



**NATIONS UNIES
COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE**



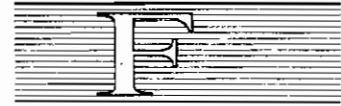
Distr. LIMITEE
ECA/TRID/03/03 Vol. 1
février 2003
Original : Français

Réunion ad-hoc des experts sur le transport multimodal

**27-29 octobre 2003
Addis Abeba, Ethiopie**

QUESTIONS RELATIVES AU DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT MULTIMODAL EN AFRIQUE:

Transport Multimodal International et Transport des Marchandises Dangereuses



Distr. LIMITEE
ECA/TRID/03/03 Vol. 1
février 2003
Original : Français

NATIONS UNIES
COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Réunion ad-hoc des experts sur le transport multimodal

27-29 octobre 2003
Addis Abeba, Ethiopie

**QUESTIONS RELATIVES AU DEVELOPPEMENT DU
TRANSPORT MULTIMODAL EN AFRIQUE:**

**Transport Multimodal International et
Transport des Marchandises Dangereuses**

SOMMAIRE

	PAGE
SOMMAIRE	(i)
LISTE DES ABREVIATIONS ET SIGLES	(v)
RESUME ANALYTIQUE	(vii)
Introduction	1
Chapitre 1 PRESENTATION DE LA CONVENTION SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL ET LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES	3
1.1 Le Transport Multimodal International (TMI)	3
1-1-1 Contexte d'adoption de la Convention (TMI)	3
1-1-2 Le TMI, résultante de plusieurs conventions internationales de référence	3
1-1-3 Définition	5
1-1-4 Avantages de la convention TMI	5
1-1-5 Document de Transport Multimodal (DTM)	6
1-1-6 Responsabilité en Matière de TMI	6
1-1-7 Aspects légaux et d'indemnisation contenus dans les conventions de Transport International de marchandises	10
1-2 Marchandises dangereuses	11
1-2-1 Normes de transport	11
1-2-2 Définition et Classification des produits	12
1-3 Conditions de mise en œuvre des conventions TMI et transport de marchandises dangereuses	12
1-3-1 Les contrats relatifs à l'Acte Commercial International	12
1-3-2 La liste des tâches incombant à l'ETM dans le cadre des opérations de transport porte-à-porte	30
1-3-3 Comment choisir un ETM	32
Chapitre 2 TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL : QUELLES REALITES EN AFRIQUE ?	35
2-1 Au plan Institutionnel	35
2-2 Au plan juridique	37
2-2-1 Organisation du TMI et transit en Afrique	37
2-2-2 L'état des ratifications du TMI en Afrique	38
2-2-3 Approbation juridique de la convention	39

	PAGE	
2-3	Transport Multimodal International en Afrique de l'Est : Le cas du Rwanda	43
2-3-1	Le cadre régional et sous-régional	44
2-3-2	Bilan diagnostic de l'application du TMI	44
2-3-3	Perspectives de l'application du TMI en Afrique de l'Est et au Rwanda	51
2-4	Transport Multimodal International en Afrique de l'Ouest : le cas du Sénégal	52
2-4-1	Cadre logistique de fonctionnement du TMI dans l'espace CEDEAO/UEMOA	53
2-4-2	Bilan diagnostic du TMI et du transport des marchandises dangereuses	53
2-4-3	Perspectives d'avenir en vue de l'application du TMI	58
2-5	Transport Multimodal International en Afrique du Nord : le cas de la Tunisie	59
2-5-1	Contexte général	59
2-5-2	Bilan diagnostic du TMI	59
2-5-3	Perspectives du TMI	67
2-6	Transport Multimodal International en Afrique du Centre : le cas de la CEMAC	68
2-6-1	Contexte général	68
2-6-2	Bilan diagnostic	67
Chapitre 3	MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION TMI, QUELS PREALABLES ?	73
3-1	Adaptation de l'application de la convention TMI. Une mutation intervenue dans le domaine du transport et du commerce	73
3-1-1	Au plan institutionnel	73
3-1-2	Au plan technique	74
3-1-3	Au plan technologique	74
3-1-4	Au niveau de l'exploitation des opérations commerciales et du transport	74
3-2	Renforcement des capacités et informations des intervenants	74
3-3	Le rôle des décideurs publics et organismes gestionnaires de la convention TMI	75
3-3-1	Actions devant être menées par les législateurs	75

3-3-2	Effet du développement du transport multimodal à court et long terme	77
3-3-3	Interaction entre partenaires	78
Chapitre 4	PROPOSITIONS D'AMELIORATION DE LA MISE EN ŒUVRE DU TMI	79
4-1	Adaptation de la convention TMI	79
4-2	Proposition en vue de l'adaptation du TMI en Afrique	79
4-2-1	Au niveau général	80
4-2-2	Au niveau de la CEA	81
4-2-3	Au niveau administratif et opérationnel	81
4-3	Recommandations	83
4-4	Planning d'exécution des résolutions et recommandations	83
	CONCLUSION	85
	ANNEXES (A, B, C, D)	86-131
	BIBLIOGRAPHIE	132
	GLOSSAIRE	136
LISTE DE TABLEAUX		
Tableau 1 (a, b, c)	Les principales conventions relatives au TMI, au transport terminal et aux documents	7-9
Tableau 2 :	Résumé des principaux aspects légaux et d'indemnisation contenus dans les conventions de transport international de marchandises	10
Tableau 3 :	Catégories des marchandises dangereuses par classe de risque	12
Tableau 4 :	Code des incoterms	13
Tableau 5 :	Actions à mener par les vendeurs et les acheteurs dans le cadre des opérations de transport porte-à-porte	15
Tableau 6 :	Liste des tâches incombant à l'ETM dans le cadre des opérations de transport porte-à-porte	30
Tableau 7 :	Liste des pays ou territoires ayant accepté les instruments de facilitation des procédures du commerce international ou y ayant adhéré	36

	PAGE
Tableau 8 :	Situation du transport en transit et multimodal dans les régions d'Afrique 38
Tableau 9 :	Situation des ratifications, adhésions, signatures définitives, acceptations, approbations du TMI en Afrique 38
Tableau 10 :	Présentation des principaux protocoles 39
Tableau 11 :	Accord de transit du Corridor Nord 46
Tableau 12 :	Comparaisons des principales dispositions de l'accord de transit du Corridor Nord du 19 février 1985. Protocole N°4 : document et procédures avec celles de la convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal International de marchandises 47
Tableau 13 :	Comparaison des distances des Corridors Nord et Centre pour les centres de trafic en transit (km) Port - Kigali 48
Tableau 14 :	Récapitulatif des coûts (%), des délais (nombre de jours) moyens des opérations et procédures de transit, selon la réglementation usagers en vigueur dans l'espace UEMOA/CEDEAO 55
Tableau 15 :	Comparaison des principales dispositions de la loi N°98-21 du 11 mars 1998 relative au Transport Multimodal International de marchandises avec celles de la convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal International de marchandises 60
Tableau 16 :	Transport multimodal modèle de la Tunisie : le cas de OTI 62
Tableau 17 :	Tunisie Tradnet (TTM) 64
Tableau 18 :	Comparaison des principales dispositions de la convention Inter-Etats de Transport Multimodal de marchandises en UDEAC et autres textes législatifs de l'Afrique Centrale avec celles de la convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal International de marchandises 69
Tableau 19 :	Les actions devant être menées par les législateurs (gouvernements) 76
Tableau 20 :	Les effets du développement du Transport Multimodal 77
Tableau 21 :	Les interactions entre partenaires 88
Tableau 22 :	Innovations pratiques pour améliorer le choix de la chaîne de DPI 82

LISTE DES ABREVIATIONS ET SIGLES

AGCS	: Accord général sur le commerce des services
AGCS/OMC	: Accord Général sur le Commerce des Services/ Organisation mondiale du commerce
AWB	: Airway Bill (lettre de transport aérien)
BIL	: Bill of Lading (Connaissance)
CCD	: Conseil de coopération Douanier
CCI	: Chambre de commerce internationale
CCI-CNUCED/OMC	: Centre du Commerce International CNUCED/OMC
CCO	: Convention douanière relative aux conteneurs
CEA	: Commission Economique pour l'Afrique
CEDEAO	: Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CEE-ONU	: Commission économique des Nations Unies pour l'Europe
CEFACT-ONU	: Centre pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques
CEMAC	: Communauté Economique et Monétaire des Etats de l'Afrique Centrale
CIM	: Convention Internationale relative au Transport des marchandises par chemin de fer
CNUCED	: Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
CNUDCI	: Commission des Nations Unies pour le droit commercial international
CK [Convention de Kyoto]	: Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers
CKR [Convention de Kyoto révisée]	: Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers
CMR	: Convention relative au contrat de transport international des marchandises par route
DTM	: Document de Transport Multimodal
EDI	: Échange de données informatisées
EDIFACT-ONU	: Échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et les transports
FAL	: Convention visant à faciliter le trafic maritime international
FCL	: Full Container Load
GATT	: Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce
HAR	: Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières
ICS	: Chambre internationale de la marine marchande
IGAD	: The Intergovernmental Authority on Development

IRU	: International Road Transport Union (Union Internationale de Transport Terrestre)
ISO	: Organisation internationale de normalisation
L/C	: Lettre de crédit
LTA	: Lettre de Transport Aérien
LV	: Lettre de Voiture
OACI	: Organisation de l'aviation civile internationale
OCTI	: Office Centrale des Transports Internationaux par chemin de fer
OMC	: Organisation mondiale du commerce
OMD	: Organisation mondiale des douanes
OMI	: Organisation maritime internationale
RUU	: Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires
SADC	: Southern African Development Community
SH [Système harmonisé]	: Convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises
TDED	: Répertoire de données commerciales des Nations Unies
TDID	: Répertoire des Nations Unies pour l'échange de données commerciales
TIR	: Transport international routier
UMA	: Union du Maghreb Arabe
UEMOA	: Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
UNCID	: Règles de conduite uniformes pour l'échange de données commerciales par télétransmission
UNSM	: Messages types normalisés des Nations Unies

RESUME ANALYTIQUE

Pour tenir compte des mutations intervenues dans le domaine du commerce et des transports avec comme corollaire, la gestion intégrée des différents modes, des moyens et documents de transport international, la communauté internationale a, dans le cadre des activités de la CNUCED, adopté en mai 1980, la Convention sur le Transport Multimodal International (TMI), véritable résultante de plusieurs conventions de référence dont les conventions de Hambourg, la Convention relative au contrat de transport international de marchandise par la route (CMR), la Convention internationale relative au transport des marchandises par chemin de fer (CIM) etc.

La Convention sur le Transport Multimodal International a pour objet *de faciliter la mise en œuvre d'un contrat de transport multimodal avec un entrepreneur de transport multimodal et un document de transport multimodal, permettant d'effectuer le transport international de marchandises en toute sécurité.*

Dans l'exécution de ce contrat de transport multimodal, chaque mode, chaque moyen de transport, toute plate forme logistique de transport ; gère selon sa spécificité des marchandises dangereuses dont le déplacement, le stockage et la manutention requièrent des moyens onéreux en infrastructures et en équipements.

De 1980 à nos jours (soit 23 ans après) très peu de pays ont adhéré ou ratifié la Convention à telle enseigne que le TMI n'est pas encore entré en vigueur.

En Afrique, très peu de pays se sont engagés sur le TMI, bientôt le système de transport international de marchandises y compris les marchandises dangereuses connaîtra un autre saut dans son évolution avec la libéralisation totale du transport dans le cadre de l'AGCS/OMC et autres E-commerce (Commerce Electronique) ; avec comme corollaire la concurrence, la compétitivité et la transparence qui prévaudront sur tous les marchés.

Une connaissance approfondie du TMI sera un atout majeur pour atteindre la prochaine phase de l'AGCS/OMC.

Dans la plupart des régions d'Afrique, le TMI est confondu avec le transport en transit terrestre et surtout la gestion des corridors. Cette situation remet en cause la finalité du TMI en matière de fluidité des procédures, de célérité des opérations physiques, de standardisation et harmonisation des documents, de délimitation des responsabilités.

En dehors de la Tunisie qui est dotée d'infrastructures et d'équipements performants sur la chaîne intégrée de transport, les autres régions de l'Afrique de l'Est, de l'Ouest et du Centre, ne répondent pas aux normes établies en la matière ; dès lors, les plates-formes logistiques (portuaires) constituent le plus souvent des goulots d'étranglement pour l'Entrepreneur de Transport Multimodal.

Les organisations d'intégration économique sous-régionales et régionales excepté la CEMAC n'ont pas systématiquement pris le relais de la CNUCED, du CCI pour la promotion du TMI et les quatre contrats qui les sous-tendent dans leurs Etats membres ; et dans leur adoption et/ou insertion dans leur droit interne. Il en découle que le TMI et lesdits contrats y compris le transport spécifique de marchandises dangereuses sont exploités en "pièces détachées", de façon segmentée par les intervenants de la fonction transport et transit.

La seule satisfaction qu'il a été donné de constater réside dans la mise en œuvre de Trade point, qui ont l'avantage de créer un centre d'intérêts partagés au plan des procédures, des documents, des responsabilités et surtout de l'information sur la marchandise circulante.

En la matière, la Tunisie qui n'a pas adhéré à la Convention constitue un bel exemple à promouvoir même si un organisme de coordination du TMI n'a pas encore vu le jour.

De tout ce qui précède, on peut affirmer qu'à l'analyse, le TMI est mal appliqué en Afrique.

Il faut donc espérer que sous l'égide de la CEA et avec l'assistance technique de la CNUCED, du CCI, de l'OMD, de l'OMC, le TMI sera d'application totale en Afrique.

a) Les points en faveur de la nécessité d'introduire le Transport Multimodal International (TMI)

	Points de vue gouvernementaux	Points de vue commerciaux
1	Le TMI permet qu'une grande part de fret reste dans le pays	Le TMI rend plus facile le calcul du prix de revient du transport
2	S'il est utilisé pour aider le commerce, le TMI rendra plus souples les procédures douanières	Le Transport Multimodal réduit le nombre de titre de transport
3	Le TMI améliore le contrôle du pays sur la chaîne de transport	Le TMI améliore le contrôle par les amateurs du coût total du transport
4	Le TMI peut favoriser une plus grande utilisation des compagnies d'assurance locales	Le TM diminue la dépendance envers la série de ports de chargement et de déchargement
5	Le TMI introduit une nouvelle technologie dans le pays	Le TMI simplifie les réclamations et actions en réparation et réduit les dépenses de réparation et les primes d'assurance
6	Le TMI améliore l'utilisation de l'infrastructure locale	le TMI réduit le temps de transit
7	Le TM peut rendre les produits locaux plus compétitifs, et ainsi, peut améliorer les exportations	Le TMI réduit le paiement d'intérêt
8	Le TMI réduit les coûts de change extérieur et améliore ainsi la balance de paiement	Le TMI réduit les stocks, les besoins de stockage et améliore la prévision des niveaux de stocks
9	Le TMI favorise la mise en oeuvre des comités de facilitation du commerce	Le TMI permet un meilleur contrôle des structures de distribution
10	Le TMI facilite une expansion ordonnée du transport de bout en bout	Le TMI permet une meilleure crédibilité
11	Le TMI optimalise la coordination administrative et institutionnelle du transport	Le TMI fait des clients satisfaits

De tout ce qui précède, on peut affirmer qu'à l'analyse, le TMI est mal appliqué en Afrique parce que dans l'ensemble, les différents critères de succès contenus dans le tableau ci-dessus sont en deçà des objectifs définis par les législateurs et des résultats attendus par les opérateurs.

Il faut donc espérer que sous l'égide de la CEA et avec l'assistance technique de la CNUCED, du CCI, de l'OMD, de l'OMC, le TMI soit d'application totale en Afrique

Pour ce faire, il est impérieux d'appliquer des recommandations de l'étude.

b) Recommandations :

- Toutes les parties concernées par la mise en œuvre de la Convention sur le Transport Multimodal International et la Convention sur le Transport des Marchandises Dangereuses doivent se mobiliser pour que dans un délai de trois ans au maximum, lesdites conventions soient effectivement d'application en Afrique ; après avoir faciliter l'adhésion et/ ou la ratification ;
- La CEA, initiatrice de la présente étude, devra d'ors et déjà mettre en place un groupe de travail composé de la CNUCED, du CCI, de l'OMD, de l'OMC et autres partenaires au développement d'une part, et d'autre part les organisations africaines à caractère économique, en charge de la politique de transport en particulier du TMI ; pour rechercher dans les délais les meilleurs (1 an) l'application harmonisée et synergique du TMI ;
- Mettre en place un vaste programme de sensibilisation des Institutions, des Etats, des Administrations et de secteur privé sur les avantages du TMI en matière de commerce et de transport en mettant en parallèle, les actions de facilitation développées par la CNUCED, le CCI, l'OMD, l'OMC, Banque Mondiale et la CEA.

C'est dans le moule de cet effort concerté que le TMI et la Convention sur les Marchandises Dangereuses seront véritablement appliqués en Afrique.

INTRODUCTION

Pour tenir compte des mutations intervenues dans le domaine du commerce et des transports avec comme corollaire, la gestion intégrée des différents modes, des moyens et documents de transport international, la communauté internationale a, dans le cadre des activités de la CNUCED, adopté en mai 1980, la Convention sur le Transport Multimodal International (TMI), véritable résultante de plusieurs conventions de référence dont les conventions de Hambourg, la Convention relative au contrat de transport international de marchandise par la route (CMR), la Convention internationale relative au transport des marchandises par chemin de fer (CIM) etc.

La Convention sur le Transport Multimodal International a pour objet de faciliter la mise en œuvre d'un contrat de transport multimodal avec un entrepreneur de transport multimodal et un document de transport multimodal, permettant d'effectuer le transport international de marchandises en toute sécurité.

Dans l'exécution de ce contrat de transport multimodal, chaque mode, chaque moyen de transport, toute plate forme logistique de transport ; gère selon sa spécificité des marchandises dangereuses dont le déplacement, le stockage et la manutention requièrent des moyens onéreux en infrastructures et en équipements.

De 1980 à nos jours (soit 23 ans après) très peu de pays ont adhéré ou ratifié la Convention à telle enseigne que le TMI n'est pas encore entré en vigueur.

En Afrique, très peu de pays se sont engagés sur le TMI, bientôt le système de transport international de marchandises y compris les marchandises dangereuses connaîtra un autre saut dans son évolution avec la libéralisation totale du transport dans le cadre de l'AGCS/OMC et autres E-commerce (Commerce Electronique) ; avec comme corollaire la concurrence, la compétitivité et la transparence qui prévaudront sur tous les marchés.

Une connaissance approfondie du TMI sera un atout majeur pour atteindre la prochaine phase de l'AGCS/OMC.

Comment l'Afrique va-t-elle gérer ce préalable si l'application du TMI est encore timide et sporadiquement à encre dans des systèmes de gestion du transport en transit, gangrenée par des barrières non tarifaires ?

Quelle place les contrats : achats/vente international, (incoterms), contrat de transport international (lettre de voiture, B/L, LTA, DTM), contrat international de la marchandise (police, certificat d'assurance) ; contrat international de paiement (crédoc) vont-ils occuper dans l'exécution idoine du TMI ?

Quels préalables faut-il observer et quelles solutions faut-il préconiser pour que l'Afrique adopte puis applique le TMI ?

C'est pour répondre à toutes ces préoccupations que la CEA, fait réaliser la présente étude qui a pour but de collecter l'information dans toutes les régions d'Afrique, le Rwanda pour l'Afrique de l'Est, le Sénégal pour l'Afrique de l'Ouest et la Tunisie pour l'Afrique du Nord.

L'Afrique Centrale et l'Afrique Australe n'ont pas été visitées par le consultant.

Toutefois l'Afrique centrale serait prise en compte sur une base documentaire.

