

# Facilitation du Commerce liée aux Transports terrestres et transit

**LES CONVENTIONS INTERNATIONALES,  
RÉGIONALES ET SOUS RÉGIONALES :  
CAUSES ET CONSEQUENCES DE LA NON  
MISE EN ŒUVRE IDOINE EN AFRIQUE**

**Par: N'GUESSAN N'guessan**

**CONSULTANT Senior, Transport & Commerce International**

**Facilitation du Commerce et des Transports en Afrique  
Subsaharienne**  
**Un recueil des instruments juridiques internationaux**  
**JEAN GROSDIDIER DE MATONS**

Préface, citation de **M. Marc JUHEL**, **Conseiller Transport  
Logistique, Banque mondiale**

Le document en référence a permis de

**« Recenser les instruments juridiques internationaux  
en vigueur en Afrique Subsaharienne, visant à  
faciliter le transport et les échanges commerciaux  
entre les pays de la région...**

**...Comme on pourra le constater, ce n'est pas ici la  
rareté qui fait obstacle à la mise en œuvre pratique  
des Accords, protocoles, traités, conventions, mais  
plutôt la profusion ».**

# I- conventions internationales de référence

- 1) *La Convention Internationale pour l'Unification de Certaines Règles en Matière de Connaissance (Règles de la Hayes);*
  
- 1) *Le Protocole portant amendement de la Convention Internationale de Bruxelles pour l'Unification de Certaines Règles en Matière de Connaissance, datée du 25 août 1924 (Protocole de Visby ou Règles de la Haye-Visby);*
  
- 2) *Protocole (DTS) portant modification de la Convention Internationale pour l'Unification de Certaines Règles en Matière de Connaissance, datée du 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole du 23 février 1978 (Protocole de 1979);*
  
- 3) *Convention des Nations Unies sur le Transport des Marchandises par Mer (règles de Hambourg);*
  
- 4) *Convention relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route (CMR).*

# conventions internationales de référence

- 6) *Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières*
- 7) *Convention Internationale sur le Transport des Marchandises par Chemin de Fer (COTIF/CIM)*
- 8) *Convention des Nations Unies sur la Responsabilité des Opérateurs de Terminaux de Transport dans le cadre du Commerce International*
- 9) *Convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal International de Marchandises (Convention TM) ; et*
- 10) *Règles CNUCED/CCI relatives aux Documents de Transport Multimodal.*

# **Instruments de facilitation des procédures de commerce international**

- **CCO** : Convention Douanière relative au conteneur
- **KC** : Convention International pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers
- **SH** : Convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises [Système harmonisé]
- **FAL** : Convention visant à faciliter le trafic maritime international
- **TIR** : Transports Internationaux routiers
- **HAR** : Convention Internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières
- **CEFACT-ONU** : Échange de données informatisées par l'Administration, le Commerce et les Transports
- **RUU 500** : Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires
- **OACI** : Organisation de l'Aviation Civile Internationale
- **Autres conventions...**

## **I-1. Objectifs et avantages** des conventions internationales, régionales, sous-régionales et leurs instruments de facilitation des procédures du commerce

- ✓ *favoriser et assurer l'expansion ordonnée du commerce et du transport ;*
- ✓ *harmoniser les normes et les moyens techniques de déplacement des personnes et des marchandises ;*
- ✓ *faciliter et accélérer les formalités douanières et procédures du commerce et des transports ;*
- ✓ *harmoniser, simplifier, unifier les documents du commerce et des transports ;*
- ✓ *accélérer les opérations physiques du transport ;*
- ✓ *optimiser les coûts et les délais sur toute la chaîne logistique du commerce et du transport.*

## **I-2. Objectifs et avantages** des conventions internationales, régionales, sous-régionales et leurs instruments de facilitation des procédures du commerce

- ✓ *accorder des régimes de faveur à certaines catégories de marchandises ;*
- ✓ *faciliter le transport intégré ;*
- ✓ *favoriser la conclusion de contrats commerciaux (achat /vente), transport, assurance, paiement dans le cadre de la Distribution Physique Internationale (DPI);*
- ✓ *mettre en place des bases de données informatisées sur toute la chaîne logistique intégrée*
- ✓ *protéger l'espace économique de chaque pays et ceux d'intégration économiques contre les fraudes fiscales et douanières ;*
- ✓ *accorder des facilités maritimes portuaires et de transit pour les pays sans littoral.*

## **I-3. BUT** de la mise en œuvre des conventions internationales, régionales, sous-régionales et leurs instruments de facilitation des procédures du commerce

### **Réaliser de manière idoine les contrats relatifs à l'Acte Commercial International**

Les règles, normes, mécanismes, usages édictés par la Conventions Internationales dans le cadre de l'importation et l'exportation des marchandises notamment le TMI sont exécutés à travers quatre (4) contrats distincts :

