaux*, n° 48, 25 novembre 1994.

<sup>141</sup> Pour une description générale des institutions, se rendre sur le site <http://www.coi-ioc.org/>.

<sup>142</sup> Voir les détails dans *Yearbook of International Organizations*, 1995/1996, vol.1, p. 699.

<sup>143</sup> G. Campbell, directeur de publication, *The Indian Ocean Rim: Southern Africa and Regional Cooperation* (New York; Routledge Curzon, 2002).

<sup>144</sup> Sur ce sujet dans son ensemble, voir Belaouane-Gherari et Gherari, « Les organisations régionales africaines » ; G. C. Abangwe, *Systems Approach to Regional integration in West Africa Journal of Common Market Studies* 13, no. 1-2 (1975): 113-35 ; R. O. Akeju, « The Political Economy of Prosperity: Possibilities and Problems of Functional Integration in West Africa », Howard University, Washington, 1977 ; J. P. Renninger, *ECOWAS and other West African regional organizations, multilateral cooperation for development in West Africa*, (Oxford, UK Pergamon Press, 1979) ; R. E. Ubogu *et al.*, *Development Planning Priorities and Strategies in the Economic Community of West African States* (Ibadan, Nigéria: Heinemann Educational Books, 1983).

<sup>145</sup> Belaouane-Gherari et Gherari, *Les organisations régionales africaines*, 138-47 ; J. C. Gautron, « La Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest, antécédents et perspectives », *Annuaire français de droit international* 21 (1975): 196-215.

<sup>146</sup> Voir, à ce sujet S. Belaouane-Gherari et S. Gherari, *Les institutions régionales africaines* (Paris: La Documentation française, 1988). Une bibliographie couvrant la CEDEAO et d'autres institutions d'Afrique de l'Ouest se trouve aux pages 152-67. Voir également M. Irele, *The ECOWAS, A Bibliography and Sourcebook* (Lagos, Nigeria, 1990) ; U. Ezenwe, *ECOWAS and the Economic Integration of West Africa* (London: C. Huirst, 1983) ; Babalola Ajulo, « Temporal Scope of ECOWAS and AEC Treaties: A Case for African Economic Integration », *African Journal of International and Comparative Law* 8 (1996): 111-38 ; K. O. Kufor, « Law, Power, Politics: Critical Issues Arising Out of the New ECOWAS Treaty », *African Journal of International and Comparative Law* 6 (1994): 429-48 ; I. A. Gambari, *Political and Comparative Dimensions of Regional Integration. The Case of ECOWAS* (Atlantic Highlands, NJ: 1991) ; I. E. Okolo, « The development and structure of ECOWAS, publié dans *West African regional Cooperation and Development* (Boulder, CO : West View Press, 1990) ; A. Ovwah, « Harmonisation of Laws within the Economic Community of West African States », *African Journal of International and Comparative Law* 6 (1994) ; K. O. Kufor, « Securing Compliances with the Judgments of the ECOWAS Court of Justice », *African Journal of International and Comparative Law* 9 (1996): 1-11 ; A. Akanni-Honvo, « L'UEMOA et la CEDEAO », publié dans « *Analyse comparative des processus d'intégration économique régionale* » sous la direction de Ph. Hugon (Paris: ministère des Affaires étrangères, 2000), 142-63.

<sup>147</sup> Il est toutefois surprenant, sachant que l'instrument est bilingue et que les versions dans les deux langues font foi, que le site web de la CEDEAO n'affiche que la version en langue anglaise.

<sup>148</sup> Yao. G. Adzibey. « ECOWAS/UEMOA Regional Road Transport and Transit Facilitation Programme », Séminaire sur la facilitation du commerce CNUCED-Banque mondiale, Genève, 13 mai 2004.

<sup>149</sup> Cette décision établit une série détaillée de directives pour le développement du secteur du transport concernant le programme de transport de la CEDEAO, y compris, notamment :

Libre circulation des personnes des marchandises et du capital

Introduction d'un système d'assurance automobile à l'échelle de la région

Réglementation de la charge à l'essieu sur les routes inter-États

Établissement d'un commerce de transit routier inter-États pour les États sans littoral

Création de fonds autonomes pour l'entretien des routes.

<sup>150</sup> En ce qui concerne l'interconnexion des réseaux ferroviaires en Afrique de l'Ouest, voir Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, « Study on the Interconnection of the Railway Networks in West Africa, Addis Ababa, Ethiopia, 1993-96 ». Cette étude a été recommandée par la CNUCED dans son rapport sur la Deuxième décennie des transports en Afrique, 1985-90.

<sup>151</sup> La Cinquième liberté est le droit d'embarquer et de débarquer des passagers et du fret en provenance ou à destination de tout État contractant. En fait, la teneur et l'interprétation de la Cinquième Liberté posent des difficultés considérables.