C'est le lieu de présenter les remerciements les plus sincères à toutes les structures, toutes les personnes dans les pays visités, à la CNUCED, à l'OMC à Genève et à la CEA, à Addis-Ababa et à Kigali qui n'ont ménagé aucun effort pour la collecte des informations.

Le questionnaire dont les grandes lignes sont établies (en Annexe A), de par sa structuration thématique et didactique a permis non seulement de tester le niveau de connaissance des panélistes d'enquête sur les normes, les règles, les mécanismes, les interactions du transport international des marchandises, du transport multimodal international, mais aussi et surtout de susciter après coup des échanges, des rencontres et des discussions devant aboutir à la création d'une communauté opérationnelle du TMI. La proposition a même été faite au Ministère en charge du TMI dans ce sens au Rwanda, au Sénégal et en Tunisie.

Cette approche a pour but de préparer les panélistes à une participation ordonnée et synergique à l'atelier de restitution de l'étude programmée par la CEA.

L'étude est présentée en quatre parties :

- La présentation technique du TMI et du transport des marchandises dangereuses.
- Le bilan diagnostic d'application dans les différentes régions d'Afrique.
- Les préalables pour la mise en œuvre du TMI.
- Les solutions et recommandations envisagées.
- La conclusion.

Chapitre I : PRESENTATION DE LA CONVENTION SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL ET LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

1-1- LE TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL (TMI)

1-1-1- Contexte d'adoption de la Convention TMI

La Convention des Nations Unies sur le transport Multimodal International de marchandises, 1980 (Convention TMI) a été adoptée en mai 1980 à la Conférence des Nations Unies pour l'élaboration d'une convention sur le transport multimodal international de marchandises, qui s'est tenue à Genève (Suisse) avec la participation de 84 Etats, dont 51 pays en développement parmi lesquels 22 pays africains. Elle vise à instaurer une certaine uniformité dans le transport multimodal et a ses origines dans le projet de convention sur le transport combiné de marchandises (TCM), les Règles uniformes de la CCI pour un document de transport combiné (ci-après dénommées "Règles de la CCI") les Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg. Son régime de responsabilité repose sur un nouvel ensemble de règles. Un certain nombre d'exceptions prévues dans ses articles en atténuent quelque peu le caractère obligatoire qui comporte 40 articles. La convention n'est pas encore entrée en vigueur, car depuis son adoption le 24 mai 1980, seuls le Burundi, le Chili, la Georgie, le Malawi, le Maroc, le Mexique, le Rwanda, le Sénégal et la Zambie ont adhéré ou ratifié ; et le quorum nécessaire de trente (30) signatures requises n'est pas atteint.

Depuis, seuls la Norvège et le Venezuela l'ont signée (1997). La « Commission de l'accord de Cartagena », qui regroupe les pays membres du Groupe Andin (Bolivie, Pérou, Equateur, Colombie et Venezuela) a approuvé en 1993 à Bogota la « Décision 331 » sur le transport multimodal, qui est un document élaboré au sein du contexte établi par la Convention.

1-1-2- Le TMI, Résultante de plusieurs conventions internationales de référence

Le TMI est en effet, la résultante de plusieurs conventions internationales de référence parmi lesquelles on distingue :

- a. *La Convention Internationale pour l'Unification de Certaines Règles en Matière de Connaissance (Règles de la Hayes)*
- b. *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)*
- c. *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)*
- d. *Convention des Nations Unies sur le Transport des Marchandises par Mer (règles de Hambourg)*

- e. *Convention relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route (CMR)*
- f. *Convention Internationale sur le Transport des Marchandises par Chemin de Fer (COTIF/CIM)*
- g. *Convention pour l'Unification de Certaines Règles relatives au Transport Aérien International (Convention de Varsovie)*
- h. *Convention des Nations Unies sur la Responsabilité des Opérateurs de Terminaux de Transport dans le cadre du Commerce International*
- i. *Convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal International de Marchandises (Convention TM) ; et*
- j. *Règles CNUCED/CCI relatives aux Documents de Transport Multimodal.*

Une analyse mettant en exergue la responsabilité du transporteur, du chargeur ainsi que des aspects relatifs aux documents, aux réclamations et indemnisations de certaines de ces conventions sont données en annexe B.

La finalité de ces conventions est de :

- favoriser et assurer l'expansion ordonnée du commerce et du transport ;
- harmoniser les normes et les moyens techniques de déplacement des marchandises ;
- faciliter les formalités et procédures du commerce et du transport ;
- harmoniser, simplifier et unifier les documents du commerce et des transports ;
- accélérer les opérations physiques du transport ;
- optimiser les coûts et les délais ;
- protéger l'espace économique de chaque pays contre les fraudes fiscales et douanières ;
- accorder des facilités maritimes portuaires et de transit aux pays sans littoral maritime ;
- accorder des régimes de faveur à certaines catégories de marchandises ;
- faciliter le transport intégré ;
- favoriser la conclusion de contrats commerciaux (achat /vente) de transport et d'assurance ;
- mettre en place des bases de données sur toute la chaîne du commerce et du transport.

1-1-3- Définition

Le Transport Multimodal International (TMI) est « le transport de marchandises par au moins deux modes de transport différents, à partir d'un lieu situé dans un pays où les marchandises sont prises en charge par l'Entrepreneur de Transport Multimodal (ETM) jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un pays différent »

1-1-4- Avantages de la Convention TMI

L'application idoine du TMI :

- Laisse au chargeur la possibilité de choisir entre le transport fractionné et le transport multimodal;
- Suit étroitement les Règles de la CCI et utilise une terminologie analogue à celle des Règles de Hambourg;
- Tente d'introduire de l'ordre dans la confusion des régimes de responsabilité actuellement en vigueur sur le transport multimodal;
- Admet une certaine souplesse en ce qui concerne son "application obligatoire";
- Etablit un régime de responsabilité dont les règles sont uniformes, mais dont les limites varient selon le mode de transport sur lequel les dommages ont été causés;
- Institutionnalise ce que font déjà la plupart des entrepreneurs de transport multimodal ou de transport combiné (ETM/ETC) conscients de leurs responsabilités;
- Simplifie pour les chargeurs la procédure des actions en responsabilité;
- Expose l'ETM à une responsabilité potentiellement plus élevée si elle s'applique parallèlement aux Règles de La Hayes ou aux Règles de La Hayes -Visby;
- Confère à l'ETM une responsabilité pratiquement totale à l'égard de la plupart des marchandises;
- Ne devrait pas entraîner d'augmentations massives des primes d'assurance ni donner lieu à de nouvelles réclamations exorbitantes et permettra même de proposer une assurance- responsabilité sans trop de difficultés à un prix raisonnable;
- Ne va pas au-delà de l'usage établi en ce qui concerne le "droit" qu'elle confère aux gouvernements de réglementer au niveau national les opérations de transport multimodal;
- Ne sera pas en contradiction avec un grand nombre de pratiques commerciales actuelles;
- Prévoit que l'assurance du transport multimodal peut être payée hors du pays de l'ETM;
- Met les banques dans une position plus favorable pour récupérer les avances faites au titre de crédits documentaires; et

- Rétablit dans une certaine mesure l'équilibre des risques qui existaient entre transporteurs et chargeurs au moment de la Conférence de Bruxelles de 1924 (lors de l'adoption des Règles de La Hayes), encore que les limites de responsabilité fixées par elle fussent, en 1987 déjà, inférieures en valeur réelle (1979) à celles du Protocole de 1979.

1.1.5. Document de Transport Multimodal (DTM)

L'Entrepreneur de Transport Multimodal émet en prenant en charge la marchandise, un DTM de caractère négociable ou non selon la volonté du chargeur.

Le DTM est signé par l'ETM ou son représentant, en manuscrit ou par tout autre moyen que la loi du pays d'émission autorise. Il est possible d'émettre un DTM non négociable mécaniquement, électroniquement ou par tout autre moyen permettant l'enregistrement des informations qu'il contient (article 5 de la convention TMI).

Le DTM négociable est émis « à l'ordre de ... » ou « au porteur »

Dans le premier cas, il est transférable par endossement et dans le second, sans endossement. Dans le DTM sera consigné le nombre d'exemplaires originaux que comprend la liasse et dans chaque copie sera mentionné le terme « négociables » (article 6 de la convention TMI)

Le DTM non négociable doit contenir le nom du consignataire (article 7 de la convention TMI).

En vue de faciliter l'application idoine du TMI la CNUCED et le CCI ont édicté un ensemble des « Règles applicables au document de transport Multimodal International.

Le document de base desdites règles est joint en Annexe B1 : Règles de la CNUCED/CCI applicables au DTM.

1.1.6. Responsabilité en matière de TMI

Les fiches ci-dessous résument la question de responsabilité en matière de TMI y compris celle relative aux opérateurs des terminaux de transport.

Comme souligné plus haut, le TMI est la résultante de plusieurs conventions internationales de référence ; à ce titre son analyse nécessite une comparaison systématique avec certaines de ces conventions. Le but recherché dans un tel exercice, est de mettre en exergue les questions de responsabilité principalement du chargeur, du transporteur, de l'ETM ou de tout autre intervenant de la chaîne logistique intégrée du transport afin de faire face aux indemnités quand survient le sinistre sur la marchandise au cours du circuit.

Le taux d'indemnisation pouvant varier d'une convention à une autre, la comparaison a l'avantage de permettre au préjudiciable de mieux apprécier les situations en cause. On distingue :

Tableau 1a : Les principales conventions relatives au TMI : transport terminal

MODE	TERMINAL TRANSPORT	DE	Date publication : 15/05/96
-------------	-------------------------------	-----------	------------------------------------

GENERALITES

Base juridique	Convention des Nations Unies sur la Responsabilité des Opérateurs de Terminaux de Transport dans le cadre du Commerce International : Vienne, 19 avril 1991 ; 5 ratifications requises pour son entrée en vigueur
Champ d'application	- lorsque l'opérateur réside dans un Etat Partie ; ou - lorsque les prestations sont effectuées dans un Etat Partie ; ou - lorsque les services liés au transport sont régis par la législation de l'Etat Partie (Art 2)

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Période de la responsabilité	Pendant le temps que passent les marchandises sous la responsabilité de l'opérateur de terminal
Base de la responsabilité	L'opérateur est responsable de toute perte, dégât et retard ; faute ou négligence présumée (Art 5)
Limites de la responsabilité	8,33 DTS par kilogramme ; 2,75 DTS par kilogramme, si les opérations effectuées au niveau du terminal précèdent ou suivent un transport par mer ou par voie fluviale (Art 6) Perte du droit de limitation de la responsabilité (Art 8, Règle Spéciale)

RESPONSABILITE DU CHARGEUR

Règles générales	La responsabilité du chargeur n'est pas engagée
Règles spéciales	Cas des « Marchandises Dangereuses » (Art 9)

DOCUMENTS DE TRANSPORT

Etablissement du document	Art 4
Contenu	

RECLAMATIONS ET ACTIONS

Notification de la perte, du dégât ou du retard	3 jours en cas de perte ou dégât apparent, 15 jours en cas de perte ou dégât non apparent (Art 11) ; Art 11 (5) pour les retards
Limitation des actions (délai de prescription)	2 ans (Art 12)
Juridiction	
Arbitrage	

AUTRES

--	--

Source: Multimodal Transport Handbook for Officials and Practitioners, United Nations Conference on Trade and Development, Traduction libre du Consultant

Tableau 1b : Convention TMI

MODE	TRANSPORT MULTIMODAL	Date publication : 15/05/96
-------------	-------------------------	-----------------------------

GENERALITES

Base juridique	Convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal de Marchandises (Convention TM) ; Genève 24 mai 1980 ; requiert 30 Parties Contractantes ; 8 Parties Contractantes à la date du 29 mars 1996
Champ d'application	Lorsque le point de prise en charge ou de livraison des marchandises se trouve sur le territoire d'un Etat Contractant (Art 2)

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Période de la responsabilité	Pendant le temps que passent les marchandises sous la responsabilité de l'opérateur de transport multimodal (Art 14)
Base de la responsabilité	faute ou négligence présumée (Art 16)
Limites de la responsabilité	En cas de dégât non localisé : 920 DTS par colis ; ou 2,75 DTS par kilogramme, selon le montant qui se trouve être le plus élevé (Art 18) ; en cas de dégât localisé : limites de la convention internationale applicable ou de la loi nationale ayant force exécutoire (Art 19) ; en cas de retard : 2,5 fois le montant du fret sans qu'il soit possible d'excéder le montant total du fret payable pour les marchandises sous contrat multimodal (Art 18)

RESPONSABILITE DU CHARGEUR

Règles générales	La responsabilité du chargeur est engagée uniquement lorsque le dégât est dû à une faute ou à une négligence (Art 22)
Règles spéciales	Cas des « Marchandises Dangereuses » (Art 23)

DOCUMENTS DE TRANSPORT

Etablissement du document	Document de transport multimodal non négociable ou négociable (art 5, 6 et 7)
Contenu	Art 8

RECLAMATIONS ET ACTIONS

Notification de la perte, du dégât ou du retard	6 jours en cas de perte ou dégât non apparent et en cas de retard (Art 24.2)
Limitation des actions (délai de prescription)	2 ans (Art 25)
Juridiction	Art 26
Arbitrage	Art 27

AUTRES

- Pas d'indication quant à une quelconque dérogation aux dispositions de la Convention (Art 28.1)
- Le transporteur peut accroître ses responsabilités et obligations

Source: Multimodal Transport Handbook for Officials and Practitioners, United Nations Conference on Trade and Development, Traduction libre du Consultant

Tableau 1c : Règles CNUCED/CCI relatives aux Documents de Transport Multimodal

MODE	TRANSPORT MULTIMODAL	Date publication : 15/05/96
-------------	-----------------------------	-----------------------------

GENERALITES

Base juridique	Règles CNUCED/CCI relatives aux Documents de Transport Multimodal Publiées par la CCI (CCI No. 481), 1992, application volontaire
Champ d'application	Les Règles s'appliquent lorsqu'elles sont mentionnées dans le contrat de transport (Règle 1)

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Période de la responsabilité	Pendant que les marchandises se trouvent sous la responsabilité de l'ETM (Règle 4)
Base de la responsabilité	Faute ou négligence présumée, avec une dérogation pour les fautes nautiques, pour les pertes et dégâts subis par les marchandises et pour les retards de livraison, lorsque la date de livraison a été précisée (Règle 5)
Limites de la responsabilité	En cas de dégât non localisé : 667 DTS par colis ; ou 2,00 DTS par kilogramme, selon le montant qui se trouve être le plus élevé ; ou 8,33 DTS par kilogramme en l'absence de maillon maritime ou fluvial ; en cas de dégât localisé : limites de la convention internationale applicable ou de la loi nationale ayant force exécutoire (Règle 6) ; en cas de retard : montant n'excédant pas le montant total du fret payable pour les marchandises sous contrat multimodal (Règle 6.5)

RESPONSABILITE DU CHARGEUR

Règles générales	Le chargeur garantit l'exactitude de tous les détails relatifs aux marchandises (Règle 8)
Règles spéciales	

DOCUMENTS DE TRANSPORT

Etablissement du document	Document TM (Règle 3)
Contenu	

PLAINTES ET ACTIONS

Notification de la perte, du dégât ou du retard	6 jours en cas de perte ou dégât non-apparent (Règle 9.2)
Limitation des actions (délai de prescription)	9 mois (Règle 10)
Juridiction	
Arbitrage	

AUTRES

Ces règles ne sont applicables que dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux dispositions obligatoires des conventions internationales ou de la législation nationale applicables au contrat TM (Règle 13)

Source: Multimodal Transport Handbook for Officials and Practitioners, United Nations Conference on Trade and Development, Traduction libre du Consultant

1.1.7. Aspects légaux et d'indemnisation contenus dans les conventions de Transport International de marchandises

Comme souligné plus haut au paragraphe 1.1.2 ; le TMI est la résultante de plusieurs conventions internationales de référence à ce titre il convient de faire une comparaison en terme de responsabilité, indemnisation entre le TMI et ces dites conventions en vue d'apporter un éclairage sur l'application juridique du TMI.

Le tableau 2 ci-après en donne un aperçu.

Tableau 2: Résumé des principaux aspects légaux et d'indemnisation contenus dans les conventions de transport international de marchandises (*).

INSTRUMENT LEGAL	DATE DE LA SIGNATURE (entrée en vigueur)	DOCUMENT OFFICIEL DE TRANSPORT	LIMITES DE RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS			PERIODE DE PRESCRIPTION LEGALE
			PERTE	DOMMAGE	RETARD	
Transport ferroviaire international						
Règles CIM	07.02.1970	Lettre de voiture internationale (CIM)	50 Francs or/kg de poids brut	Indemnisation Equivalant à la dépréciation de la marchandise	1 ou 2 les charges de transport ne dépassant pas 50 francs or par envoi (CIM)	Un an
Convention de Berne	01.01.1975					
COTIF et protocole de Berne de 1990	09.05.1980 (01.05.1985)					
TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL						
Règles CMR	19.05.1956 (02.07.1961)	Lettre de voiture internationale (CMR)	25 francs or/kg de poids brut** 8,33 DTS/kg de poids brut (pour pays non-membre du FMI)	Compensation ne dépassant pas les charges du transport	Un an	
Protocole de Genève	05.07.1978 (28.12.1980)					
TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL						
Règles de la Hayes	25.08.1924 (02.08.1931)	Connaissance B/L	100 francs or			Un an
Règles de la Hayes -Visby	23.02.1968 (23.06.1977)		10 000 francs or/paquet ou unité ou 30 francs or/kg de poids brut, celle qui résulte la plus élevée***			
Protocole de Bruxelles	21.12.1979 (14.02.1984)		666,67 DTS/kg du poids brut, valeur la plus élevée. Pour les pays non-membre du FMI, de même que dans les autres cas.			
Règles de Hambourg	30.03.1978 (01.11.1992)		835DTS/paquet ou unité ou 2,5 DTS/kg de poids brut, celle qui résulte la plus élevée	2,5 fois le prix à payer pour l'embarquement retardé, sans dépasser le montant total du fret à payer dans le contrat du transport maritime		
TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL						
Règles de Varsovie	12.10.1929 (13.02.1933)	Lettre de transport aérien (AWB) (LTA)	250 francs or/kg (1F= 65,5 mgr d'or 0,900)			Un an
Protocole de Montréal	25.09.1975*		17 DTS/KG (Protocole additionnel n°4****)			Deux ans
TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL						
Règles de Genève	24.05.1980*	Document de transport multimodal (DTM)	920DTS/paquet ou unité ou 2,75 DTS/kg de poids brut, celle qui résulte la plus élevée, et 8,33 DTS/kg de poids brut (quand le transport maritime ou par voie d'eau intérieure n'est inclus)	2,5 fois le fret pour l'embarquement retardée, sans dépasser le montant total à payer dans le contrat de transport multimodal		Deux ans

Source : Gestion logistique intégrée de la distribution physique internationale page 224 (Alberto Ruibal Handabaka
1. Pas encore entré en vigueur. ** 1 F = 10/31 g d'or 0,900. *** 1 F = 65,5 mg d'or 0,900. **** il s'applique aussi à la destruction de la marchandise (OACI, mai 1997)

(*) Les fiches jointes en Annexe B (B2,B3,B4, B5) donnent plus de détail sur ces questions concernant les principales conventions :

On peut donc conclure que :

- Sur le plan juridique, l'entrée en vigueur des Règles de Hambourg et de la Convention TMI aura pour effet de rationaliser les très nombreux régimes de responsabilité qui sont censés s'appliquer aujourd'hui au transport par mer et au transport combiné;
- Sur le plan économique, l'entrée en vigueur des deux Conventions aura relativement peu de conséquences;
- Sur le plan commercial, l'entrée en vigueur des deux conventions aura pour effet d'officialiser nombre de pratiques commerciales actuelles;
- Par rapport au système actuel, leur entrée en vigueur se traduira par une meilleure protection des intérêts des chargeurs;
- L'industrie des transports devrait pouvoir s'adapter sans grande difficulté aux nouveaux régimes.