- **le contrat d'achat/vente international (incoterm)**
- **le contrat de transport international des marchandises (LV, B/L, LTA, DTM),**
- **le contrat d'assurance international de la marchandise (police, certificat d'assurance),**
- **le contrat international de paiement (crédoc.)**



## **I-4.FINALITÉ** de la mise en œuvre des conventions internationales, régionales, sous-régionales et leurs instruments de facilitation des procédures du commerce

La finalité de la mise œuvre des conventions et des instruments édictés par le CCI/CNUCED/OMD/OMC, les accords de coopération et d'intégration consécutifs au niveau régional et sous régional est de :

**« Acheminer le produit adéquat, en quantité requise, au lieu convenu, au moindre coût, pour satisfaire les besoins du consommateur sur le marché international », et pour atteindre l'objectif de « JUSTE À TEMPS » (JAT) en « QUALITÉ TOTALE » (QT).**

**Dans un contexte de concurrence loyale, de compétitivité et de transparence.**

# **II- FACILITATION DU COMMERCE**

## **II-1. Définition**

- **On peut définir la facilitation du commerce comme l'ensemble des règles, normes, réglementations, documents, technologies, mécanismes, acceptés et appliqués synergiquement par tous les intervenants du commerce et des transports; pour favoriser une intégration optimale des circuits mondiaux de production, de distribution et d'approvisionnement.**

**Ce, dans un contexte de concurrence loyale, de compétitivité et de transparence.**

## **II-2. LA FACILITATION DU COMMERCE : champ d'activités**

- **Les procédures d'import/export**
- **Les formalités de transport et de réduction des coûts de transport**
- **La modernisation par l'utilisation des nouvelles technologies**
- **La facilitation de l'accès aux marchés**
- **La facilitation de l'accès à l'assurance et au financement à l'exportation**
- **Le processus de fixation des taxes et redevances**
- **La communication et les négociations**
- **La transparence et l'harmonisation de la régulation**
- **L'amélioration des facilités et des procédures portuaires**
- **La non discrimination**
- **Le renforcement des procédures douanières au niveau portuaire (efficacité et transparence des procédures douanières)**
- **Les documents simplifiés du commerce**
- **La clarté des procédures**

## **II-3. LA FACILITATION DU COMMERCE ET IMPLICATION DES INSTITUTIONS AFRICAINES**

- **Au niveau sous régional :**

**les communautés économiques sous régionales telles que COMESA, EAC, SADC, CEDEAO, UEMOA, CEEAC avec l'assistance des partenaires au développement, se sont engagées dans la promotion et la facilitation du transport dans les différents corridors de leurs sous régions respectives.**

- **Au niveau régional :**

**ce sont la CEA, l'Union Africaine, la BAD, le NEPAD par des études, séminaires de formation, des publications ont contribué à cet effort.**

## **II-3.1 Quelle implication et appropriation à travers des accords, arrangements bilatéraux et multilatéraux en Afrique ?**

- **1 Facilités portuaires maritimes**
- **2 Itinéraires et facilités de transit**
- **3 Le contrôle douanier**
- **4 Documentation et procédures**
- **5 Transport par route des marchandises**
- **6 Traitement des marchandises dangereuses**
- **7 Facilités à l'égard du personnel roulant des agences de transit**
- **8 Assurance de la responsabilité civile automobile**
- **9 Assurance des marchandises transportées**
- **10 Régime de faveur concédé au transport des produits agroalimentaires**

## **Quelle implication et appropriation à travers des accords, arrangements bilatéraux et multilatéraux en Afrique ?**

- 11 Fonds spéciaux communautaires pour le financement du système de transport et de transit routiers**
- . 12 Organisation et réglementation spécifique du travail**
- . 13 Concurrence, compétitivité et transparence**
- . 14 Information Statistique et base de données du transport et du transit**
- . 15 Formation et intervenants du transport et du transit**
- . 16 Coopération sous-régionale en matière de transport et de transit**
- . 17 Infrastructures et équipements**

## **II-3.2. Quelle implication et appropriation des conventions de référence en Afrique ?**

### **Situation qui prévaut au plan juridique**

- **Non ratification ou adhésion aux conventions internationales de référence.**
- **Adhésion timide aux instruments de facilitation du commerce international, CCI/CNUCED/OMD/OMC (3/9 au plan régional).**
- **Transformation des conventions en une multitude d'Accords d'intégration économique à usage plus ou moins parcellaire, défensif ; parfois lucratif et spéculatif.**

