



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

Deuxième édition

CHAPITRE V

Jean Grosdidier de Matons

TRAITÉS

CONVENTIONS

PROTOCOLES

DÉCISIONS

DIRECTIVES



SSATP

Programme de politiques
de transport en Afrique

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 1961¹¹³. 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 Communauté¹¹⁴. 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 satisfaisante¹¹⁵. 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 différentes organisations sous-régionales.

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 ; EAC = 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 du transport de transit dans le 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 est le dépositaire de l'Accord. Une Note explicative est jointe à l'Accord et dix Notes explicatives sont jointes aux Annexes pour en préciser la teneur. Le nouvel Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord (ATT-CN) a été signé à Nairobi (Kenya) le 7 octobre 2007 entre les Gouvernements du Burundi, du Kenya, de l'Ouganda, de la République démocratique du Congo et du Rwanda. Il est entré en vigueur le 6 décembre 2012. 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 simplifica-

tion 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. Le nouvel Accord reconnaît qu'il est important de développer, le long du Corridor Nord, un système de transit qui est 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 faisant les renvois les plus judicieux aux conventions internationales, aux divers traités et aux 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 parce qu'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 du transport et de transit du Corridor Nord, rebaptisée Autorité de coordination du Corridor Nord, 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.** Comme indiqué préalablement, l'Accord de 2007 a renommé l'Autorité de coordination du transport de transit dans le Corridor Nord (ACTT-CN) l'Autorité de coordination du Corridor Nord (l'Autorité). L'Autorité 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 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 2007¹¹⁶. 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 dispose 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. Dispositions. 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. Dispositions. 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 in-

ternational 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. Dispositions 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 la traversée 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 dispositions 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. Dispositions.** 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 connaissement négociable traditionnel par le connaissement 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. Dispositions.** 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'Ouganda¹¹⁷. 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. Dispositions. 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 qu'une note explicative, fait l'objet de l'Annexe V-7 du présent recueil.

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

353. Dispositions. 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 vaisseaux 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. Dispositions. 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 par l'oléoduc, la propriété de l'oléoduc par chaque Partie contractante et la liberté de circulation des personnels employés à l'entretien de l'oléoduc. Le Protocole mentionne l'observation par les Parties contractantes 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 dispositions de ce Protocole s'appliquent actuellement à l'oléoduc entre le Kenya et l'Ouganda.

355. 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)*

356. Dispositions. Ce nouveau Protocole comble une lacune de l'Accord de 1985. Conformément à l'Article 40 (a) de la Section 9 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord, 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 du Protocole 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 est important de noter que, parmi les Parties contractantes à l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord 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*

357. Dispositions. Conformément à l'Article 31 de l'Accord de 1985, ce Protocole traite du transport des marchandises dangereuses. La manutention et le transport de ces dernières 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*

358. Dispositions. 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

- 359. 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 à 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 est le dépositaire de l'Accord.
- 360. Préambule de l'Accord.** Le préambule fait référence à un certain nombre de programmes internationaux favorisant les pays enclavés, mais également l'intégration régionale. Premièrement, 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. Deuxièmement, l'Accord fait 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. Troisièmement, l'Accord fait référence à la Déclaration du Millénaire, qui reconnaît les besoins et les problèmes particuliers des pays en développement sans littoral. Enfin, l'Accord mentionne la compatibilité avec le NEPAD et l'existence du COMESA.
- 361. 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.

- 362. Absence de conflit avec d'autres instruments.** Aucune des dispositions de l'Accord n'empêche l'une des Parties contractantes : 1) de remplir ses obligations au titre de toute autre convention internationale ; et 2) d'accorder des facilités plus importantes que celles prévues dans le présent Accord.
- 363. 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.
- 364. 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.
- 365. Dispositions.** 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 des dites 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 : 1) à aligner leurs documents sur la Formule-cadre des Nations Unies pour les documents

commerciaux ; et 2) à harmoniser la nomenclature des marchandises avec celles qui sont couramment utilisées dans le cadre du commerce international.

- 366. 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 international (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

- 367. 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).
- 368. 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 L'ÉTABLISSEMENT DE LA COMMUNAUTÉ D'AFRIQUE DE L'EST

369. Généralités. Le Traité instituant la Communauté d'Afrique de l'Est (EAC) a été conclu à Arusha (Tanzanie) le 30 novembre 1999¹¹⁸. 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 à la Commission tripartite permanente pour l'Afrique de l'Est pour instruction de commencer à améliorer l'Accord de Kampala du 26 novembre 1994 portant création de ladite Commission, pour 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 sont devenus membres à part entière de la Communauté d'Afrique de l'Est à compter du 1^{er} juillet 2007. Le Traité a été amendé le 14 décembre 2006 et le 20 août 2007.

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).

370. Organes. Selon l'Article 9, les organes de la EAC 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).

371. 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.

372. Importance de l'infrastructure. La Stratégie de développement de l'EAC pour 2006-10 met l'accent sur l'intensification et l'accélération du processus d'intégration. Elle fait valoir que la mise en place d'infrastructures de soutien adéquates et fiables offre un moyen d'intensifier et d'accélérer l'intégration en produisant, gérant et exploitant conjointement les installations d'infrastructures, les centres régionaux et les corridors de développement. Les secteurs prioritaires sont, notamment, l'énergie, les routes, et les technologies de l'information et des communications (TIC).

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

373. 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 et de construire de nouvelles lignes, si nécessaire, et de rendre les chemins de fer plus efficaces et compétitifs grâce à une gestion autonome¹¹⁹. 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 internationale¹²⁰, 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 navires. 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 mettent en place des points d'échange de transport intermodal, notamment des dépôts de contrôle et des ports à sec. 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 qui est juridiquement qualifiée et qui correspond aux critères exigés par les douanes, d'être agent de fret, commissionnaire de dédouanement et agent de transport et 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.

374. **Douanes**¹²¹. 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 l'EAC ont établi une Union douanière en 2005 et ont réalisé 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'établissement de l'Union douanière se fait de façon progressive. À partir d'une date que le Conseil fixera, les États membres ne pourront plus imposer de nouvelles taxes et redevances ou accroître 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.

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*

375. **Dispositions relatives au transport en général.** L'EAC 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 d'Afrique australe (COMESA, EAC, 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.

- 376. 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.
- 377. Transport aérien.** L'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (CASSOA) de l'EAC est entrée en fonction le 1^{er} 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^e Sommet extraordinaire des Chefs d'État de l'EAC qui s'est tenu à Kampala (Ouganda).
- 378. 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.
- 379. 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.
- 380. 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 au niveau national et au niveau 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

- 381. Généralités.** L'Autorité intergouvernementale pour le développement 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.
- 382. Objectifs (Article 7).** Le préambule de l'Accord de Nairobi mentionne le Traité instituant la Communauté économique africaine et le Traité instituant le Marché 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.
- 383. 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.

384. 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 2) harmoniser les politiques relatives aux transports et éliminer les obstacles physiques et non physiques entravant les transports.

385. 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. L'Accord de Nairobi de 1996 ne semble pas avoir été enregistré au Secrétariat de l'ONU.