1.2. MARCHANDISES DANGEREUSES

C'est le caractère de tout produit combustible, explosible, oxydant, vénéneux, corrosif, radioactif... susceptible de ce fait de causer des dégâts à d'autres produits, au véhicule qui le transporte, au bâtiment qui le contient, et surtout aux personnes et à l'environnement.

1-2-1- Normes de transport

Des normes sévères régissent l'emballage, le marquage, la manutention de cette catégorie de produits, ainsi que la documentation spéciale exigée. Les chargeurs doivent les respecter sous peine de grave pénalisation, en se renseignant auprès des prestataires de transport ou des transitaires sur les dispositions à prendre. Des conditions de quantité maximum autorisée par chargement, et des caractéristiques des véhicules utilisés sont aussi à respecter.

Des recommandations des Nations unies pour le transport de marchandises dangereuses sont un cadre général à l'intérieur duquel les organisations internationales et les gouvernements eux-mêmes ajustent leur réglementation.

Chaque mode permet de transporter différents produits à hauts risques, d'après les caractéristiques du véhicule proprement dit (wagon, camion, avion ou navire) ou le type de terminal qu'il utilise. Le transport aérien est le mode qui présente les plus grandes limitations par rapport aux transports ferroviaire, routier et maritime qui permettent le déplacement d'une gamme plus ample de ces produits. Les normes sont spécifiées dans les documents suivants:

- **Transport ferroviaire.** Le « Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses » (RID) annexées à l'accord CIM et publiées par OCTI.
- **Transport routier.** L'« Accord européen sur le transport international des produits dangereux par route » (ADR), conclu sous les auspices de l'IRU et de la CEPE.

- **Transport maritime.** Le « Code maritime international sur les marchandises dangereuses » (IMDG) recommandé par l'OMI
- **Transport aérien.** Les « Instructions techniques sur le transport approprié de produits dangereux par voie aérienne » développées par l'OACI et HATA. Celles-ci sont, on s'en doute, les plus contraignantes.

1-2-2- Définition et classification des produits

Le tableau ci-dessous a été établi par l'ONU regroupant les catégories par classe de risque :

Tableau 3 : Catégories des marchandises dangereuses par classe de risque

<i>Classe</i>	<i>Désignation</i>
1	Explosifs
2	Gaz comprimés, liquides dissous à pression ou réfrigérés
3	Liquides inflammables
4	Solides inflammables ; substances susceptibles de s'enflammer spontanément, substances qui émettent des gaz inflammables quand ils entrent en contact avec l'eau
5	Substances oxydantes, peroxydes organiques
6	Substances vénéneuses (toxiques) et infectieuses
7	Matières radioactives
8	Produits corrosifs
9	Substances dangereuses de divers types

Source : Gestion logistique intégrée de la distribution physique internationale (Alberto Ruibal Handabaka)

1.3. CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE DES CONVENTIONS TMI ET TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

1-3-1- Les contrats relatifs à l'Acte Commercial International

Les règles, normes, mécanismes édictés par les 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.)

1.3.1.1. Les incoterms

a) Définition

Les termes commerciaux internationaux (INCOTERMS) ou « International Commercial Terms » définissent dans le cadre d'un contrat d'achat/vente international les droits et obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur concernant le transport de marchandises, sous le triple aspect des coûts, des risques et des documents ; c'est un ensemble standard de termes commerciaux et de définitions établissant des normes et des pratiques neutres, basées sur le principe de la responsabilité minimale du vendeur, afin de contribuer à surmonter les problèmes créés par les interprétations diverses et les législations nationales divergentes .

b) Classification des incoterms

Pour en faciliter l'usage, les incoterms peuvent être classés selon le lieu de vente, la forme de livraison, la famille et le mode de transport.

- Tableau 4 : Code des incoterms

FAMILLE	SIGLE	DENOMINATION		MODE DE TRANSPORT	LIEU DE VENTE
		ANGLAIS	FRANÇAIS		
E	EXW	EX-WORKS	A L'USINE (lieu convenu)	Tous modes	Départ
	FCA	FREE CARRIER	FRANCO TRANSPORTEUR (lieu convenu)	Tous modes	Départ
F Transport principal non acquitté	FAS	FREE ALONGSIDE SHIP	FRANCO LE LONG DU NAVIRE (port d'embarquement convenu)	Maritime	Départ
	FOB	FREE ON BOARD	FRANCO BORD (port d'embarquement convenu)	Maritime	Départ
	CFR	COST AND FREIGHT	COÛT ET FRET (port de destination convenu)	Maritime	Départ
	CIF	COST, INSURANCE AND FREIGHT	COÛT, ASSURANCE ET FRET	Maritime	Départ
C Transport principal acquitté	CPT	CARRIAGE PAID TO	(Port de destination convenu) Port payé jusqu'à (lieu de destination convenu)	Tous modes	Départ
	CIP	CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO	Port payé, Assurance Comprise jusqu'à (lieu de destination convenu)	Tous modes	Départ
D	DAF	DELIVERED AT FRONTIER	RENDU FRONTIÈRE (lieu convenu)	Terrestre	
	DES	DELIVERED EX-SHIP	RENDU EX-SHIP (port de destination convenu)	Maritime	Arrivée
	DEO	DELIVERED EX-QUAY	RENDU À QUAI DROITS ACQUITTÉS (port de destination convenu)	Maritime	Arrivée
	DDP	DELIVERED DUTY PAID	RENDU DROITS ACQUITTÉS (lieu de destination convenu)	Multimodal	Arrivée
	DDU	DELIVERED DUTY UNPAID	RENDU DROITS NON ACQUITTÉS (lieu de destination convenu)	Multimodal	Arrivée

Source : D'après Chambre de commerce internationale, *Guides des Incoterms 1990*, Publication n° 461/90, Paris, 1990

c) Responsabilité du vendeur et de l'acheteur dans les opérations de transport internationaux

Les incoterms fixent des règles uniformes en matière de transaction commerciale qui portent sur :

- le transfert des risques
- le transfert des frais
- les obligations documentaires du vendeur

Par contre, les incoterms ne fixent pas les règles des transferts de propriété qui sont régies par les contrats et les législations nationales. Il faut donc éviter de confondre transfert de propriété et livraison de la marchandise ; il en est de même pour les incoterms et le contrat de transport maritime.

d) Critère de sélection des incoterms

Le choix des incoterms appropriés est à la fois difficile et très important. Car il répond à des critères macro économiques et micro économiques. Il dépend entre autre du rapport de force ou du poids économique des partenaires, (le plus fort pouvant imposer son choix), dans certains cas, de la législation nationale (l'assurance peut être imposée au niveau de certains pays), de la facilité à mobiliser et à négocier le fret, des possibilités de communication entre exportateurs et importateurs, de la capacité financière de l'exportateur (sa trésorerie ne lui permettant pas de payer le fret ou l'assurance).

Aspects micro économiques :

On distingue une sélection suivant les critères suivants :

- Compétitivité sur le marché :

Cotation des produits à l'arrivée dans les pays d'importation (DES, DEQ, DDU, DDP) par l'exportateur pour faire face à la compétitivité sur le marché. Dans ce cas une bonne maîtrise du système de transport, de l'assurance et des moyens de paiement est nécessaire.

- Risque pendant le transport

Si le pays de destination dispose d'une plate-forme logistique portuaire moderne et efficace et performante, l'exportateur préférera les cotations à l'arrivée et sera disposé à assumer les risques de transport et de l'assurance de la cargaison jusqu'à destination (DES, DEQ, DDU, DDP). La situation contraire se présente si l'exportateur estime que les services de transports sont défaillants, et qu'il éprouve des difficultés pour évaluer les risques possibles ; dans ce cas, il préférera que l'acheteur assure les risques et en conséquence cotera au départ du pays exportateur (EXW, FCA, FAS, FOB, CRF, CIF, CPT)

* Aspects macro économiques

L'amélioration de la balance des paiements est un objectif visé par les Etats qui mettent tout en œuvre pour qu'elle se réalise lors des transactions du commerce extérieur(notamment dans le cas précis, les composantes fret et assurance). Cela amène à faire les choix suivants:

- Les exportations (DES, DEQ, DDU, DDP) à l'arrivée dans les pays importateurs.
- Les importations (EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CPT, CIP) au départ des pays exportateurs.

Dans les deux cas, le pays en voie de développement (pays africain) cherchera à promouvoir ses services nationaux de transport et ses compagnies d'assurance (en exigeant l'obligation d'assurance FAP sauf); les paiements de frets et des primes s'effectueront en monnaie locale, sans affecter les devises des pays et la balance des services.

Dans le commerce régional, les ventes à l'arrivée sont fréquentes, en raison des difficultés de la logistique (transports terrestres inefficaces, tracassiers et onéreux), du caractère souvent informel des transactions et de la fréquence des aléas (droits de douane non appliqués ou au contraire abusivement appliqués, taxes illicites sur les corridors de transport, délais de route excessivement longs etc.).

Dans tous les cas de figure, la relation entre le vendeur et l'acheteur sera déterminante pour décider de l'incoterm à utiliser.

En la matière, voici présenté dans le tableau ci-dessous : « les actions à mener par le vendeur et l'acheteur dans le cadre d'opérations de transport porte-à-porte » qui met en exergue les conséquences et impacts.

Tableau 5 : Actions à mener par le vendeur et l'acheteur dans le cadre d'opérations de transport porte-à-porte

ACTIONS	CONSEQUENCES/IMPACTS
√ Ne pas acheter CAF, mais EXW/FCA	<ul style="list-style-type: none"> K L'importateur reste maître de la chaîne de transport et peut contracter les services d'un ETM local [agrée] K Le paiement pour les marchandises s'effectuera sur présentation (par le vendeur) d'un document de transport du premier transporteur désigné K Le paiement pour le transport se fera sur place à l'ETM, partiellement en monnaie locale, partiellement en devises, comme convenu
√ Ne pas vendre FOB, mais CPT/CIP/DDU/DDP	<ul style="list-style-type: none"> K L'exportateur reste maître de la chaîne de transport et peut contracter les services d'un ETM local [agrée] K Le paiement concernant les marchandises et le transport sera demandé à l'acheteur, conformément aux INCOTERMS K L'exportateur règle l'ETM en monnaie locale et/ou en devises, conformément aux termes du contrat
√ Promouvoir la connaissance des pratiques commerciales modernes utilisées dans le cadre du commerce international	<ul style="list-style-type: none"> K Meilleure compréhension des INCOTERMS de 2000, Règles relatives au Transport Multimodal CNUCED/CCI (CCI 481), Règles et Usances Uniformes relatives aux Crédits Documentaires (CCI 500)
√ Mettre en place un groupe de lobby reconnu et soutenu par des pairs, par le gouvernement et les prestataires de services (notamment les opérateurs de transport)	<ul style="list-style-type: none"> K Possibilité de participation au mécanisme de consultation (Comité National de Facilitation du Commerce et du Transport) K Accès à de plus amples informations sur les opportunités commerciales et de transport K Conclusion de meilleurs marchés avec les opérateurs de transport
√ Etablir des relations commerciales à long terme avec les opérateurs de transport locaux (et étrangers)	<ul style="list-style-type: none"> K Compréhension accrue des besoins des vendeurs et des acheteurs par les opérateurs de transport locaux, et vice-versa
√ Réorganiser la stratégie de l'offre et de la distribution	<ul style="list-style-type: none"> K Réduction des stocks K Introduction de techniques de « juste à temps »

Source: Multimodal Transport Handbook for Officials and Practitioners, / United Nations Conference on Trade and Development.

Traduction libre du Consultant

Les considérations générales du choix de l'incoterm décrites et analysées ci-dessus sont les mêmes qui sont en vigueur en Afrique, notamment en ce qui concerne les aspects relatifs au poids économique du partenaire, et surtout la balance des services.

Les règles d'or des incoterms

La Chambre de Commerce International (CCI) a énoncé en 1995 une série de principes de base pour l'application correcte des Incoterms. Nous le présenterons de manière résumée :

1. Faire mention explicite des « Incoterms 1990 » et 2000 dans le contrat d'achat/vente international.
2. Avoir à sa disposition les publications officielles suivantes de la CCI : Incoterms 1990 (publication n°460) et Guide des Incoterms 1990 (publication n°461/90). On peut obtenir ces publications à travers les chambres de commerce nationales ou des organismes nationaux de promotion du commerce extérieur.
3. Bien connaître les 13 Incoterms et leur abréviation.
4. Utiliser l'Incoterm approprié en fonction des modes de transport employés.
5. Ne pas confondre les Incoterms mentionnés dans le contrat d'achat/vente international (vendeur/acheteur) avec les termes du contrat de transport international de marchandises (vendeur/acheteur et transporteur). Cependant ces derniers doivent être conformes au premier.
6. En considérant que les Incoterms définissent les droits et obligations réciproques vendeur/acheteur, concernant le transfert des coûts, des risques, des documents et de certaines responsabilités par rapport au transport, à l'assurance et à la douane, il est recommandé aux parties prenantes de prendre en considération les aspects suivants :
 - a. Spécifier la forme et le lieu de livraison ainsi que le responsable du chargement/déchargement au lieu d'embarquement/débarquement ;
 - b. Spécifier le type d'assurance (prime, étendue et période de couverture, champ d'application géographique, etc.) ;
 - c. Préciser les exigences dérivées du mode de transport utilisé (type de conteneur, lieu de placement de la cargaison : en cale ou en pont, manutention, etc.) ;
 - d. S'assurer que le contrat conclu entre les contractants contient les clauses nécessaires (force majeure, exonération ou prolongation de délai, etc.), s'ils sont responsables du dédouanement ou de la livraison en un point intérieur du pays importateur (aspect crucial dans le cas des pays sans littoral).
7. Bien distinguer les cotations au départ (EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, et CIP) des cotations à l'arrivée (DES, DEQ, DDU, DDP et parfois DAF). Cependant le point de transfert des risques pour les termes des familles F et C est le même.

1.3.2.2. Contrat international d'assurance

a) *Les principales caractéristiques de l'assurance marchandises en Afrique*

Le contrat international d'assurance est :

1. Une assurance de choses

Elle garantit un bien (ou une marchandise) contre les pertes et les dommages matériels qu'il peut subir pendant son transport.

Elle garantit également les frais et dépenses raisonnablement exposés en vue de préserver les marchandises d'un dommage garanti ou d'en limiter les conséquences.

L'assurance facultés (ou des marchandises) prend donc en charge les frais et le fret de réexpédition des marchandises se trouvant à bord d'un navire hors d'état de poursuivre son voyage.

2. Une assurance (ou un contrat) de bonne foi

Ce qui veut dire que la bonne foi doit présider à sa formation et à son exécution.

L'assuré doit donc fournir à l'assureur, au moment de la conclusion du contrat d'assurance, tous les éléments permettant à ce dernier d'apprécier le risque qu'il prend en charge.

Il doit également déclarer à l'assureur, dès qu'il en a lui-même connaissance, les modifications ou aggravations de risques survenues au cours du contrat.

3. Une assurance qui a un caractère indemnitaire.

En effet, l'assuré ne peut espérer recevoir de son assureur plus que le préjudice subi.

En d'autres termes, l'indemnité d'assurance doit couvrir la perte subie et ne doit procurer aucun bénéfice à l'assuré.

4. Une assurance de « bout en bout » ou de « magasin à magasin »

Les contrats d'assurance sur facultés utilisés par exemple dans les pays membres de la CIMA (conférence interafricaine des marchés d'assurance) stipulent que « sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les marchandises assurées, conditionnées pour l'expédition, quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré et finit au moment où elles entrent dans le magasin du destinataire au lieu de destination dudit voyage ».

Cette clause « magasin à magasin » offre aux chargeurs une garantie continue dans l'espace car, par un seul et même contrat, l'assurance faculté va couvrir non seulement les risques inhérents au voyage principal (par voie maritime ou aérienne), mais également les trajets préliminaires et/ou complémentaires effectués par route, chemin de fer, fleuve ou avion.

Il faut cependant signaler la prépondérance accordée au « maritime » sur le « terrestre » ou « l'aérien ».

En effet, lorsque le déplacement d'une marchandise met en œuvre plusieurs modes de transport (maritime, aérien, terrestre), l'ensemble du transport est régi par la police maritime si une partie du transport si faible soit-elle est accomplie par voie maritime.

En cas de sinistre, ce sont les textes régissant le transport maritime qui seront appliqués quel que soit le lieu de survenance du sinistre.

La clause « magasin à magasin » offre également aux chargeurs une garantie continue dans le temps.

Cette garantie va donc jouer pendant toute la durée du transport mais elle sera limitée dans le temps au point extrême du voyage assuré, soit 60 jours à compter du déchargement du navire de mer soit 15 jours de l'arrivée de l'avion transporteur à

l'aéroport de destination et 15 jours de la date à laquelle les marchandises ont été mises à la disposition par le transporteur terrestre.

En effet, un délai assez raisonnable est accordée aux réceptionnaires pour accomplir les formalités de douane et rentrer en possession des marchandises car les opérations de déchargement peuvent s'avérer longues si les équipements portuaires et aéroportuaires ne sont pas adaptés aux exigences modernes du transport.

L'étendue de l'assurance marchandises dans l'espace et dans le temps constitue un facteur important de promotion du Transport Multimodal International.

b) Les risques couverts

De façon générale et selon leur cause on peut classer les risques couverts en deux catégories :

- Les risques ordinaires de transport
- Les risques exceptionnels (grèves et émeutes, mouvements populaires, risques de guerre et assimilés).

Ces deux catégories de risques peuvent avoir pour conséquences :

- des avaries particulières
- et des avaries communes

1) Avaries particulières

L'assurance couvre les dommages et perte matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subies par les marchandises elles-mêmes en cours de transport, au lieu de transit ou de stockage ou au cours des différentes opérations de manutentions.

Ces dommages et pertes matériels peuvent résulter d'évènements dits majeurs car frappant à la fois le moyen de transport et son chargement notamment le naufrage du navire, le déraillement du train, le renversement du camion, l'incendie etc.

Ils peuvent résulter d'accidents affectant uniquement la marchandise notamment la mouille, la casse, le vol etc.

2) Les avaries frais

Outre les dommages et pertes matériels (les avaries dommages) l'assurance marchandises couvre certains frais tels que les frais exposés en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou perte matérielle ou d'en limiter l'importance (séchage de la marchandise mouillée par exemple).

3) Les avaries communes

L'assurance couvre également la contribution des marchandises assurées aux avaries communes ainsi que des frais d'assistance.

c) Les exclusions de risques

L'assurance ne couvre pas les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les marchandises assurées et résultant de :

1. Faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré et de tous autres bénéficiaires de l'assurance. La faute intentionnelle est celle accomplie avec la volonté de causer la perte ou le dommage. La faute inexcusable est celle accomplie de façon téméraire, quelque soit la conséquence qui en résulterait probablement.

2. L'insuffisance ou l'inadaptation du conditionnement ou de l'emballage

Lorsqu'un conteneur, dès sa mise en route au point de départ du voyage assuré est défectueux et que des dommages en sont résultés, l'assurance ne joue pas.

3. Vice propre, vers et vermines

La présence de parasites dans la marchandise (café, cacao, grains de maïs, Thé...) avant l'embarquement constitue un vice propre exclusif de la garantie de l'assureur.

Par contre s'il s'agit d'une contamination ou infestation survenue pendant le voyage assuré, l'exclusion ne joue plus dans la mesure où la marchandise a été chargée saine au port d'embarquement.

4. Le retard dans l'expédition ou l'arrivée des marchandises assurées.

Les conséquences dommageables (pertes et dommages) du retard dans l'expédition ou l'arrivée des marchandises assurées sont exclues de l'assurance sauf si elles résultent d'un événement majeur tel que naufrage, échouement, incendie, explosion etc.

5. Risques de guerre, grève et assimilés.

Ces risques sont exclus des contrats d'assurance sauf conventions contraires et primes spéciales.