<sup>152</sup> Ce programme de courte durée a été renforcé par la Déclaration des Ministres et des Gouverneurs des Banques centrales de la CEDEAO de janvier 2000 qui soulignait, entre autres, la nécessité d'accélérer le processus d'intégration régionale en achevant les programmes des routes régionales, et d'exécuter les projets de construction d'infrastructures — notamment, pour assurer les transports ferroviaires, maritimes et aériens entre les États membres de la CEDEAO. Il a également été décidé, lors du mini-sommet de la CEDEAO de mars 2000, d'éliminer les barrages routiers et d'assouplir les formalités aux frontières, en appliquant l'Initiative pour l'entretien routier.

<sup>153</sup> Aucun instrument se rapportant à une Première phase n'a été recensé à ce stade.

<sup>154</sup> Sur la question récurrente des points de contrôle, voir N'Guessan N'Guessan, « Problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique subsaharienne », Document analytique du SSATP n°3F, Banque mondiale, Washington, 2001.

<sup>155</sup> Pour un exemple de législation nationale relative à la Carte brune, voir : 1) le Décret n° 85-13 du Togo créant le Bureau national chargé de l'application au Togo du système de carte brune CEDEAO pour l'assurance responsabilité civile (Journal officiel de la République togolaise, 7 mars 1985), et 2) l'Arrêté n°127/MEF/DA du Togo fixant les procédures du Bureau national de la carte brune CEDEAO en date du 8 mars 1985.

<sup>156</sup> Voir M. V. Gasiokwu, « ECOWAS Problems of Citizenship and Free Movement, Nigeria, 1998 »; A « Compendium of Protocols, Conventions and Decisions Relative to the Free Movement of Persons and Goods », Secrétariat exécutif de la CEDEAO, Lagos, Nigéria, 1998.

<sup>157</sup> « ECOWAS Commission Strategic Plan for 2007-2010 », mai 2007.

<sup>158</sup> Charles E. Schlumberger, « Open Skies for Africa, Implementing the Yamoussoukro Decision », Banque mondiale, Washington, 2010.

---

<sup>159</sup> « L'Union économique et monétaire ouest-africaine, un traité pour l'avenir », ADE, Louvain la Neuve, Belgique, 1995 ; L. M. Ebriga, « L'UEMOA, une nouvelle approche de l'intégration économique régionale », *African Yearbook of International Law* 6 (1998) : 23–64.

<sup>160</sup> Ces corridors sont ceux d'Abidjan-Yamoussoukro-Ferkessedougou-Leraba-Ouagadougou-Kantcharri-Makalondi-Niamey ; Abidjan-Yamoussoukro-Ferkessedougou-Zegoua-Sikasso-Bougouni-Bamako ; Cotonou-Malanville-Niamey-Gao ; Cotonou-Tindangou-Ouagadougou-Heremakono-Bamako ; Lomé-Cinkanse-Koupela-Kantchari-Makalondi-Niamey-Gao ; Lomé-Cinkanse-Ouagadougou-Heremakono-Bamako ; Dakar-Diboli-Bamako-Herekamono-Ouagadougou-Kantchari-Makalondi-Niamey ; Dakar-Bissau ; Bissau-Pirada-Tambacounda-Kedougou-Kita-Bamako ; San Pedro-Odienné-Bougouni-Bamako ; et Abidjan-Bouna-Gaoua-Pa-Ouagadougou-Niamey.

<sup>161</sup> P. Pennetta, « The Mano River Union » *African Journal of International and Comparative Law* 8 (1996) : 403–27. Ce document offre une bibliographie détaillée sur ce sujet.

<sup>162</sup> Voir, à ce sujet, L. Calfisch, « Règles générales du droit des cours d'eau internationaux », *Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye* 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* 67 (1989) : 23 ; K. Rowny, *West Africa Contribution to the Law of International Watercourses* (Ile-Ife, Nigeria: University of Ife Press, 1974) ; M. Mubuala, « Le régionalisme africain en droit international fluvial », *African Journal of International and Comparative Law* 6 (1994) : 449–70 ; M. Mubala, « La théorie du riverain léonin », *African Journal of International and Comparative Law* 8 (1996) : 307–13.

<sup>163</sup> La Guinée s'est retirée de l'OERS et l'organisation a cessé de fonctionner. See [www.transboundarywaters.orst.edu/research](http://www.transboundarywaters.orst.edu/research).

<sup>164</sup> Voir K. C. Les conseils nationaux des chargeurs des pays en voie de développement. L'exemple du Niger, » *Revue juridique et politique — indépendance et coopération* 41 (1987) : 168–84.

<sup>165</sup> Voir 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*, n° 178, 4 juin 1997.