## **Quelle implication et appropriation des conventions de référence en Afrique**

- **Assimilation du TMI au transport en transit au plan national et sous régional.**
- **Adoption de réglementations nationales consécutives, favorisant le transport fragmenté à partir des plates formes portuaires.**
  - **Application des normes, règles nécessaires et usages de la chaîne logistique intégré du transport, imposés par les transporteurs et/ou chargeurs.**
  - **Infrastructures et d'équipements vétustes et inadaptés.**



## **II-3.2. Questions importantes du transport intégré négligées par les accords dans leur application**

- **Faiblesse des Interactions entre partenaires relatives aux 4 contrats de l'acte commercial international**
- **Faiblesse notoire de coordination institutionnel par rapport à la rigueur exigée du transport intégré  
(Absence de sanctions à tous les niveaux hiérarchiques).**
- **Absence d'assurance de marchandises sur les maillons portuaire et terrestre du transport multimodal et transit.**
- **Véhicules de transports souvent inaptes au scellement et plombage douaniers.**
- **Reconnaissance étiquée (juridique et opérationnel) du métier d'Entrepreneur de Transport Multimodal.**
- **Absence ou insuffisance d'exploitation en réseau de l'informatisation des documents, formalités et procédures au plan national et sous-régional**
- **Propagation des IST/VIH/SIDA sur tous les corridors de transit.**

## II-3.3. Quelle implication et appropriation par rapport à l'Acte commercial international

- Juridique :** non respect des règles, normes, mécanismes et usages définis et **incompatibilité** avec les questions de limite de responsabilité des différents contrats de transport par rapport aux engagements pris avec le chargeur
- Documentaire :** Incompatibilité entre le DTM et la multitude de documents à usage segmenté, véritables supports des prélèvements illicites
- Délai :** incompatibilité avec les dates buttoirs du CREDOC, sans lesquelles les paiements ne peuvent se réaliser à l'issu du transport de bout en bout
- Administratif et Opérationnel :** Incompatibilité avec l'optimisation des procédures, des délais et des coûts exigé à l'ETM par le chargeur, les banques, les assurances et les différents transporteurs; en terme de compétitivité, de rigueur et de responsabilité

## II-3.4. Quelle implication et appropriation par rapport à l'Acte commercial international

L'Afrique a les coûts de fret les plus élevés au monde par rapport à la valeur des importations (CNUCED/FMI)

- En 2002, la part de fret payée au titre des importations par les pays africains était de 12,43 % contre 9,95 % pour l'Amérique, 8,15 pour l'Asie, 8,71 % pour l'Europe et 11,41 % pour l'Océanie.

Au niveau sous régional, il est de :

- 14 % pour l'Afrique de l'Ouest, 15,2 % en Afrique orientale et méridionale y compris la région de l'Océan Indien, 11,6 % pour l'Afrique du Nord.
- Ces taux sont plus élevés pour les pays d'Afrique sans littoral qui vont de 16,2 à 27 % (pour le MALI).

## II-3.5. Cadre de gestion du transport et du Transit dans les sous- régions d'Afrique

	Organisation d'intégration économique	Pays concernés	Structure de gestion du transit	Organisme de gestion	Mécanisme d'exploitation	Aspects traités
<b>Afrique de l'Est (Rwanda)</b>	COMESA IGAD	Kenya, Rwanda, Burundi, Ouganda, Tanzanie	TTCA	Corridor Nord	Corridor Nord Carte jaune	Transit Transport TMI
<b>Afrique Australe</b>	SADC COMESA	Afrique du sud, Mozambique, Zambie, Botswana...	<b>SADC</b>	<b>Corridor sud</b>	Corridor Sud Carte jaune	Transport Transit TMI
<b>Afrique de l'Ouest (Sénégal)</b>	CEDEAO UEMOA CENSAD OMAO	Sénégal, Mali, Togo, Bénin Burkina Faso, Guinée, Niger Côte d'Ivoire,	Conseil des chargeurs et assimilé Chambre consulaire	Conseil des chargeurs et assimilé Transporteurs, port	TRIE/CEDEAO TIE/CEDEAO CARTE BRUNE /CEDEAO	Transport Transit TMI
<b>Afrique du Nord (Tunisie)</b>	UMA CENSAD	Tunisie, Algérie, Libye, <b>Espagne, France, Italie,</b>	Ministère des transports	Conseil de chargeurs ETM, transporteurs Trade Net	TIR TTN	Transport TMI Transit
<b>Afrique Centrale</b>	CEMAC CENSAD ECCAS OMAO	Centrafrique, Tchad, Gabon, Cameroun, Congo, RDC,	Conseil des chargeurs et assimilé Chambre consulaire	Conseil de chargeurs ETM, transporteurs	TIPAC	Transport Transit TMI