Ces risques énumérés ci-dessus, ne constituent en fait que les quelques principales exclusions de risques.

d) Les principales causes des réclamations

Les causes des réclamations sont multiples.

Tout dépend de la nature de la marchandise assurée, de la qualité de son emballage ou conditionnement et de son mode de transport.

1. Causes liées à la nature de la marchandise assurée :

Les exemples suivants illustrent les types de dommages que peuvent subir les marchandises:

- Les bananes sont sujettes à maturation précoce et contamination des marchandises voyageant à proximité immédiate. Une mauvaise réfrigération ou un allongement de la durée du voyage peut entraîner la perte totale d'un chargement.
- Le coton est exposé aux risques d'incendie, de mouille, de salissure en cas de séjour prolongé en plein air. L'incendie est le risque le plus important en ce sens que le coton est sensible à la combustion spontanée.
- Le caoutchouc est exposé a trois sortes de risques :
 - les salissures par des corps étrangers.
 - La prise en masse des balles.

Lorsque les conteneurs sont mal empotés, les caisses et les palettes se disloquent et sous l'effet de la chaleur, les pains se prennent en masse.

- Les liqueurs et les objets de valeur sont sujets à des vols fréquents
- Les denrées périssables exigent une meilleure réfrigération, à défaut les dommages sont importants.
- Le café est sensible à l'humidité et entraîne des risques de contamination.

2. Causes liées à l'emballage et au conditionnement de la marchandise

En limitant l'étude au transport de marchandises en conteneurs, les causes de pertes ou dommages les plus importants sont :

- La défectuosité du conteneur (manque d'étanchéité par exemple).
- Le mauvais arrimage des marchandises dans le conteneur.
- Le conteneur non approprié. Les conteneurs dry ne sont pas appropriés au transport de cacao en sacs. Cela pose de nombreux problèmes de condensation. Il est plutôt conseillé des conteneurs de type ventilé, en bon état, propre et sec.
- Le manque d'informations précises données au transitaire ou à l'ETM par le chargeur est cause de dommages importants. Par exemple le chargeur doit indiquer les conditions dans lesquelles doivent voyager les marchandises (sous température dirigée etc.)

3. Causes liées au mode de transport

Tout transport non effectué de bout en bout augmente considérablement les manipulations de la marchandise et les ruptures de charge. Ce qui provoque des dommages et pertes importants.

e) *Les réglementations relatives aux assurances*

1. *Le code des assurances des états membres de la CIMA*

** La CIMA : La Conférence Interafricaine des Marchés D'assurance*

Un traité instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans les états africains a été signé le 10 juillet 1992 à Yaoundé (Cameroun) par les gouvernements des quatorze états membres suivants : Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Centrafrique, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée Equatoriale, Mali, Niger, Sénégal, Tchad, Togo.

Ce traité de la CIMA qui prévoit l'adhésion de tout autre état africain qui le désire, est entré en vigueur le 15 février 1995.

** Principaux objectifs*

Le traité CIMA a pour objectifs de :

- Renforcer la coopération, dans le domaine des assurances, dans les états membres, en instituant un marché élargi et intégré de l'industrie des assurances réunissant les conditions d'un équilibre satisfaisant au plan technique, économique et financier.*
- Faciliter les conditions d'un développement et d'un assainissement des entreprises d'assurance et accroître les retentions des primes d'assurances au niveau national et sous régional.*
- Favoriser l'investissement local des provisions techniques et mathématiques générées par les opérations d'assurances au profit de l'économie des pays membres ou de la sous-région.*
- Poursuivre la politique d'harmonisation et d'unification des dispositions législatives et réglementaires relatives aux opérations techniques d'assurance et de réassurance ainsi qu'au contrôle des entreprises d'assurances.*
- Renforcer la protection des assurés, des bénéficiaires des contrats et surtout des victimes d'accident de la circulation.*
- Poursuivre la formation des cadres et techniciens d'assurances pour le besoin des entreprises et des administrateurs dans les états membres.*

** Les organes de la CIMA*

- le Conseil des Ministres de la Conférence*
- la Commission Régionale de Contrôle des Assurances*
- le Secrétaire Général de la Conférence*

2. Les réglementations nationales relatives aux assurances maritimes et transports

Sur recommandation de la CNUCED, beaucoup de pays africains (Voir en Annexe B 8, la liste des pays) ont édicté des lois nationales portant obligation d'assurance locale des biens et marchandises à l'importation.

a) Objectifs

Ces réglementations nationales visaient principalement à :

- Accroître de façon substantielle le chiffre d'affaires des sociétés d'assurance locales, leur permettant une plus grande participation au financement des économies nationales.*
- Renforcer, par la rétention locale des primes, l'épargne interne en vue d'améliorer les résultats de la balance des paiements.*
- Conférer une grande technicité aux assureurs transports locaux.*

b) Résultats de l'application des réglementations

Dans la plupart des pays qui ont édicté ces réglementations, les opérateurs bénéficiaires, c'est-à-dire les assurances locales, se contentent de vendre et de délivrer des certificats d'assurance aux importateurs de marchandises à un prix modique, dès l'arrivée du navire, en d'autres termes sans que la marchandise ne soit assurée au départ de l'opération de transport international comme stipulée par la réglementation.

Le certificat d'assurance issue de l'obligation de domiciliation prend la forme d'une simple formalité administrative à des fins de dédouanement (liasse) de la marchandise.

Cette application déviationniste de la réglementation entraîne un manque à gagner pour l'Etat en matière de balance de service/paiement et surtout cause un préjudice à la mise en œuvre idoine du TMI et transporteurs - nationaux et les importateurs locaux.

En effet la rupture de la chaîne d'assurance des marchandises rend « boiteux » l'acte commercial international par rapport aux autres contrats qui lui sont intimement liés, notamment le TMI et le contrat de paiement.

Les pays ayant édicté ces lois portant domiciliation obligatoire de l'assurance des biens et marchandises à l'importation et d'unification de celles-ci à l'instar du code des assurances des états de la CIMA ; n'appliquent pas avec rigueur l'assurance marchandise.

c) Les réglementations des organisations communautaires sous régionales à caractère économique.

En vue de faciliter la libre circulation des biens et des marchandises et assurer la continuité du transport en transit terrestre (route, rail), les organisations économiques sous régionales COMESA, CEDEAO, CEMAC, en charge des politiques intégrées de transport ont mis en place un mécanisme d'assurance des véhicules pour le transport des marchandises inter Etat dans leurs Etats membres.

Il s'agit en réalité d'une assurance de la responsabilité civile automobile, dont l'objet est l'établissement d'un système international d'assurance obligatoire de responsabilité civile automobile ; permettant aux transporteurs routiers et aux autres automobilistes de chaque pays , d'être assurés de façon appropriée contre les risques de responsabilité civile lorsqu'ils circulent sur les territoires des autres pays. Ce sont :

- Dans la zone COMESA, la « Carte Jaune »
- Dans la zone CEDEAO, la Carte Brune/ CEDEAO

Cadre logique du projet Carte Brune/CEDEAO * Assurance

NIVEAUX DESCRIPTIFS DU PROJET	INDICATEURS OBJECTIFS VERIFIABLES	MOYENS DE VERIFICATION	CONTRAINTES
<p>Finalités :</p> <p>Encourager la libre circulation dans la sous région CEDEAO</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Facilitation des mouvements aux frontières ▪ Augmentation des mouvements des automobilistes internationaux ▪ aux frontières ▪ Augmentation des échanges de biens aux frontières 	<ul style="list-style-type: none"> * Registres des Entrées et des sorties au niveau des douanes et polices nationales (immigration et émigration), * Contrôle des Cartes Brunnes aux Frontières 	<ul style="list-style-type: none"> • Existence de bons réseaux routiers, • Harmonisation des méthodes et des lois, • Harmonisation du contenu des polices d'Assurance Automobile, Responsabilité civile.
<p>Objectifs :</p> <p>Installer un système commun de gestion des sinistres internationaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mise en place d'une stratégie de communication interne entre bureaux, ▪ Rapidité des prises en charge des victimes de la route ▪ Automatisation des cellules gestions sinistres internationaux 	<ul style="list-style-type: none"> * Réseaux de communication entre bureaux nationaux, * Mise en place d'une banque régionale de données 	<ul style="list-style-type: none"> • Collaboration entre Syndicats de transports, Directions des transports, Polices, Gendarmeries et Assureurs • Abandon de la procédure de détention abusive des véhicules
<p>Extrants (Output) :</p> <p>Règlement rapide des sinistres internationaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nombre de dossiers en suspens, ▪ Cadence rapide de règlements, ▪ Nombre de règlements sur nombre de réclamations, etc. ; ▪ Respect des procédures légales de règlements (Protocole et Accord inter-bureaux) 	<ul style="list-style-type: none"> * Création des registres (sinistres survenues à l'étranger, sinistres survenus à l'intérieur), * Ratios significatifs au niveau des bureaux, * Evaluation de la qualité, * Evaluation des procédures de règlements. 	<ul style="list-style-type: none"> • Collaboration entre marchés nationaux d'assurance à travers les bureaux nationaux, • Fréquence des réunions inter bureaux et de zone • Implication des directions nationales d'assurance, • Implication des cellules nationales de la CEDEAO, • Implication des chefs d'Etats et de Gouvernements
<p>Intrants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création des bureaux nationaux, - Organisation et animation des bureaux nationaux, - Création d'un secrétariat permanent organe de liaison - Ressources financières suffisantes 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dépôt des 174000 U.C., ▪ Textes organiques propres à la création des bureaux nationaux, ▪ Niveaux de cotisations dues par les bureaux nationaux (taux d'endettement) ▪ Niveau de la situation financière du secrétariat. 	<ul style="list-style-type: none"> * Régularité dans la tenue du Conseil des bureaux, * Existence des textes organiques régissant les organes du conseil, * Rapport d'activités des différents bureaux * Rapport d'activités des organes du conseil des bureaux, * Niveau d'application des décisions du conseil 	<ul style="list-style-type: none"> • Régularité du paiement des cotisations, • Renforcement de la confiance entre marchés, • Consolidation des relations inter-bureaux, • Organisation de la semaine de sensibilisation

Source : Secrétariat « Carte Brune CEDEAO »

1.3.1.3. Contrat des paiements internationaux

Les modes de paiement, document bancaire et financement, supposent trois relations contractuelles entre les parties :

L'importateur et la banque émettrice ; la banque émettrice et la banque notificatrice ; la banque notificatrice et l'exportateur.

Les deux banques ne sont pas totalement informées des détails du contrat achat / vente international ; de même ni l'exportateur, ni l'importateur ne sont en mesure de connaître tous les mécanismes de paiement. Quels sont alors les modes et sécurité de paiement utilisés ?

a) Les instruments de paiement

Instruments de paiement	Avantages	Inconvénients	Parades aux inconvénients
Le chèque	Peu coûteux Rependu et utilisé dans le monde entier	Emission à l'initiative de l'acheteur Risque de chèque sans provision Risque de perte ou de vol Lenteur de recouvrement sur certains pays Risque d'opposition de la part du tireur (selon la législation du pays)	Exiger un chèque de banque Demander à la banque un règlement « sauf bonne fin » (SBF)
Le virement	Peu coûteux Peu être très rapide	Ordre de paiement à l'initiative de l'acheteur Lenteur d'encaissement si virement par courrier	Exiger un virement « S.W.I.F.T. »
La lettre de change	Emission à l'initiative du vendeur Matérialise la dette de l'acheteur Possibilité pour le vendeur d'accorder un délai de paiement tout en mobilisant la créance par escompte	N'est pas utilisée dans tous les pays Soumise à l'acceptation du tiré Risque de perte, vol Risque d'impayé Recouvrement parfois long	Réclamer l'aval de la banque du tiré
Le billet à ordre	Reconnaissance de dette Possibilité pour le vendeur d'accorder un délai de paiement tout en mobilisant la créance par escompte	Emission à l'initiative de l'acheteur Risque de perte, vol Risque d'impayé	Exiger un aval bancaire

b) Les techniques de paiement

Technique de paiement	Avantages	Inconvénients
La remise documentaire	<p>Bonne démarche commerciale : le paiement est demandé à l'acheteur après l'expédition des marchandises</p> <p>Formalités simple et rapides</p> <p>Relativement peu coûteux (aucun engagement bancaire)</p>	<p>Sécurité réduite : les marchandises sont expédiées sans aucun engagement de paiement de la part de l'acheteur</p> <p>Risque de non-transfert</p> <p>Risque logistique en cas de refus de paiement de la part de l'acheteur (que faire des marchandises ?)</p>
Le crédit documentaire	<p>Double sécurité : pour le vendeur, d'être payé pour l'acheteur, d'être livré</p> <p>Rapidité de paiement : possibilité d'être payé dès l'expédition des marchandises</p> <p>Engagement bancaire d'où une étude minutieuse des documents d'expédition</p> <p>Utilisé dans le monde entier</p>	<p>Formalisme rigoureux : la moindre erreur ou disparité au niveau des documents remet en cause l'engagement bancaire</p> <p>Sécurité absolue uniquement en cas de crédit documentaire irrévocable et confirmé</p> <p>Coût élevé</p>
Le contre remboursement	<p>Procédé simple, rapide et sûr</p> <p>Commercial car le paiement n'est exigé qu'au moment de la livraison</p>	<p>Coût élevé</p> <p>Problème logistique en cas de refus de paiement de la part de l'acheteur (que faire de la marchandise ?)</p> <p>N'est pas accepté par tous les transporteurs</p>

c) *Caractéristiques d'un crédit documentaire*

<p>Les intervenants</p>	<p>Le donneur d'ordre : l'acheteur</p> <p>Le bénéficiaire : le vendeur</p> <p>La banque émettrice : la banque de l'acheteur</p> <p>La banque notificatrice : la banque correspondante de la banque émettrice, en principe située dans le pays du vendeur.</p>
<p>Les différents types de crédit documentaire</p>	<p>Le crédit révocable : il peut être amendé ou annulé à tout moment sur simple décision de l'acheteur.</p> <p>Le crédit irrévocable : il comporte l'engagement irrévocable de la banque émettrice de payer le vendeur contre présentation des documents conformes exigés par l'acheteur.</p> <p>Le crédit irrévocable et confirmé : il comporte, en plus de l'engagement de la banque émettrice, l'engagement irrévocable d'une banque du pays du vendeur de payer le vendeur contre présentation des documents conformes (en cas de défaillance de la banque émettrice ou de non-transfert).</p>
<p>Les dates butoirs</p>	<p>La date limite d'expédition : date avant laquelle la marchandise doit être expédiée. Est considérée comme date d'expédition la date d'émission du document de transport.</p> <p>La date limite de présentation des documents : date avant laquelle le vendeur doit remettre les documents à la banque notificatrice. Cette date ne peut excéder 21 jours au-delà de la date limite d'expédition, et ce, dans la limite de la date de validité.</p> <p>La date limite de validité : date extrême au-delà de laquelle aucun amendement ne peut intervenir.</p>
<p>Les différents modes de réalisations</p>	<p>Le paiement à vue : paiement comptant sur présentation des documents, par la banque autorisée à effectuer la levée des documents.</p> <p>Le paiement différé : paiement à la date d'échéance prévue.</p> <p>Le paiement par affectation : le crédit est matérialisé par une ou plusieurs traites soumises à accepter lors de la remise des documents. Le paiement intervient à l'échéance prévue sur l'effet de commerce.</p> <p>Le paiement par négociation : paiement par escompte de l'effet de commerce présenté lors de la remise des documents.</p>

d) Quelques exemples d'incohérences les plus courantes dans le cadre de l'utilisation des crédits documentaires

- Connaissements avec réserves ; document de transport ;
- Connaissance-charte ;
- Absence de preuve que les marchandises ont été effectivement « embarquées à bord du navire » ;
- Expédition effectuée entre ports autres que ceux mentionnés dans le crédit ;
- Marchandises expédiées sur pont ;
- Le Connaissance (document de transport) ne permet pas de savoir si le fret a été payé ou non ;
- Présentation d'un document d'assurance d'un type autre que celui exigé par le crédit ;
- Risques couverts par l'assurance non conformes aux spécifications du crédit ;
- Couverture d'assurance insuffisante ;
- Assurance qui ne court pas à compter de la date figurant sur le document de crédit ;
- Manque d'harmonie entre les documents ;
- La description des marchandises sur la facture diffère de celle contenue dans le crédit ;
- Les poids varient d'un document à l'autre ;
- Les montants figurant sur la facture et la lettre de change ne sont pas identiques ;
- Les marques et les nombres varient d'un document à l'autre ;
- Absence de documents exigés dans le crédit ;
- La lettre de change a été tirée sur une partie donnée, par erreur ;
- La lettre de change est payable à une date ne pouvant être définie ;
- Le connaissance (document de transport), le document d'assurance ou la lettre de change ne sont pas endossés en bonne et due forme ;
- Absence de signatures, aux emplacements requis, sur les documents présentés ;
- Dépassement du montant du crédit ;
- Crédit arrivé à expiration ;
- Documents non présentés dans les délais ;
- Expédition tardive ; et
- Marchandises embarquées partiellement.

e) Les pratiques courantes des moyens de paiement utilisés par les pays africains

La recherche de cohérence dans l'application de l'acte commercial international dont le dernier relais est le moyen de paiement, le choix des opérateurs africains s'est souvent porté sur les lettres de crédit accréditif par rapport aux règlements dans la présentation des documents, et la lettre de change qui présente relativement moins de garantie et plus de risque pour tenir compte de leur niveau de connaissance des modes de paiement consécutifs.

Mais quels sont les avantages et les inconvénients des lettres de crédit ?

- Avantages

Les lettres de crédit sont utilisées pour diverses raisons :

- Le paiement est relativement sûr et le risque de crédit sera moindre si les documents sont conformes aux conditions énoncées dans la lettre.
- Elles sont couvertes par les Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires publiées par la Chambre de Commerce Internationale pour le règlement des litiges.
- C'est un moyen de paiement rapide pour autant que les prélèvements puissent s'effectuer par télégramme.
- Elles constituent pour le vendeur une preuve de la vente faite à l'exportation, ce qui lui facilite l'obtention d'un financement préalable national ou international, car les banques préfèrent une vente effective (attestée par une lettre de crédit) à un contrat de vente comme garantie d'un prêt consenti par elles.

- Inconvénients

Les lettres de crédit comportent cependant certains inconvénients dont les plus importants sont:

- les lettres de crédit sont plus onéreuses que d'autres modes de paiement à cause des frais bancaires.
- Elles prennent beaucoup de temps.
- Une fois émises, il est difficile de les modifier.
- Si elles sont émises trop à l'avance, les lignes de crédit des acheteurs peuvent en être bloquées dans leur banque ; en outre, la commission des banques se calcule en général par période de trois mois.
- Elles sont de durée déterminée et peuvent arriver en fin de validité avant l'exécution de l'opération, à moins que l'acheteur n'accepte de les prolonger (par exemple lorsqu'il a été difficile de trouver sur un navire la capacité nécessaire dans le délai fixé.)
- Les nombreux arrangements rendus possibles par les lettres de crédit donnent souvent lieu à des malentendus.
- Elles ne sont utiles que pour autant que le prix contractuel ait déjà été fixé.

Ces inconvénients dont certaines découlent de la mauvaise application du TMI causent des préjudices certains aux chargeurs et au système bancaire en termes de délais et de surcoûts dus aux risques de change, au stockage des produits etc.

L'annexe B9 donne une étude de cas pratique de l'utilisation de la lettre de crédit.

Guide pour l'établissement correct des documents d'exportation

1. Dès la négociation du contrat, l'exportateur doit demander à l'acheteur quels sont exactement les documents dont il a besoin. Il doit ensuite s'assurer que l'acheteur indique sur la lettre de crédit une date d'expiration réaliste qui lui laisse suffisamment de temps pour en respecter les termes.
2. L'exportateur doit s'assurer que ses nom et adresse sont indiqués en référence dans toute la correspondance avec l'acheteur et dans les documents requis, et que les mentions y relatives ne laissent place à aucune ambiguïté ; lorsque la banque notificatrice lui fait savoir ce dont elle a besoin pour qu'il se conforme aux termes de la lettre de crédit, l'exportateur doit vérifier si son nom est reproduit exactement et dans la forme qui sera utilisée dans les documents qu'il doit fournir.
3. En outre, l'exportateur doit vérifier que le montant couvert par la lettre de crédit est celui qui a été convenu avec l'acheteur.
4. L'exportateur doit déterminer clairement avec l'acheteur si la commande doit être livrée en un seul envoi ou si l'acheteur accepte des envois partiels. Si la formule des envois partiels est acceptée, la lettre de crédit restera valable même s'il y a un problème pour respecter la date de livraison. Dans les mêmes conditions, la livraison en une seule expédition ne posera pas de problème.
5. Il faut que l'exportateur sache comment il pourra expédier la marchandise, et il doit se renseigner à ce sujet avant la fin des négociations. Dans bien des cas, il est impossible de transporter un envoi d'un lieu à un autre dans le monde sans transbordement. Parfois il n'est même pas possible de savoir à l'avance si un transbordement était nécessaire ou non. Dans ces cas, il est essentiel que la lettre de crédit autorise le transbordement.
6. Là encore, lorsqu'il s'entend avec l'acheteur sur les termes de la lettre de crédit, l'exportateur doit s'assurer qu'il pourra satisfaire aux prescriptions de celle-ci concernant le point et la date d'expédition.
7. L'exportateur doit se faire indiquer pendant les négociations quels documents l'acheteur exigera. Selon les exigences de ce dernier, il se peut qu'il y ait des retards ou des frais supplémentaires Pour la préparation de la marchandise en vue de l'expédition. L' exportateur doit veiller à ce que la lettre de crédit ne demande pas des documents pour la présentation desquels il n'a pris aucune disposition.
8. Quand il lui est donné avis de la lettre de crédit, l'exportateur doit vérifier soigneusement toutes ses prescriptions pour s'assurer qu'il pourra y satisfaire. Il doit vérifier aussi le délai autorisé pour la présentation des documents et veiller à ce qu'il soit respecté.

L'analyse ci-dessus montre qu'en application des chaînes logistiques intégrées de transport de bout en bout, du transport multimodal international, ces quatre contrats forment un ensemble indivisible. Elle met aussi l'accent sur :

- La responsabilité des prestataires et des usagers de services de transports et leurs auxiliaires ;
- L'optimisation des coûts et délais ;
- La simplification, l'harmonisation, l'uniformisation des procédures administratives et des documents ;
- La sécurisation de la marchandise.

Dès lors, on constate de plus en plus qu'au-delà du transport multimodal, à travers la gestion intégrée de ces quatre contrats, qui forment un tout indivisible et formalisent le cadre légal de l'ensemble de l'opération commerciale, les opérateurs privilégient l'optimisation du transport international par l'application de la Distribution Physique Internationale (DPI), initiée par la CCI.

En effet la règle d'or de la DPI est de permettre de « Transporter le produit adéquat dans la quantité requise, à l'endroit convenu et au moindre coût total, pour satisfaire les

besoins du consommateur sur le marché international, Juste à Temps (JAT) et en Qualité Totale (QT) ».

1-3-2- Liste des tâches incombant à l'ETM dans le cadre des opérations de transport porte-à-porte.

L'exécution du TMI est en principe confié à l'ETM à qui incombe la responsabilité juridique et opérationnel du transport de bout en bout. A cet égard il doit exécuter méticuleusement des tâches pour le compte de l'importateur ou de l'exportateur.

Le tableau ci-dessous montre de façon exhaustive les actions accomplies tout au long de la chaîne de transport.

Tableau 6 : Liste des tâches incombant à l'ETM dans le cadre des opérations de transport porte-à-porte

FCL		
1.		
1.1.		<u>Contrat/négociations entre exportateur/chargeur et ETM</u>
	1.1.1.	Présentation par l'exportateur/le chargeur de toutes informations pertinentes concernant le projet
	1.1.2.	Chargement produit/ produits : marchandises classiques - cargaison réfrigérée - marchandises dangereuses, colis lourds, etc.
	1.1.3.	Poids et dimensions
	1.1.4.	Détails emballage, résistance matériel, résistance, type
	1.1.5.	Marquage
	1.1.6.	Lieu d'expédition (collecte)
	1.1.7.	Port de chargement
	1.1.8.	Port de déchargement
	1.1.9.	Destination finale
	1.1.10.	Délai de livraison selon le contrat de ventes
	1.1.11.	Conditions de livraison, spécification INCOTERMS de 2000
	1.1.12.	Couverture et termes assurance
1.2.		Cotation transport par l'ETM
	1.2.1.	Présentation du profil de la société avec référence à des contrats de transport dont l'exécution est déjà arrivé à terme
	1.2.2.	Etude de faisabilité/ infrastructure disponible sur place/conditions climatiques, etc.
	1.2.3.	Présentation des combinaisons/ autres options de transport : transport par mer/route/chemin de fer/voie de navigation intérieure
	1.2.4.	Détails concernant le transporteur sous-traitant local/ étranger proposé
	1.2.5.	Temps total de transit prévu
	1.2.6.	Offre pour une opération globale de transport porte-à-porte qui spécifie clairement l'itinéraire ou les itinéraires de transport, les points de transbordement, les frais pris en compte par l'offre, les frais n'entrant pas dans le cadre de l'offre. Surveillance des opérations de transport au cours des différentes phases
	1.2.7.	Règlement du fret et des commissions. Dispositions pour un règlement en espèces ou à terme
	1.2.8.	Conditions de transport - utilisation des documents de transport - règlements, lois et règles de transport international
	1.2.9.	Conditions locales et règlements relatifs au transport des marchandises dans le pays de destination
	1.2.10.	Règlements douaniers dans le pays de destination
13		Conclusion et établissement du contrat final de transport

	1.3.1.	Négociation du document de transport multimodal qui précise tous les détails requis en vue d'assurer un transport sécurisé jusqu'à la destination finale et ce, sans malentendu
		FCL
	1.3.2.	Le contrat de transport est signé par les deux parties
2.		Planification du projet - programmation du temps
	2.1.	Production et coordination du projet - dates
	2.2.	Regroupement et emballage des marchandises - dates
	2.3.	Délai de livraison des marchandises - dates
	2.4.	Phase transport - du lieu d'expédition au lieu de livraison finale - dates. Moyens de transport - dates. Points de transbordement - dates
	2.5.	Livraison finale à destination - dates
3.		Contrats avec les sous-traitants
	3.1.	Transport intérieur local - pays d'expédition
	3.2.	Travail à effectuer au terminal local
	3.3.	Transport en vue de la collecte
	3.4.	Coûts de chargement - terminal port de chargement
	3.5.	Transport par mer
	3.6.	Coûts de déchargement - terminal port de déchargement
	3.7.	Transport intérieur sur place - pays de transit/destination
	3.8.	Autorisations douanières éventuelles et documentation de transit
	3.9.	Autorisation douanière finale et livraison des marchandises
	3.10.	Appréciation des responsabilités des différents sous-contractants, par rapport l'un à l'autre, opération globale de transport et règlement des coûts ou frais additionnels, le cas échéant
4.		Chargement à proprement parler
	4.1.	Fourniture de conteneurs propres et/ou autres types de charges unitaires prêts pour utilisation sur les lieux où est installé le chargeur
	4.2.	Chargement et rangement des marchandises dans les conteneurs et/ou les charges unitaires
	4.3.	Vérifier que le chargement des marchandises dans les conteneurs ou charges unitaires s'est fait conformément aux listes/factures d'emballage du chargeur, par exemple : nombre de paquets, poids, volume, marchandises non embarquées/dégât éventuel, marchandises classiques, réfrigérées, dangereuses - colis lourds, etc.
	4.4.	Etablissement des documents de transport
	4.4.1.	Etablissement des documents de transport multimodal (DTM)
	4.4.1.1	Etablissement des DTM en échange du règlement du fret (prépayé)
	4.4.1.2	Etablissement des DTM entre l'ETM sans règlement du fret (à recouvrer)
	4.4.2.	Etablissement des documents de transport entre l'ETM et les sous-traitants
	4.5.	Expédition effectuée
	4.6.	Suivi: camionneur/opérateur de transport intérieur ; opérateur terminal : société chargée de la collecte ; opération de chargement à bord du transporteur maritime ; vérification conteneur/état charge unitaire/fermeture/scellement
5.		Opération transport à proprement parler
	5.1.	Suivi de l'expédition à proprement parler
	5.2.	Vérification date d'expédition, date prévisionnelle d'arrivée - retards éventuels
		FCL
	5.3.	Rédaction d'instructions explicites à l'attention des agents de réception/agents d'expédition/représentants des transporteurs au port de débarquement
	5.3.1.	Planification du déchargement des marchandises au port de déchargement
	5.3.2.	Planification du travail au niveau du terminal
	5.3.3.	Procédures douanières et documentation
	5.3.4.	Transfert et contrôle du transport ultérieur des marchandises par route ou chemin de fer
	5.4.	Arrivée du chargement au port de déchargement
	5.4.1.	Suivi et exécution de la procédure prévue par le personnel en charge de la supervision
	5.4.2.	Déchargement à proprement parler
	5.4.3.	Opération de chargement sur transporteur intérieur
	5.4.4.	Vérification des dégâts éventuels

	5.4.5.	Vérification de tous les documents appropriés
	5.4.6.	Poursuite du voyage
5.5.		Arrivée du chargement à la destination finale
	5.5.1.	Le receveur présentera l'original du document TM portant un visa en bonne et due forme, si nécessaire, ou en lieu et place du document TM original, une garantie bancaire d'indemnité, qui indemnise le transporteur de toute réclamation à la livraison des marchandises
	5.5.2.	Arrivée des marchandises au terminal local/ sur les lieux où se trouve le chargeur
	5.5.3.	Le receveur présentera les documents requis pour le dédouanement
	5.5.4.	Les marchandises sont ensuite inspectées et dédouanées par les agents des douanes
	5.5.5.	Règlement des droits de douane et des commissions
	5.5.6.	Les conteneurs ou charges unitaires contenant des marchandises sont ensuite livrés sur les lieux où se trouve le receveur
5.6.		Procédure de déchargement
	5.6.1.	Vérification suivantes : contenu du chargement ; nombre de paquets ; poids et dimensions ; signes éventuels de dégâts, pillage et/ou vol
	5.6.2.	Acceptation finale du chargement par le receveur qui signera la feuille de route en guise d'attestation de reçu sans réserve
5.7.		Au cas où les marchandises auraient subi des dégâts :
	5.7.1.	Faire appel à l'inspecteur des marchandises de Lloyd pour inspecter les marchandises
	5.7.1.1	Identifier - si possible - le mode au cours duquel le dégât s'est produit et faire une réclamation auprès du sous-contractant
	5.7.2.	Préparer un constat de sinistre et aviser la compagnie d'assurance
	5.7.3.	Préparer une documentation appropriée qui précise les obligations du chargeur/des agents/des consignataires ou autres parties dans le cadre du transport/du dédouanement/de la manutention et du transport ultérieur des marchandises
	5.7.4.	Examiner les réclamations éventuelles, négocier et conclure
	5.7.5.	Lorsqu'un accord est conclu, régler le montant arrêté, soit au chargeur soit au receveur, conformément aux conditions stipulées
		FCL
	5.7.6.	Règlement final entre ETM/sous-transporteurs/représentants/consignataires et parties chargées du dédouanement et de la manutention/compagnie d'assurance
5.8.		Expédition enfin conclue
	5.8.1.	Suivi avec le chargeur/receveur, présentation de la facture couvrant les dépenses non prévues au contrat de transport.

Source : CNUCED/Manuel sur le Transport Multimodal A l'attention des Fonctionnaires et Opérateurs (1996)

Comme on peut le constater, l'éventail des tâches à exécuter sous forme logistique intégrée par l'ETM, demande une rigueur à toute épreuve ;

Cinq (5) principales étapes sont rendues nécessaires pour mener à bien la prise en charge du transport multimodal.

Au plan juridique, les quatre principaux contrats formalisant l'acte commercial international conditionnent l'application étape par étape de l'exécution du transport multimodal international ; tant au niveau des opérations physiques, des procédures des documents que des délais et des coûts.

Un tel travail fait appel à l'utilisation permanente des quatre mots clés de la démarche logistique à savoir :

- **Recenser** toutes sortes d'informations sur la marchandise circulante et de bout en bout ;
- **Analyser** tout le circuit documentaire, les opérations physiques, les coûts et les délais ;

- **Optimiser** par rapport à un choix répondant aux critères de chaîne logistique intégrée de transport qui privilégie les aspects de concurrence, de compétitivité et de transparence et de performance ;
- **Remettre en cause** ; la prise en compte de tous les paramètres pouvant aider à faire le meilleur choix possible est un indicateur probant qui sécurise un commissionnaire en transport, tenu d'assumer des responsabilités diverses pour le compte d'intervenants dont les intérêts sont le plus souvent divergents.

La gestion du TMI doit nécessairement prendre en compte ce dimensionnement assuré par l'ETM.

La question qui mérite d'être posée est de savoir si le niveau relativement faible des infrastructures et des équipements, l'application approximative des normes, des règles et des usages en vigueur dans toutes les sous régions d'Afrique et le faible niveau de connaissance des opérateurs peuvent véritablement favoriser la mise en œuvre des tâches dévolues à l'ETM.

1.3.3. Comment choisir un ETM ?

L'application idoine des tâches décrites ci-dessus nécessite que le choix de l'ETM réponde à des critères professionnels qualitatifs, ainsi, en plus de la connaissance approfondie du cadre de l'environnement des affaires en matière de commerce et de transport, il se doit de maîtriser les quatre contrats principaux de l'acte commercial international.

Si en Afrique, le métier d'ETM met du temps à entrer dans le système de transport, cela est en partie dû à la complexité des tâches, au manque de support adéquat en termes d'infrastructures et d'équipements, de cadre institutionnel; toutes choses qui auraient pu favoriser l'effectivité des opérations physiques du transport multimodal.

Pour assister les opérateurs dans le choix de l'ETM, la CNUCED a répertorié en 14 étapes les actions ci-dessus indiquées à prendre en compte :

ETAPES

ACTIONS

- 1 Contacter la Chambre de Commerce locale
- 2 Recueillir des renseignements auprès des compagnies maritimes et des transitaires
- 3 Demander une copie du statut de l'ETM en matière d'exercice d'activités commerciales et demander à l'avocat de vérifier l'acceptabilité des termes
- 4 Demander une copie du document de transport multimodal de l'ETM et le remettre également à votre avocat pour examen
- 5 Se renseigner sur le nombre de marchés sur lesquels l'ETM offre effectivement ses services
- 6 Sonder d'autres chargeurs
- 7 Rencontrer la direction et l'ETM personnellement
- 8 Procéder aux vérifications d'usage en matière d'affaires (banques, autres clients, etc.)
- 9 Visiter les installations de l'ETM, vérifier qu'elles sont bien structurées, propres, bien éclairées et que les dispositions sécuritaires sont satisfaisantes
- 10 Prendre des renseignements auprès de la compagnie d'assurance de l'ETM
- 11 S'informer sur les sous-traitants en transport qu'utilise l'ETM (tant les compagnies de transport terrestre que les transporteurs maritimes) ; s'assurer qu'ils sont aussi fiables que vous souhaiteriez qu'ils soient. N'acceptez pas de la part de l'ETM de vagues assurances que le sous-traitant « fera l'affaire ».
- 12 En cas de doute, choisissez-en un qui soit également consignataire ou membre d'un grand groupe de transport
- 13 Assurez-vous de contrôler l'expédition depuis votre usine/magasin jusqu'aux installations d'expédition. Assurez-vous que l'ETM peut, à tout moment, localiser avec exactitude vos marchandises.
- 14 Au terme du transport, vérifier à nouveau avec l'expéditeur que les marchandises sont arrivées en parfaite condition.

Source: Multimodal Transport Handbook for Officials and Practitioners, / UNCTAD
Traduction libre du Consultant

Chapitre 2: TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL, QUELLES REALITES EN AFRIQUE ?

Avec la libéralisation de tous les secteurs de l'activité économique en cours dans le monde, le TMI s'il n'est pas appliqué maintenant en Afrique, risque de mettre le continent en retard sur le processus de la mondialisation qui fera de l'Entrepreneur de Transport Multimodal connecté au Trade point électronique, le centre nerveux du commerce international.

Dans cette perspective, qui est déjà en préparation à moyen terme, où se situe l'Afrique, que fera-t-elle? Elle qui n'a pas encore donné de la voix et qui traîne encore les pas dans l'interprétation et l'application du TMI?

Quelle est la situation actuelle qui prévaut dans les quelques pays qui ont posé un acte d'adhésion ou de ratification d'une part et d'autre part, qui ont intégré la convention dans leur droit interne, puis ont essayé de l'appliquer à leur manière?

Selon le constat fait en Afrique, il existe une réelle confusion entre le TMI et le transport en transit par voie terrestre (route, rail) à telle enseigne que l'intégration de la réglementation sur le TMI dans le droit interne pose problème car elle est systématiquement assimilée, sinon réduite à la gestion des corridors de transit inter-Etats dans la plupart des sous régions du continent.

2-1- AU PLAN INSTITUTIONNEL

En Afrique seuls, le Rwanda, le Sénégal, le Burundi, le Maroc, la Zambie et le Malawi qui sont membres de communautés économiques ont ratifié ou adhéré à la Convention sur le TMI, ou même inséré dans leur droit interne (la Tunisie), sans pour autant que la Communauté économique sous-régionale à laquelle ils appartiennent respectivement ait fait le nécessaire pour une adhésion collective de ses Etats membres; à l'exception de l'Afrique Centrale où la CEMAC a institué par un règlement l'adoption communautaire du TMI.

Cependant, dans les communautés économiques de l'Afrique de l'Ouest, du Nord, du Centre, de l'Est et du Sud, des organismes ont été créés et des structures gouvernementales, étatiques, para-étatiques ou émanant des structures privées spécialisées dans le transport et/ou le commerce ont la charge du transport bilatéral, multinational et/ou international.

Dans ces conditions, comment serait-il possible que le TMI de bout en bout puisse valablement être interprété et appliqué sans être noyé dans les questions de transport en transit qui s'impose pour des raisons économiques, de voisinage, de concurrence inavouée et même de dépendance entretenue subtilement.

Cette situation est aggravée par le fait que certains instruments de facilitation des procédures de commerce international sont timidement pris en compte par ces entités régionales et sous-régionales ; alors que les pays développés partenaires sont parties à ces dispositions ; ce qui leur facilite la maîtrise du transport et la mainmise sur le transport de bout en bout, au niveau des quatre contrats principaux du TMI.

Le tableau 7 relatif à la liste des pays ou territoires ayant accepté les instruments de facilitation des procédures du commerce international ou y ayant adhéré, donne un aperçu réel du caractère disparâtre des participations à certaines conventions.