## II-3.6. Quelle implication et appropriation Diagnostic en images



# Convention CMR

## Convention sur la circulation routière





**Convention CMR**  
**Convention TMI**  
**Convention TIR**



**Convention FAL**  
**Convention TIR**  
**Convention de KYOTO**





- Convention TMI
- Convention TIR
- Convention KYOTO
- Convention FAL



**Convention FAL**  
**Convention Internationale relative au commerce de transit des pays sans littoral**  
**Convention CMR**





Convention CMR  
Convention TIR  
Convention FAL  
Convention TMI





Convention CMR

Convention TIR

Convention FAL

Convention internationale relative au commerce de transit des pays sans littoral





Convention de Tokyo  
Convention TIR Convention sur l'Harmonisation des contrôles



### **III- Cadres d'adhésion, de négociation de la facilitation du Commerce et du transport en transit**

**OMC** : 148 pays membres, Recherche d'un Code de l'OMC de préférence multilatéral à adopter à l'issu du Cycle de DOHA ; en vertu du principe de « l'engagement unique » qui favorise :

- Article V:** liberté de transit
- Article VIII:** redevances et formalités se rapportant à l'importation et à l'exportation
- Article X:** publication et application des réglementations relatifs au commerce
- Nations Unies:** Programme d'Action d'Almaty, résolution 58/201
- CNUCED:** Commission des entreprises, de la facilitation du Commerce et du développement/ Facilitation du commerce en tant que moteur du développement; (voir position OMC)

# **Cadres d'adhésion à la facilitation du Commerce et du transport en transit**

## **•Au niveau administratif et opérationnel**

- Acquisition de scanners dans les ports et aux principales frontières de transit**
  - Adoption systématique de la DPI, du TMI, de Guichet unique et du TradeNET; sensés optimiser la cohérence et la prévisibilité dans l'application des règles, normes, mécanismes et usages en vigueur en matière de facilitation du commerce;**
  - Prise en compte des technologies de l'information et du commerce électronique, comme moteur de la facilitation du commerce.**
  - Instauration d'un cadre approprié et synergique d'interaction entre partenaires (législateurs, prestataires, utilisateurs) de la facilitation du commerce et du transport en transit**
  
- Renforcement des capacités des partenaires au plan national et dans les espaces communautaire d'intégration**

# **Cadres d'adhésion à la facilitation du Commerce et du transport en transit**

**Face aux enjeux à l'OMC, des APE, du Commerce électronique...**

- **Au niveau sous régional:**

**les Communautés économiques sous régionales telles que COMESA, EAC, SADC, CEDEAO, UEMOA, CEEAC devraient rapidement:**

- **engager un processus d'adhésion communautaire des conventions internationales de référence, notamment les instruments de facilitation du commerce et du transport (CCI/CNUCED/OMD/OMC);**
- **Communautariser systématiquement la gestion logistique intégrée des corridors de transit pour faciliter le processus.**
- **Mettre sur leur site WEB, les études réalisées relatives à la facilitation du commerce et du transit; en vu faciliter l'information et la sensibilisation de toutes les parties concernées.**



## **Cadres d'adhésion à la facilitation du Commerce et du transport en transit**

- **Au niveau régional**

**La CEA, le SSATP, l'Union Africaine, la BAD, le NEPAD par des études, séminaires de formation, le lobbying, des publications devront soutenir les communautés dans ce défi.**

- **Au niveau international**

**une *Task Force* devra être initiée par le SSATP et la CEA comprenant la CNUCED, le CCI, l'OMD, l'OMC pour apporter une assistance technique et rechercher un assistance financière auprès des bailleurs de fonds; afin d'aider les organisations d'intégration économique et leurs États membres, à adhérer aux conventions sur la facilitation du commerce et à les appliquer.**

### **III- Cadres d'adhésion à la facilitation du Commerce et du transport en transit**

#### **• Au niveau national**

**Mise à disposition d'un Code de conduite professionnelle dans un « Guide Pratique » pour une exploitation Idoine du Transport en Transit :**

- Quels sont les maillons qui composent la chaîne logistique de transport et de transit routiers ?**
- Qui fait quoi ? Comment ? à quel moment ? Sur quelle base ? Et où ?**
- Qui paye quoi ? A quel prix ? A qui ? pourquoi ? Pour quel document?**
- Qui est responsable de quoi ? Dans quelle limite ? Et pour quel délai ?**
- Qui contrôle quoi ? A quel titre ? Et à quelle fin ? Quand ? Où ?...**

# Conclusion : un impératif au choix

- La facilitation du commerce et des transports en transit est aujourd'hui **le moteur du développement des échanges**, reconnu par tous les partenaires en présence.
- Si l'Afrique, les organisations régionales et sous-régionales à caractère économique, les États, le secteur privé ; veulent bouger à l'international ; il leur faudra bien s'agripper à ce moteur coûte que coûte, avec ou sans le soutien des partenaires au développement.