Tableau 7 : Liste des pays ou territoires ayant accepté les instruments de facilitation des procédures du commerce international ou y ayant adhéré

Pays /Territoires		Instruments de facilitation du commerce								
		OMI	CEE - ONU			CCI	OACI	OMD		
		FAL ¹	TIR ²	HAR ³	CEFACT ONU ⁴	RUU 500 ⁵	⁶	CCO ⁷	KC ⁸	SH ⁹
Afrique du Nord	Algérie	+	+			+	+	+	+	+
	Egypte	+			+					+
	Jamahiriya Arabe Libyenne						+			+
	Maroc		+			+		+	+	+
	Tunisie	+	+			+				+
	Bénin	+								
Afrique de l'Ouest	Burkina Faso						+			+
	Côte d'Ivoire	+							+	+
	Ghana	+				+	+			
	Guinée	+								+
	Mali					+				+
	Nigeria	+			+	+			+	+
	Niger				+		+			+
	Sénégal	+			+		+		+	+
	Togo									+
Afrique de l'Est	Burundi	+					+		+	
	Ethiopie						+			+
	Kenya				+	+			+	+
	Rwanda					+			+	+
	Tanzanie									
	Ouganda					+	+		+	+
Afrique Centrale	Cameroun	+							+	+
	Tchad									+
	Gabon				+					
Europe	France	+	+	+	+	+	+		+	+
	Allemagne	+	+	+	+	+	+		+	+
	Italie	+	+	+	+	+	+		+	+
	Espagne	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	Suisse	+	+	+	+	+	+	+	+	+

Source : CNUCED - Recueil des recommandations relatives à la facilitation du commerce page 107 à 110

- 1 : Gouvernements contractants au 26 février 2000
- 2 : Parties contractantes à la Convention TIR de 1975
- 3 : Parties contractantes à la Convention HAR de 1985
- 4 : Pays participants aux travaux du CEFACT-ONU
- 5 : Liste d'adhésions
- 6 : Etats contractants au 30 août 2000
- 7 : Signatures, ratifications et adhésions au 30 juin 1999
- 8 : Ratifications et adhésions au 30 juin 1999
- 9 : Parties contractantes au 30 juin 1999

- CCO : Convention Douanière relative au conteneur
 KC : Convention International pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers
 SH [Système harmonisé]: Convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises
 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 : Echange 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

Mieux dans le cadre du commerce et du transport international, les pays développés d'Europe, avec lesquels le commerce est plus probant, ont ratifié toutes les conventions alors que les pays africains, qui en dépendent à l'importation comme à l'exportation, ne se sentent guère concernés. Or ce sont les pays qui ont maîtrisé les questions de facilitation qui ont tendance à dominer le transport multimodal et le commerce international au détriment des autres.

Comme on peut le constater, les instruments de facilitation en vigueur au niveau de la CNUCED, qui sont censés accompagner une application idoine du TMI sont très peu connus par les pays africains.

En tout état de cause, l'encrage institutionnel du TMI, comme la plupart des conventions internationales de référence, n'a pas été fait et sa promotion non plus selon les attentes des pays africains, à la suite des négociations et de l'adoption de la convention en 1980 à Genève.

Cette situation incongrue mérite d'être corrigée par toutes les parties en cause, à commencer par la CNUCED qui doit redoubler d'efforts, avec l'aide de la CEA pour faire connaître le TMI et convaincre les Etats africains à l'appliquer.

2-2- AU PLAN JURIDIQUE

2-2-1- Organisation du TMI et du transit en Afrique

L'application virtuelle et parcellaire du TMI dans le moule des accords de transit, comme souligné plus haut est voulue et entretenue par les organisations d'intégration économique sous-régionales et régionales.

Le tableau ci-après donne un aperçu réel de la situation du transport en transit et du TMI.

Tableau 8 : Situation du transport en transit et du transport multimodal dans les sous régions d'Afrique :

	Organisation d'intégration économique	Pays concernés TMI	Structure de gestion du transit	Organisme de gestion du TMI	Mécanisme d'implantation du TMI	Aspects traités
Afrique de l'Est	EAC IGAD COMESA	Kenya, Rwanda Burundi Ouganda Tanzanie RDC	TTCA	Corridor Nord	Corridor Nord	Transit Transport TMI
Afrique Australe	COMESA SADC	Afrique du sud Mozambique Zambie Botswana...		Corridor sud	Corridor Sud	Transport Transit TMI
Afrique de l'Ouest	CEDEAO UEMOA CENSAD	Sénégal, Mali Mauritanie Burkina Faso Guinée 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
Afrique du Nord	UMA CENSAD	Tunisie, Algérie Libye, Espagne France , Italie	Ministère des transports	Conseil de chargeurs ETM, transporteurs Trade Net	TIR TTN	Transport TMI
Afrique Centrale	CEMAC CENSAD ECCAS	République Centrafricaine Tchad, Gabon Cameroun Congo, RDC	Conseil des chargeurs et assimilé Chambre consulaire		TIPAC	Transit

Source : CEA/N'guessan, *Etude sur le Transport Multimodal en Afrique*- Fév. 2003

Comme on peut le constater, chaque sous-région de l'Afrique a mis au point son système de transport et de transit, géré par des structures para-étatiques autres que des ETM. Ce système à caractère souvent administratif fonctionne en négligeant les questions de responsabilité qui sou-tendent l'application professionnel du TMI.

2-2-2- L'état des ratifications de la convention TMI en Afrique :

Tableau 9 : Situation des ratifications, Adhésions (a), Signatures définitives (S), Acceptations (A), Approbation (AA).

Pays	Signatures	Situation (a, s, A, AA)	Zone Afrique
Burundi	4 septembre 1998	A	Est
Malawi	2 février 1984	A	Australe
Maroc	25 novembre 1980 21 janvier 1993	A	Nord
Rwanda	15 septembre 1987	A	Est
Sénégal	2 juillet 1981 25 octobre 1984		Ouest
Zambie	7 octobre 1991	A	Australe

Source : *Convention des Nations-Unies sur le transport multimodal international de marchandises, Genève, 24 mai 1980, Doc. TD/MT/CONF/16 CN45 1982 TREATIES-1*

2.2.3. Appropriation juridique de la convention

L'appropriation juridique du TMI s'est faite à trois niveaux essentiellement :

2.2.3.1. Au niveau sous-régional

Certains aspects du TMI sont exploités dans le moule des accords sur le transport en transit, comme l'atteste la situation du transport en transit et du transport multimodal dans les sous-régions d'Afrique ci-dessus.

En effet, il existe un ensemble d'accords multilatéraux couvrant les aspects de transport de transit et de facilitation du transport (port, route, rail, voie d'eau, corridor). Ces dispositions juridiques s'articulent autour de protocoles touchant des domaines précis du système de transport maritime et portuaire et pré et post acheminement terrestre. C'est le cas par exemple de :

- La convention Transit Routier Inter-Etats des pays membres de la CEDEAO (TRIE) et du Transport Routier Inter-Etats (TIE) en Afrique de l'Ouest ;
- L'Accord du Corridor Nord en Afrique de l'Est.

Ci-après la présentation du contenu des principaux protocoles et programmes d'action

Tableau 10 : Présentation des principaux protocoles

ACCORDS, ARRANGEMENTS BILATERAUX ET MULTILATERAUX ET PROGRAMMES D'ACTION

Protocole 1 : Facilités portuaires maritimes

Application de dispositions relatives à l'octroi des concessions portuaires, aux conditions sur les facilités de stockage, aux avantages tarifaires et fiscaux, aux formalités et procédures portuaires, aux conditions d'accès au port par les véhicules et leur personnel, aux délais et coûts de passage, à la compétitivité et aux statistiques portuaires ; dans le cadre du transit des pays sans littoral, en particulier.

Protocole 2 : Itinéraires et Facilités de transit

Désignation des itinéraires sur les territoires respectifs, mise à disposition de facilités relatives au trafic, répartition des coûts de construction, d'entretien et de réparations des voies de communication.

Protocole 3 : Le contrôle douanier

Administration au contrôle douanier du trafic le long des corridors, dispositions générales instituant les règles concernant notamment les droits et taxes, la garantie douanière, le scellement et le plombage des unités de transport, et qui spécifient les itinéraires de transit et les bureaux de douanes dans chaque pays, les formalités à accomplir, les règles d'assistance mutuelle administratives et autres facilités relevant de la compétence de l'Administration des douanes.

Protocole 4: Documentation et Procédures

Application de dispositions relatives aux documents à utiliser dans le cadre de l'accord et aux normes et documents internationaux qui s'appliquent au commerce et au transport de transit dans les pays; application de dispositions relatives aux procédures à suivre dans le cadre d'autres protocoles.

Protocole 5 : Transport par route des marchandises en transit

Application de dispositions relatives aux différents aspects du trafic de transit lié au transport et transit par route, au code de la route, aux caractéristiques techniques et à la visite technique des véhicules routiers, au contrat de transport et à la responsabilité du transporteur routier (contrats type : produits sensibles, animaux vivants : marchandises stratégiques ..).

Annexes au protocole : application de dispositions relatives au Transport Multimodal et au transport par Chemin de fer de marchandises en transit (cas de la Côte d'Ivoire et Burkina Faso ; du Sénégal et du Mali ; du Bénin et Niger ; du Kenya, Tanzanie, et Rwanda, du Cameroun de la Centrafrique et du Tchad...).

Protocole 6 : Traitement des marchandises dangereuses

Application de dispositions particulières à la manutention, au stockage et au transport de transit des matières, substances et objets, que les recommandations et usages internationaux adoptés classent parmi les marchandises dangereuses.

Protocole 7 : Facilités à l'égard du personnel roulant des agences de transit

Application des dispositions relatives à l'octroi de facilités et aux mesures à prendre pour rendre opérationnelles et efficaces la gestion et la conduite du trafic de transit, pour un mouvement rapide et fluide dudit trafic sur les corridors.

Protocole 8 : Assurance de la responsabilité civile automobile

Application de dispositions relatives à l'établissement d'un système international d'assurance obligatoire de la responsabilité Civile automobile, permettant aux transporteurs routiers et aux autres automobilistes de chaque pays, d'être assurés de façon appropriée contre les risques de responsabilité civile lorsqu'ils circulent sur les territoires des autres pays.

Annexe au protocole: assurance des marchandises transportées.

Application de dispositions pour faciliter et sécuriser le Transport Multimodal, le transport de bout en bout des marchandises.

Protocole 9: Régime de faveur concédé au transport des produits agro-alimentaires et pastoraux

Application de dispositions relatives aux contrôles routiers et frontaliers, limités aux contrôles vétérinaire, sanitaire et phytosanitaire ; à la spécialisation des véhicules, au convoyage des animaux vivants, au contrat - type de transport de ces produits, au contrat d'assurance. Ces dispositions mettent l'accent sur l'indemnisation du propriétaire des produits par rapport à un retard de livraison, à une dépréciation des produits due aux tracasseries administratives, aux conditionnements et à l'emballage.

Protocole 10: Fonds Spéciaux Communautaires pour le financement du système de transport et transit routiers

Application de dispositions relatives aux prélèvements de taxes, de redevances, de cotisations agréées par l'Autorité Coopération; à l'utilisation de tout ou partie de ce prélèvement pour l'approvisionnement des Fonds spéciaux communautaires pour le financement dans le temps et dans l'espace de : l'entretien et la réparation des voies de communication (corridors de transit), de cautionnement pour le renouvellement du parc des véhicules de marchandises, le fonctionnement des cautions nationales, l'administration de la coordination et le suivi .

Protocole 11 : Organisation et réglementation spécifique du travail

Application de dispositions relatives à l'organisation des syndicats de transporteurs routiers, de chauffeurs routiers, d'utilisateurs de transport routier par rapport au droit de travail (avantages sociaux, obligations, heures de travail, infractions, sanctions et pénalités, grève, etc.), aux cotisations, à l'information et à la formation, au respect d'un code de conduite professionnel communautaire, à l'utilisation d'un guide pratique pour le transport et le trans.

Protocole 12: Concurrence, Compétitivité et Transparence

Application de dispositions relatives à l'instauration et à la définition des conditions de prise en compte de la libéralisation du secteur des transports routiers sur les corridors de transit ; au regard des principes de concurrence, de compétitivité et de la transparence ; à l'utilisation adaptée des mécanismes de mise en oeuvre de chaînes logistiques de transport et du Transport Multimodal.

Protocole 13: Information, Statistique et base de données du transport et du transit Routiers

Dispositions relatives à la mise à disposition des décideurs publics et organismes, des prestataires et d'utilisateurs de services de transport de données qualitatives et quantitatives sur les trafics inter-Etats et de transit ; par l'intermédiaire des observatoires nationaux et internationaux de transport ; de Bourses de Fret dûment agréées par l'Autorité de Coordination .

Protocole 14: Formation des intervenants du transport et du transit

Mise en place de dispositions uniformisées et harmonisées favorisant la réalisation d'ateliers, de séminaires et d'actions diverses d'information et de formation des transporteurs, chauffeurs, administrateurs de contrôle et de suivi des trafics, chargeurs, convoyeurs, opérateurs portuaires et de transit etc. ; sur les règles, mécanismes de maîtrise du transport ; à travers les corridors de transport .

Protocole 15 : Coopération sous-régionale en matière de transport et de transit

Application de dispositions favorisant et déterminant les relations de coopération et/ou collaboration au niveau : institutionnel, administratif, structurel et opérationnel avec tous les intervenants organisés de la fonction transport et transit ; impliqués dans la mise en oeuvre adéquate .

Par ailleurs l'accent sera mis sur la promotion de projets de transport à caractère d'intégration régionale tels que le Système de Grille Plombé (SGP), l'Observatoire des Pratiques Anormales sur le Franchissement des Frontières.

Protocole 16 : Infrastructures et équipements

Application de dispositions permettant la réalisation d'infrastructures de transport communautaires, les équipements communautaires, de mécanisme de leur financement, de leur entretien et réparation, de la supervision supranationale de leur fonctionnement en réseau par l'Autorité de Coordination; en vue de favoriser la fluidité du trafics sur tous les corridors .

Source : N'guessan N'GUESSAN, Consultant Transport & Commerce International

Documents : Corridor Nord, TRIE et TIE /CEDEAO, études diverses.

Ces dispositions existent dans toutes les zones d'Afrique, sauf la zone de l'Afrique du Nord où les accords sont beaucoup plus réalisés avec les pays méditerranéens du fait de l'importance des échanges entre les pays du Maghreb et ceux de la Méditerranée. Cependant, bien que n'ayant pas ratifié la convention, la Tunisie, après avoir inséré le TMI dans le droit interne, a mis en place un système d'application qui pourrait faire école. Ce cas sera étudié plus en avant.

2.2.3.2. Au niveau national

Certains pays ont inséré dans les dispositions de leur droit interne, des textes réglementaires relatifs à la Convention du TMI (Sénégal, Rwanda, Tunisie, et les pays membres de la CEMAC) mais à l'application, les questions de responsabilités et des documents si essentielles pour la convention sont reléguées à des solutions administratives ; très souvent soumises à des négociations pour amoindrir sinon supprimer les effets contraignants. Finalement la gestion du TMI se confond avec celle du transit Inter-Etats.

A titre d'exemple, la Lettre de Voiture est délivrée et signée en Afrique de l'Ouest par les conseils de chargeurs ou organismes similaires. Elle n'engage ni le chargeur, ni le transporteur en cas de sinistre ; la responsabilité est recherchée du côté du transitaire en tant que principal obligé dans les opérations de transit. La contrainte de la responsabilité est gérée administrativement au préjudice de celle définie dans les contrats.

Par ailleurs, l'absence de contrats type pour le transport de marchandises relègue les questions de responsabilité au cadre général ; toutes choses qui ne favorisent pas une application appropriée du TMI.

2.2.3.3. Au niveau opérationnel

Les quatre contrats relatifs au cadre légal de l'acte commercial international à savoir : le contrat Achat/Vente internationale, le contrat de transport international de marchandises, le contrat International d'assurance, le contrat international de paiement sont appliqués dans la forme, mais dans le fond, beaucoup reste à faire.

Et pour causes, concernant le contrat de transport international des marchandises, l'absence de contrats types ou la mauvaise application desdits contrats; l'état vétuste des moyens de transport (sauf en Tunisie), le dépotage des conteneurs très souvent sur la plate forme logistique portuaire, les tracasseries policières, douanières et autres, sont de nature à favoriser le non-respect des délais de livraison, le stockage prolongé des marchandises, les risques de dommages/avaries et de vols qui faussent in fine, les questions de responsabilité de l'Entrepreneur du transport multimodal et autres transitaires agréés.

La pratique de connaissance direct, de Through bill of lading est réelle en Afrique du Nord du fait des exigences des trafics ; ce n'est souvent pas le cas dans les autres sous-régions, sauf au niveau des grandes entreprises de transport intégré qui font du transport de bout en bout mais, qui en réalité, refusent de se reconnaître responsable sur le trajet terrestre (subséquent au transport maritime) à cause des barrières non tarifaires et les longs délais.

En effet sur l'ensemble des 13 incoterms de 2000 et sur ceux qui normalement correspondraient le mieux au transport multimodal c'est-à-dire (l'ex usine-DDP/DDU), la pratique du terrain, amène à constater que plus de 95% des échanges internationaux continuent de s'opérer en CAF, C & F (pour contourner l'obligation d'assurance à l'importation) ou le FOB. Cette situation, si elle devait perdurer, sanctionnerait gravement l'émergence d'ETM local comme opérateur à même de superviser le transport de bout en bout.

Il va s'en dire que l'application correcte des incoterms est rendue difficile parce que le chargeur ne bénéficie pas de service de transports efficaces.

Par ailleurs, les règles de partage de cargaison route/rail, entre pays détenteurs de la marchandise et pays de transit pose d'énormes difficultés de continuité du transport de bout en bout. Ainsi, elles annihilent toutes actions de concurrence, de compétitivité et de transparence dans le transport. De telles positions empêchent très souvent de disposer de camions et remorques adéquats pour assurer le volet routier du TMI dans les conditions optimales.

A l'exception de la Tunisie, les spécifications douanières de scellement et de plombage des véhicules, conforme à la convention TIR et au TMI, ne sont pas remplies dans les zones Ouest, Centre et Est de l'Afrique. Le corollaire est simple, le doute douanier constitue un traquenard pour les transporteurs et les chargeurs dans ces zones.

Quant au contrat d'assurance, les opérateurs se limitent très souvent au maillon portuaire, ferroviaire ou aéroportuaire en ce qui concerne les marchandises.

Les pays qui ont adopté une législation en matière de domiciliation d'assurance pour les importations afin d'améliorer leur balance de paiement, trouvent leur texte déjoué de son objectif dans la pratique par une complicité pernicieuse entre assureurs et chargeurs. Le certificat d'assurance est payé après coup au port pour faire partie de la liasse de dédouanement des marchandises. Cette situation acceptée par les compagnies d'assurance est en contradiction flagrante avec les impératifs d'amélioration de la balance des paiements (balance des services) assignés à la profession dans chaque pays conformément à la législation en vigueur.

Concernant l'assurance des moyens de transport, elle fait souvent l'objet de spéculation entre compagnies d'assurance et chargeurs ; le système d'assurance au tiers de véhicules, géré conjointement par les compagnies agréées sous l'égide des accords de transit régionaux et sous-régionaux en vue de sécuriser les véhicules d'un Etat à un autre, dans le cadre du transport en transit et inter-Etats, et accessoirement dans le cadre du TMI ; connaît des distorsions en cas de sinistre du véhicule dans un pays tiers. Par exemple dans l'espace Afrique de l'Ouest, la Carte Brune CEDEAO est appliquée en retardant au maximum l'indemnisation des victimes, parce que la caution nationale désignée peut louvoyer et/ou refuser le paiement.

Il en résulte que les questions relatives à la responsabilité contenue dans les autres contrats du TMI ne peuvent être garanties le domaine du transport routier.

2.3. TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL EN AFRIQUE DE L'EST : LE CAS DU RWANDA

L'appropriation par le Rwanda de la Convention TMI, s'est faite de façon souveraine, parce que l'interprétation et l'application consécutives se sont réalisées dans le cadre

sous-régional à travers les dispositions pertinentes du corridor Nord ; voir Fiche signalétique des accords de transit en Afrique Tableau 8.

2-3-1- Le cadre sous-régional

Le Rwanda est membre de plusieurs structures concernées par la gestion du TMI. On distingue :

2.3.1.1. La COMESA : *Commun Market for Eastern and Southern Africa*

La COMESA a défini les principes directeurs suivants en matière de facilitation des trafics. Ces principes sont :

- Un document de déclaration en douane unique dans l'espace COMESA,
- Un fonds de garantie unique pour le transit,
- Une assurance véhicule au tiers, Carte jaune
- Une harmonisation de la dimension et du poids des véhicules,
- Une harmonisation des charges pour le transit.
- Une harmonisation de la limite des charges à l'essieu
- Une licence professionnelle et des plaques de transit pour les véhicules

2.3.1.2. *Northern Corridor/ Corridor Nord*

Sur la base des principes directeurs édictés et adoptés du COMESA et des recommandations sur la facilitation prônée et entretenue par la CNUCED, l'OMD, le CCI et sur la pression des opérateurs privés de la sous-région, il a été mis en place le Corridor Nord (Northern Corridor - NC) sur la base d'un accord (Northern Corridor Transit Agreement (NCTA)).

Cet accord comprend : une déclaration de politique générale, la définition du rôle de l'autorité de coordination, neuf (9) protocoles traitant des questions sectorielles.

Le corridor Nord prend en compte les aspects relatifs aux infrastructures, aux équipements et à la facilitation du transport.

Les pays membres du corridor Nord sont : le Burundi, la RDC, le Kenya, l'Ouganda et le Rwanda. Cependant le Corridor Nord emprunte les infrastructures de communication de la Tanzanie.

2-3-2- Bilan diagnostique de l'application du TMI

Il s'agit ici de mettre en exergue d'une part une comparaison juridique de la convention TMI et la réglementation mise en place par le Rwanda ; et d'autre part de faire une évaluation de l'application des dispositions existantes par rapport aux quatre (4) contrats piliers du cadre légal de l'acte commercial international et enfin de la situation particulière des marchandises dangereuses.

En règle générale il est observé que le secteur privé est confronté à diverses contraintes, notamment :

- des difficultés à obtenir des prêts bancaires,
- des coûts d'assurance élevés,
- une faible productivité des services de manutention de MAGERWA,
- des retards fréquents dans les services d'inspection de la SGS,
- le manque d'informations ou de statistiques sur les trafics ,
- la perte de marchandises,
- l'insuffisance de wagons à la plate forme logistique d'ISAKA,
- la méconnaissance des procédures et formalités par les conducteurs routiers,
- le manque d'efficacité des associations de transporteurs,
- la faiblesse du système de facilitation de transport mis en place par l'Administration.

2.3.2.1. *Evaluation juridique*

Il n'existe pas de cadre juridique spécifique au Transport Multimodal International de marchandises dans l'espace COMESA et Corridor Nord.

En revanche, les pays membres ont adopté, le 19 février 1985, l'Accord de transit du Corridor-Nord prenant appui sur les conventions internationales de référence.

L'Accord de transit du Corridor-Nord comporte neuf (9) protocoles dont les dispositions sont susceptible de s'appliquer au Transport Multimodal International de marchandises, à savoir :

- Facilités portuaires maritimes,
- Itinéraires et facilités de transit,
- Contrôle douanier,
- Documentations et procédures,
- Transport par chemin de fer des marchandises en transit,
- Transport par route des marchandises en transit,
- Traitement des marchandises dangereuses,
- Facilités à l'égard des agences de transit et de leurs employés,
- Assurance de la responsabilité civile automobile.

Tableau 11 : Accord de Transit du corridor Nord

L'Accord de Transit du corridor Nord du 19 février 1985 prévoit, dans son Protocole n°4 (Document et Procédures) les dispositions suivantes concernant le Transport Multimodal International:

« Article 3 :Définition DTM

Document de transport multimodal : document qui fait foi d'un contrat de transport multimodal de marchandises, de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal et de l'engagement pris par lui de livrer les marchandises conformément aux termes dudit contrat.

Article 9 : Documents de Transport Multimodal

Les parties contractantes conviennent de promouvoir le Transport Multimodal tel qu'il est défini dans la Convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal International de marchandises, et d'accepter le document de transport multimodal émis en vertu de cette Convention ou d'autres règlements régissant des opérations de transport similaires.

Article 10 alinéa 1 : Déclaration de transit douanier

Les Parties Contractantes conviennent de l'adoption d'un formulaire de Déclaration de marchandises pour le transit douanier, conforme au modèle figurant à l'appendice 4 du présent Protocole, en tant que document douanier unique destiné à couvrir les opérations de transit douanier par chemin de fer ou par route, ou encore par une combinaison de ces modes de transport.

Article 15 : Contrôle opérationnel conjoint du trafic en transit

Les Parties Contractantes conviennent d'établir et de gérer un système conjoint d'informations comprenant un système de centralisation des documents et de coordination des opérations pour exercer un contrôle opérationnel du trafic en transit et superviser le mouvement des marchandises dans les ports et les autres lieux où se déroulent les opérations de transit.

Article 17 : Priorité au trafic en transit

Les Parties Contractantes prennent les dispositions nécessaires pour que les véhicules qui transportent les marchandises et transitent par des ports ou franchissent une frontière sous couvert d'un document de transit douanier n'aient pas à attendre leur tour parmi les véhicules qui transportent des marchandises qui ne sont pas couvertes par un tel document. »

Par ailleurs, l'analyse comparative de la convention du TMI et du corridor Nord montre qu'à travers le Protocole n°4 de l'Accord de Transit du corridor Nord, les pays d'Afrique de l'Est adhèrent à la Convention du 24 mai 1980 sur le Transport Multimodal International de Marchandises.

En outre, les dispositions du protocole relatives au transit douanier facilitent le transport des marchandises de bout en bout et le transport multimodal.

Le tableau ci-après donne un aperçu de cette situation comparative.

Tableau 12 : Comparaison des principales dispositions de l'accord de transit du corridor nord du 19 février 1985 protocole n°4 document et procédures avec celles de la convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises

TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL (TMI)	CONVENTIONS SUR LE TMI DE MARCHANDISES DU 24 MAI 1980	ZONE AFRIQUE DE L'EST	
		Accord de transit du corridor Nord du 19 février 1985 Protocole n°4 document et procédures	Autres textes
1. définition	Transport effectué par au moins deux modes de transport différents (Art. 1. al. 1)	Art. 9 promouvoir la Convention des Nations-Unies du 24 mai 1980 et accepter les documents émis en vertu de cette convention	
2. Champ d'application	Transport effectué d'un pays à un autre (Art. 2 et 3)	" "	
3. Contrat TMI	Contrat de Transport multimodal (Art. 1 Al. 3)	" "	Protocole n°6 Transport par route des marchandises en transit
4. Entrepreneur TMI	Entrepreneur de transport multimodal (Art. 1 al. 2)	" "	
5. Expéditeur	Expéditeur de marchandises dans le contrat de TMI (Art. 1 al. 5)	" "	
6. Destinataire	Personne habilitée à prendre livraison des marchandises (Art. 1 al. 6)	" "	
7. Marchandises	Marchandises et emballages fournis par l'expéditeur (Art. 1 al. 7)	" "	
8. Responsabilité du transporteur		" "	
8.1. Durée	Pendant le temps que la marchandise est sous la garde du transporteur (Art. 14)	" "	
8.2. Fondement	Préjudices dus aux pertes et dommages des marchandises Présomption de responsabilité (Art. 6)	" "	
8.3. Limites	Limités fixées à 920 UC/colis ou 2,75/kg 2,75 UC	" "	
9. Responsabilité du chargeur		" "	
9.1. Règles générales	S'il y a préjudice dû à la faute ou à la négligence du chargeur ou de ses préposés (Art. 22)	" "	
9.2. Règles spéciales pour les marchandises dangereuses	Précautions spéciales pour les marchandises dangereuses (Art. 23)	Art. 11	Protocole no 7 Traitement des marchandises dangereuses
10. Documents TMI			
10.1. Définitions	Document négociable ou non négociable) (Art. 5 - 6 et 7)	Art. 3 et 9	
10.2. Contenu	Art. 8	" "	Protocole n° 6 transport par route des marchandises en transit
10.3. Transit	Application de la procédure du transit douanier (Art. 32)	" "	
11. Actions en responsabilité - Avis de perte/ dommage/retard - Prescription - Compétence juridictionnelle - Arbitrage		Art. 10, 15 et 17	
	6 jours lorsque le dommage n'est pas apparent (Art. 24)		
	2 ans (Art. 25)		
	Au choix du demandeur (Art. 26)		
12. Clauses contractuelles	- Toute dérogation contractuelle est nulle (Art. 28-1)		
	- L'entrepreneur du TMI peut assumer une responsabilité plus lourde (Art. 28-2)		

Source : CEA/N'guessan, Etude sur le Transport Multimodal en Afrique- Fév. 2003

A la lumière de cette comparaison juridique des textes qui régissent le corridor Nord par rapport au TMI, on peut affirmer que le TMI est présent dans l'esprit et la lettre de l'accord du corridor Nord.

2.3.2.1. Evaluation en matière de contrat vente/achat

D'une manière générale, les importateurs et exportateurs se conforment souvent aux choix de l'expéditeur à l'import ou du destinataire à l'export. Ainsi, il n'est pas évident qu'ils respectent certaines recommandations de la CNUCED à savoir :

- Acheter EXW/FCA,
- Vendre CPT/CIP/DDU/DDP.

Dans le cadre de la gestion logistique intégré de transport, le choix des moyens et modes de transport ainsi des plates formes logistiques de transit et de transbordement sont souvent le fait, soit des importateurs et exportateurs étrangers, à l'autre bout du trafic ; soit des transporteurs maritimes opérant sur toute la chaîne de distribution et de transport. De telles situations ne favorisent pas souvent l'application professionnelle et déontologique du TMI, car elles se réalisent parfois en dehors des opérateurs nationaux et tendent in fine à s'apparenter à des monopoles qui influent sur les autres contrats de l'acte commercial international.

Ce faisant, les recommandations ci-dessus de la CNUCED, tendant à favoriser une appropriation des avantages liés au contrat de vente/achat demeurent difficilement applicables. Toutes choses qui contrarient les objectifs du TMI.

2.3.2.2. Evaluation en matière de contrat de transport de marchandises

a) La desserte

Le Rwanda utilise deux corridors de desserte

- le corridor Nord,
- le corridor Central.

Le tableau ci-après présente la situation

Tableau 13: Comparaison des distances des corridors Nord et Centre pour les centres de trafic en transit (km) : port - Kigali

Centres de trafic	CC (Dar es Salam)/Tanzanie				NC (Mombasa)			
	Rail	Lake	Road	Total	Rail	Lake	Road	Total
Rail/Lake/Road (Kigoma/ Kisumu)	1,252	185	359	1,796	929	284	413	1,626
Rail/Road (Isaka/ Malaba)	982		480	1,462	1,333		413	1,746
All Road (Isaka/ Malaba)			1,380	1,380			1,683	1,683

Source: Adapté de Gordon Anyango : "Comparative Transportation cost Analysis in East Africa" (AFR/SD and REDSO/ESA rubl) avril 1997, p32 (tiré du doc. Review of the Northern corrido transit agreement NCTA)

Le tableau ci-dessus révèle que le Rwanda vit une situation de TMI Rail - Route à partir de Mombassa au Kenya et Dar Es-Salaam en Tanzanie pour sortir de son enclavement.

Mais la position stratégique de la plate-forme d'ISAKA au Kenya qui bénéficie à la fois de la combinaison Route-Rail ; doit constituer un atout majeur pour le TMI au Rwanda et dans l'espace du Corridor Nord, s'il est transformé en un véritable port sec, moderne et bien équipé.

Ainsi des trains blocs conteneurs pouvant réduire sensiblement les coûts, les délais de déplacement des camions vers les ports et par conséquent faciliter l'application pleine et entière d'un TMI Mer/Rail /Route jusqu'à Kigali avec un seul DTM et un ETM.

En d'autres termes, le port sec d'Isaka constitue la clé de voûte de l'application du TMI par la combinaison optimale : port - Isaka - Magerwa (Rwanda) ; à condition que Magerwa, devienne un interface logistique valable et moderne au plan des infrastructures, des équipements et des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) tel que le Trade point en voie de réalisation.

b) Problèmes relatifs à l'exploitation des corridors et du TMI

L'exploitation des corridors du Rwanda est malgré l'encadrement technique du TTCA, gangrenée par :

- L'insuffisance de fluidité des opérations et des procédures due principalement à des infrastructures et équipements vétustes et inadaptés dans les ports de transit de Mombasa et de Dar Es-Salaam d'une part ;
- Le caractère inopérant de routes et chemin de fer le long des corridors ;
- Les barrières non tarifaires
- Le circuit documentaire non maîtrisé ou mal exploité par les intervenants concernés

On distingue en particulier :

Difficultés rencontrées au niveau du transport

* En matière de transport routière

- L'harmonisation des charges à l'essieu, non réalisée crée des distorsions au niveau concurrentiel
- L'harmonisation des surcharges, la limite du poids ne permet pas aux transporteurs de rentabiliser leurs véhicules
- Les pertes de temps aux frontières dû aux tracasseries douanières et policières
- La multiplicité des opérations, des procédures, des documents, des taxes et prélèvements, des tracasseries des administrations de contrôle
- L'escorte douanière sécurisante, mais lourde et contraignante dans sa mise en œuvre

* En matière de transport ferroviaire

- Les coûts élevés des opérations
- Les longs délais de chargement, de déchargement et de rotation des wagons/trains
- Les problèmes de change à la frontière
- L'insuffisance des facilités de communication
- La vétusté et l'insuffisance des infrastructures et des équipements adéquats
- Les paiements incongrus du chemin de fer au bénéfice des réseaux routiers
- Le travail continu dans le secteur, notamment au niveau des conducteurs

* Au niveau des chargeurs

- La déclaration de transit des transitaires
- Les prélèvements illicites subis par les marchandises
- La méconnaissance et/ou mauvaise application du système d'organisation et de fonctionnement des corridors notamment au niveau documentaire
- La lenteur dans les opérations à Magerwa
- Circuit documentaire tracassier et onéreux
- Le passage portuaire de la marchandise lent et pénalisant.
- La lenteur pénalisante du passage portuaire de la marchandise

2.3.2.3. Evaluation en matière de Contrat International d'assurance des marchandises

La domiciliation d'assurance (FAP sauf) en matière d'importation et d'exportation est de vigueur, mais mal appliqué ; car les importateurs limitent leur responsabilité à l'achat des certificats d'assurance au débarquement des marchandises, pour compléter la liasse en vue du dédouanement.

Transport routier : La Carte jaune de la COMESA est d'application, non sans difficultés ; car les indemnisations en cas de sinistre ne sont pas normalement payées.

Transport ferroviaire : Le chemin de Fer étant son propre assureur les problèmes sont en principes moindres ; malheureusement, à défaut de l'application du TMI et du DTM, ce mode de transport qui accompagne le connaissance direct est utilisé timidement.

Cette gestion approximative de l'assurance au Rwanda et dans les Etats membres du Corridor Nord et de la COMESA est en déphasage avec une application idoine du TMI.

2.3.2.4. Evaluation en matière de contrat de paiement

La propension à utiliser le crédit documentaire comme moyen de paiement international est significative au Rwanda, cependant de l'avis des chargeurs, des banques commerciales et des opérateurs de transport multimodaux; la maîtrise des

normes, des règles et des mécanismes d'application sont encore à parfaire ; car les opérateurs, notamment les chargeurs ne maîtrisent guère le Crédoc

La réponse au questionnaire d'enquête, jointe en ANNEXE. C1 en donne un aperçu de l'application. La liste de dysfonctionnements en matière de crédit documentaire se trouve en page 38. Cependant les difficultés les plus mises en exergue concerne essentiellement :

- Les expéditions effectuées entre ports autres que ceux mentionnés dans le crédoc ;
- Les montants figurant sur la facture et la lettre de change ne sont pas identiques
- L'absence de signatures aux emplacements requis sur les documents etc.

Malgré ces quelques difficultés, on peut retenir qu'au niveau des modes de paiement, si l'on se réfère aux efforts accomplis, le Rwanda applique la convention sur le Transport Multimodal International ; sous le moule du transport en transit défini dans le cadre du Corridor Nord.

2.3.2.5. Evaluation en matière de transport de marchandises dangereuses

Le transport, le stockage, la manutention des marchandises dangereuses se réalisent depuis les ports de transit jusque chez le destinataire final, conformément aux dispositions pertinentes contenues dans l'accord sur le Corridor Nord. (article 11) et Protocole 7.

Les difficultés rencontrées sont inhérentes aux problèmes de voies de communications et d'équipement qui ne respectent pas toujours les normes établies en la matière.

En tout état de cause le TMI doit s'adapter au contexte.

2-3-3- Perspectives de l'application du TMI en Afrique de l'Est et au Rwanda

Quatre solutions complémentaires peuvent être envisagées.

1. Au plan institutionnel et juridique

LA COMESA, Le TTCA, le Corridor Nord sont les structures d'orientation, de coordination, d'application et de contrôle du transport et du transit en Afrique de l'Est ; à ce titre, chacun de ces organismes, en ce qui le concerne, sensibilise les autres membres à ratifier la convention du TMI pour faciliter une application harmonisée et globale.

Mais la réticence du Rwanda et de ses partenaires du Corridor Nord à adhérer aux "Instruments de facilitation des procédures de commerce International", qui sont complémentaires du TMI constitue une entrave réelle et même une menace pour le bon fonctionnement des mécanismes mis en place, au plan communautaire et au plan national devient une nécessité impérieuse pour des raisons évidentes de désenclavement.

2. Au plan des infrastructures et des équipements

L'état défectueux des routes et du chemin de fer le long des corridors de transit, les équipements inadaptés dans les ports, notamment en matière de conteneurisation, et dans les plates formes logistiques de ISAKA et de MAGERWA d'une part ; d'autre part l'insuffisance et le sous équipement des moyens de transport et de communication sont encore alarmants au niveau du Rwanda ; malgré de nombreux efforts accomplis par l'Etat, le TTCA et le Corridor Nord.

Pour une application idoine du TMI au plan technique et opérationnel, le Rwanda doit miser sur un cadre logistique intégré du transport, moderne, bien équipé et fonctionnel en réseau : port - ISAKA - MAGERWA

ISAKA doit se spécialiser dans le trafic à conteneurs et disposer d'un terminal (Rail/Route), complètement informatisé, susceptible d'être relié à tous les centres de traitement informatisé des ports et au Trade point en gestation.

3. Au niveau de l'information et des documents sur la marchandise circulante

La facilitation des procédures et formalités (transports, assurance, banque, commerce, douane), doit être gérée systématiquement sur une base électronique par le TRADE POINT (voir modèle de la Tunisie).

4. Création d'un comité de facilitation et de formation dont la mission essentielle serait :

- la promotion du TMI et autres systèmes de transport logistique intégré et de la distribution physique Internationale DPI
- la formation des intervenants de la fonction Transport sur la maîtrise des contrats support du TMI
- la création d'un guide pratique sur le transport de bout en bout

En conclusion, l'on peut dire que ce sont les quatre actions clé de la démarche ci-dessus citées qui pourraient permettre au Rwanda, d'appliquer en liaison avec la COMESA et le TTCA du corridor Nord, la Convention TMI et les conditions de maîtrise de la convention sur le transport de marchandises dangereuses.

2.4 TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL EN AFRIQUE DE L'OUEST : LE CAS DU SENEGAL

Le Sénégal a adhéré à la convention sur le TMI le 2 juillet 1981 par la loi n°83-19 du 28 mai 1983 autorisant le président de la République à ratifier la convention sur le TMI.

Ce faisant, il est et demeure le seul pays de l'Afrique de l'Ouest dans l'espace CEDEAO/UEMOA à avoir posé cet acte.

Il a fallu attendre en 1998 pour qu'un Décret soit pris pour son application. Mais à la date d'aujourd'hui, les actions administratives en faveur de son application effective restent encore timides ; parce que le Sénégal comme tous les pays membres de la

CEDEAO et de l'UEMOA, demeure dépendant du système de Transport en transit existant.

Dès lors ce qu'il convient de considérer comme TMI se réalise principalement dans le cadre du transport en transit avec le Mali

~~2-4-1-~~ Cadre logistique de fonctionnement du TMI dans l'espace CEDEAO/UEMOA

Les accords multilatéraux de coopérations en matière de transport et transit de la CEDEAO font autorité au Sénégal comme en Afrique de l'Ouest en général.

Cependant il convient de citer les plus importants :

- La convention de transit routier inter Etats TRIE /CEDEAO adoptée en mai 1982 et entrée en vigueur en 1987, complétée par le protocole additionnel du 30 mai 1990 ; entérinée par l'UEMOA en 1996 qui institue un mécanisme de cautionnement destiné à garantir les droits du transit ;
- Le TRIE a pour but de faciliter et d'accélérer le transport en transit conformément aux dispositions pertinentes de la convention TIR ;
- La convention TIE sur le transport routier des marchandises conformément aux dispositions de la convention CMR et aux considérations sous-régionales ;
- La convention relative à la Carte Brune/CEDEAO sur l'assurance au tiers des véhicules routiers en vigueur dans les pays membres ;
- Les accords portuaires de transit ;
- L'accord CEDEAO lie les cautions nationales (Chambre de Commerce) des pays membres pour garantir les opérations de transit routier inter-Etats des marchandises.

~~2-4-2-~~ Bilan diagnostique du TMI et du Transport des marchandises dangereuses

2.4.2.1. Evaluation juridique

Au niveau bilatéral (Sénégal, Mali)

- L'accord ferroviaire bilatéral définit les modalités de fonctionnement du réseau entre les deux pays ; les règles et procédures de transit sur l'un ou l'autre territoire ; les conditions et modalités de passage aux frontières, l'ancrage portuaire et surtout l'assurance des marchandises par chemin de fer.
- La Déclaration sommaire TIF (Transport International par Fer) de la douane, est un complément indispensable du TMI en ce sens qu'il est accepté par toutes les parties au transport comme interface fiable du document de transport multimodal et du connaissance direct.
- L'application de la convention TIE/CMR pose problème dans la mesure où la Lettre de Voiture émise par la représentation des opérateurs, la direction nationale

des transports du Mali au Sénégal (EMASE) et signé conjointement avec la douane malienne et le transporteur routier a un usage administratif et statistique.

En effet, dans la plupart des cas d'émission de connaissance direct, via le chemin de fer, le TIF devient un sous document du B/L, ainsi l'armateur est responsable juridiquement du transport de bout en bout ; étant entendu que le chemin de fer est son propre assureur. Cependant l'insuffisance des moyens de transport (trains, wagons) qui entraîne le stockage avant l'expédition, favorise une sous-traitance des responsabilités avec les transitaires agréés par la douane.

En tout état de cause, un dispositif réglementaire à caractère bilatéral Mali/Sénégal définit les règles du jeu sans préciser formellement la prise en compte du TMI ; il s'agit de :

- la loi n°98-31 du 14 avril 1998 relative aux activités d'importation de raffinage, de stockage de transport et de distribution des hydrocarbures.
- Le protocole d'accord de transit routier du 7 septembre 1996 entre le gouvernement de la république du Sénégal et le Mali
- Le protocole d'accord du 7 décembre 2001 entre la Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali relatif au fonds de garantie des acquits à caution en matière de transport routier inter-Etats.

2.4.2.2. Evaluation administrative et opérationnelle

a) En matière de transport

Le tableau ci-dessous donne un aperçu réel de la situation dans l'espace CEDEAO et au Sénégal sur la base d'une étude réalisée par la CEDEAO/UEMOA ; il s'agit du résumé des principaux problèmes et leur incidence sur la performance de la chaîne logistique intégrée dans le transport et le transit dans l'espace CEDEAO/UEMOA et au Sénégal.

Tableau 14 : Récapitulatif des coûts (%) des délais (nombre de jours) moyens des opérations et procédures de transit selon la réglementation/ usages en vigueur dans l'espace UEMOA/CEDEAO

	Etapas	Intervenants	Principaux problèmes	Performance	
				COUTS	DELAIS (jours)
1	Démarches Préalables	- Opérateurs économiques (acheteur/Fournisseur) - Appareil administratif - Circuit bancaire	- Solvabilité de l'opérateur - Carence système bancaire - Transmission documents - Communications internationales	-	-
2	Expédition	- Fournisseurs - Transitaires - Transporteurs terrestres - Circuit bancaire	- Transmission des documents - Communications internationales Carences du système bancaire	-	
3	Transport Maritime	-commissionnaires maritimes. - Compagnies maritimes - Transitaires - Assurances maritimes - Conseils des chargeurs	- Transmission des documents - Rôle des intermédiaires - Formalités douanières - Méconnaissance des règles de concurrence et de compétitivité	33-37 %	12 - 18 J
4	Formalités Portuaires	- Acconiers - Autorités portuaires - Représentant des Conseils des chargeurs (bureaux fret) - Transitaires - Manutentionnaires - Administrateurs	- Communications sous-régionales - Transmission de documents - Complexité des documents douaniers - Lourdeurs des procédures - Sécurité des marchandises	6 - 12 %	7 - 10 J
5	Transit Préparation Transport Terrestre	- Opérateurs économiques - Transitaires - Représentants des conseils des chargeurs (bureaux fret) -Syndicatsdes transporteurs -Administrationsdes douanes. - Transporteurs	- Méconnaissance de l'importance des documents commerciaux - Solvabilité de l'opérateur - Lourdeurs de la réglementation : ▪ Transit inter-états ▪ Répartition du fret ▪ Tour de rôle ▪ Escorte douanière - Rôle des bureaux de fret -Rôle des syndicats de transporteurs - Rôle des intermédiaires	6 - 9 %	2 - 4 J
6	Transport Terrestre	- Transporteurs - Diverses Administrations - Transitaires - Douanes	- Qualité et fiabilité des services - Excès de contrôles - Lourdeurs de la réglementation - Manque d'équipements, - Sécurité - Perte de temps	30 - 33 %	3 - 6 J
7	Démarches Finales	- Transitaires - Douanes - Opérateurs économiques - Circuit bancaire	- Qualité et fiabilité services - Lourdeurs procédures - Solvabilité de l'opérateur - Manque d'équipement des gares	4 - 6 %	2 - 7 J

Source: CEAO - 1990/ Consultant: T. DEM
SSATP Banque Mondiale/Actualisation 2002 : Consultant: N. N'GUESSAN

Comme on peut le constater, les données du tableau traite à la fois des questions relatives aux aspects du TMI, du transport en transit tant au niveau du Sénégal qu' à celui de l'espace CEDEAO.

Il a l'avantage de mettre en lumière une évaluation en terme de performance, de coût et de délai.

A l'analyse, les indicateurs chiffrés devraient être réduits d'au moins du 1/3, si le TMI était appliqué selon les normes définies par les quatre contrats du cadre légal de l'acte commercial international.

On peut en déduire que le Sénégal et l'Afrique de l'Ouest pénalisent leur commerce extérieur à cet effet.

Pour preuves jusqu'au premier trimestre 2003, la situation particulière du Sénégal en matière de transport en transit et de TMI se présentait comme suit en ce qui concerne l'escorte douanière dans le cadre du transit routier et ferroviaire.

➤ **Circuit et frais d'une déclaration d'exportation par route :**

La déclaration d'exportation, document préalable à l'organisation de l'escorte, passe par un circuit qui est extrêmement long et coûteux comme montré ci-dessous :

Le circuit :

- 1- Note de détail, saisie et enregistrement
- 2- La caution bancaire
- 3- Secrétariat chef de section
- 4- Recevabilité
- 5- Transmission
- 6- Chef de visite
- 7- Retour à la distribution
- 8- Transmission à l'inspecteur traitant
- 9- Retour à la distribution
- 10- Transmission au chef de bureau
- 11- Transmission à la subdivision
- 12- Transmission de la demande d'escorte pour autorisation
- 13- Désignation de l'agent escorteur
- 14- Retrait de l'acquit par l'agent escorteur à la subdivision
- 15- Circuit de l'agent escorteur pour son ordre de mission
- 16- Message gendarmerie, direction générale des douanes.

Les frais :

• <u>ESCORTE POUR LA GAMBIE</u> : TS BRIGADE	25.000 F
AGENT ESCORTEUR	27.500 F
VISA	7.500 F
TOTAL	60 000 F
• <u>ESCORTE POUR ROSSO/MAURITANIE</u> : TS BRIGADE	45.900 F
AGENT ESCORTEUR	55.500 F
VISA	10.000 F
TOTAL	111 400 F
• <u>ESCORTE POUR BISSAU/CONAKRY/MALI</u> : TS BRIG.	25.000 F
AGENT ESCORTEUR	75.000 F
VISA	15.000 F
TOTAL	115 000 F

➤ **La réexpédition par rail de bout en bout**

Elle cause le moins de problèmes (Sénégal-Mali) :

- Un seul document de transit TIF.

* TIF Sénégal/ Mali

Les risques douaniers sont assumés par les transitaires ou l'entrepreneur de transport multimodal.

Les risques ferroviaires sont assurés par le Chemin de fer.

b) En matière d'assurance :

- Sur le transport maritime ; pour des raisons de solvabilité et de sécurité, la loi fait obligation pour tout importateur d'une domiciliation d'assurance FAP Sauf qui est contrôlée par la douane, qui est incluse à la valeur CAF. Mais la pratique est la même que celle rencontrée au Rwanda et qui consiste pour les chargeurs à payer à l'arrivée de la marchandise le certificat d'assurance à un prix modique pour le dédouanement ; pratique qui n'est pas conforme au TMI.

- Sur le transport routier, il est fait application de la Carte Brune CEDEAO, qui n'assure que le véhicule, mais les marchandises sont assurées à la demande des chargeurs.

S'agissant du transport ferroviaire, le chemin de fer est son propre assureur.

c) En matière de moyens de paiement

Au-delà des règlements en vigueur dans les échanges internationaux, les moyens de paiement au Sénégal sont soumis à la réglementation en vigueur au niveau de la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO) et de l'UEMOA relatives aux exportations et importations de devises.

Le moyen de paiement le plus courant reste le Crédit documentaire confirmé. Cependant, le système n'échappe pas à un dysfonctionnement lié aux incohérences dans le cadre de l'utilisation de Crédoc déjà décrites à la page 38.

Dans le cadre du contrôle de la valeur par la douane, le Crédoc est vérifié à partir de la banque conformément à l'article 43 du Code des douanes relatif au droit de communication sur réquisition.

d) En matière de transport de Marchandises dangereuses

Pour les marchandises dangereuses, objet du TMI, il n'existe pas de local spécifique, mais un parc de sécurité en zone nord du port pour tous les intervenants concernés.

Toutes marchandises dangereuses (et périssables) bénéficient d'une autorisation provisoire d'enlèvement. Autorisation avant dépôt manifesté dès l'arrivée du navire pour une période d'un jour à l'issue de laquelle la marchandise est transférée au parc de sécurité sous le contrôle de la brigade de sécurité.

Au-delà de deux jours de franchise, s'applique une pénalité dissuasive pour stockage prolongé dans l'enceinte portuaire.

Dans le cas de la réexportation sur le Mali par le chemin de fer, la sécurité des opérations d'évacuation est de mise. Cependant le connaissance direct est autorisé par l'insuffisance de wagons spécialisés.

De tout ce qui précède, on peut affirmer que le Sénégal et la sous-région Ouest Africaine sont tributaires du transport en transit dans l'application du TMI.

2.4.3 Perspectives d'avenir en vue de l'application du TMI au Sénégal

Quatre optiques stratégiques méritent d'être prises en compte pour permettre l'application du TMI en Afrique de l'Ouest et particulièrement au Sénégal.

2.4.3.1. Au plan institutionnel

Les conventions adoptées au niveau sous régional et la réglementation en vigueur n'ont pas été précédées ou suivies de ratification de conventions internationales de référence et des règles édictées y afférentes ; toute chose qui aurait facilité l'application des principales règles utilisées par le TMI. A la limite, il serait indispensable d'instituer les contrats types de transport international de marchandises pour renforcer les responsabilités des différents intervenants de la chaîne de transport en transit.

2.4.3.2. Au niveau des infrastructures et des équipements

La faiblesse majeure de la sous-région est sans doute la vétusté des infrastructures et l'insuffisance des équipements et de l'utilisation des NTIC, supports essentiels du TMI et du transport en transit.

Par exemple l'âge moyen des tracteurs routiers est de 12 ans et des remorques de 14 ans, les locomotives et wagon au-delà.

Ces questions doivent être solutionnées pour faciliter la fluidité des trafics ; notamment le plombage de véhicules, l'utilisation du Railtracking et du Roadtracking.

2.4.3.3. Au niveau juridique

La recherche d'une adhésion, d'une interprétation et d'une application intercommunautaire, et extra-communautaires CEDEAO/UEMOA s'avère indispensable en lieu et place des TIE et TRIE.

2.4.3.4. Au niveau opérationnel

Il est indispensable d'opter pour une application des systèmes EDI, EDIFACT initiés par la CNUCED et le CCI et associé à des Trade Points pour sécuriser le circuit documentaire du TMI.

2.5. TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL EN AFRIQUE DU NORD :

LE CAS DE LA TUNISIE

La Tunisie est l'un des rares pays africains à avoir inséré dans son ordre du droit interne la convention TMI, sans avoir au préalable adhéré ou ratifié ladite convention.

2-5-1- Contexte général

L'Afrique du Nord et singulièrement la Tunisie orientent leur commerce régional vers les pays Européens de la Méditerranée (France, Italie, Espagne...)

Le transport en transit régional africain est relativement faible entre le Maroc, l'Algérie, et la Libye.

Il n'existe pas de cadre juridique communautaire spécifique au transport multimodal au niveau africain.

En revanche, il existe des législations nationales applicables au TMI, bien que la Tunisie n'ait pas adhéré à la convention

2-5-2- Bilan diagnostic du TMI

2.5.2.1. Evaluation juridique

La convention sur le transport multimodal a été introduite dans le droit interne tunisien par la Loi n°98-21 du 11 mars 1998.

a) Législations spécifiques au transport multimodal

Cette loi est une adaptation au contexte national, de la convention des Nations Unies du 24 mai 1980 sur le Transport Multimodal International de marchandises.

b) Tableau 15 : Comparaison des principales dispositions de la loi N°98-21 du 11 Mars 1998 relative au Transport Multimodal International de Marchandises avec celles de la convention de Nations Unies sur le Transport Multimodal International des marchandises

TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL (TMI)	CONVENTIONS SUR LE TMI DE MARCHANDISES DU 24 MAI 1980	TUNISIE	
		Loi No 98 - 21 du 11 mars 1998 relative au TMI	Autres textes
1. définition	Transport effectué par au moins deux modes de transport différents (Art. 1. al. 1)	Art. 4 al. 1 à 3	
2. Champ d'application	Transport effectué d'un pays à un autre (Art. 2 et 3)	Art. 1 ^{er} sauf TMI régi par la Convention de Genève du 19 mars 1956 (Art. 5)	
3. Contrat TMI	Contrat de Transport multimodal (Art. 1 Al. 3)	Art. 4 al. 5	Loi no 95 - 32 du 14 avril 1995 relative aux transitaires
4. Entrepreneur TMI	Entrepreneur de transport Multimodal (Art. 1 al. 2)	Art. 4 al. 4	
5. Expéditeur	Expéditeur de marchandises dans le contrat de TMI (Art. 1 al. 5)	Art. 4 al. 7	
6. Destinataire	Personne habilitée à prendre livraison des marchandises (Art. 1 al. 6)	Art. 4 al. 8	
7. Marchandises	Marchandises et emballages fournis par l'expéditeur (Art. 1 al. 7)	Art. 4 al. 9	
8. Responsabilité du transporteur			
8.1. Durée	Pendant le temps que la marchandise est sous la garde du transporteur (Art. 14)	Art. 18 et 19	
8.2. Fondement	Préjudices dus aux pertes et dommages des marchandises Présomption de responsabilité (Art. 16)	Art. 20, 21	
8.3. Limites	Limités fixées à 920 LIC/colis ou 2,75/kg 2,75 UC	Art. 22 à 32	
9. Responsabilité du chargeur			
9.1. Règles générales	S'il y a préjudice dû à la faute ou à la négligence du chargeur ou de ses préposés (Art. 22)	Art. 33	
9.2. Règles spéciales pour les marchandises dangereuses	Précautions spéciales pour les marchandises dangereuses (Art. 23)	Art. 34	Décret N° 2001 - 143 du 5 janvier 2001 relatif aux marchandises dangereuses
10. Documents TMI			
10.1. Définitions	(Document négociable ou non négociable) (Art. 5 - 6 et 7)	Art. 8, 9 et 10	
10.2. Contenu	Art. 8	Art. 11, 12 et 13	
11. Transit	Application de la procédure du transit douanier (Art. 32)		
12. Actions en responsabilité - Avis de perte/ dommage/retard - Prescription - Compétence juridictionnelle Arbitrage		Non précisé	
	6 jours lorsque le dommage n'est pas apparent (Art. 24)	Art. 37	
	2 ans (Art. 25)	Art. 42	
	Au choix du demandeur (Art. 26)	Non précisé	
	Au choix du demandeur (Art. 27)		
13. Clauses contractuelles	- Toute dérogation contractuelle est nulle (Art. 28-1)	Art. 44 al. 1, 2 et 4	
	- L'entrepreneur du TMI peut assumer une responsabilité plus lourde (Art. 28-2)	Art. 44 al. 3	

c) Autres textes susceptibles de s'appliquer au Transport Multimodal de marchandises

Il s'agit notamment de :

➤ **La Loi n° 95-32 du 14 avril 1995 relative aux transitaires qui stipule que:**

Article 1^{er} : Le transitaire est la personne qui accomplit pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire des actes juridiques et des opérations matérielles liés au transport international de marchandises.

Il peut également, organiser ou faire exécuter tout ou une partie du transport international de marchandises y compris les opérations connexes, notamment, celles relatives à l'assurance, l'emballage, le groupage, le pointage, l'allotissement, la surveillance, l'entreposage et la livraison.

Il accomplit les procédures administratives nécessitées par le transport et ses opérations connexes, y compris les formalités douanières s'il y est habilité, autrement les fait effectuer.

Article 2 : Le recours au transitaire par l'ayant droit à la marchandise n'est pas obligatoire.

➤ **Divers autres textes dont :**

- La Circulaire n°94-07 du 31 mai 1994 relative aux transferts au titre des opérations courantes relatives au transport international.
- La Circulaire n°94-14 du 14 septembre 1994 relative aux règlements financiers des importations et des exportations de marchandises.
- La Loi n°97-37 du 2 juin 1997 relative au transport par route des matières dangereuses.
- La Loi n°97-56 du 28 juillet 1997 relative à l'organisation de l'activité de transport de marchandises par route.
- Le Décret n°2001-143 du 5 janvier 2001 fixant les règles de sécurité applicables au chargement, déchargement et à la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes de commerce.
- Le Décret n°98-2328 du 23 novembre 1998 fixant les clauses du contrat type de transport routier de marchandises pour le compte d'autrui.
- La Loi n°99-91 du 2 août 1999 et la loi n°2001-67 du 10 juillet 2001 relative à la simplification des procédures administratives affectées aux opérations délivrées par le Ministère chargé du transport dans les domaines relevant de sa compétence.

Il résulte de ce qui précède que sur le plan juridique, dans l'esprit comme dans la lettre, la Tunisie qui n'a pas adhéré au TMI, l'applique.

2.5.2.2. Evaluation en matière de contrat achat/vente

Dans les opérations commerciales entre la Tunisie et ses partenaires d'Europe, le donneur d'ordre est très souvent au nord, la tendance est donc d'appliquer les règles de la CCI et surtout les règles de la CCI/CNUCED applicables aux documents de transport multimodal. Sur cette base, les incoterms souvent utilisés sont Ex-work ou DDU.

Ce choix d'incoterm, trouve aussi sa justification dans le fait que le transport s'effectue pour la plupart des cas en transport combiné (RO/RO), route dans les deux sens des

trafics et que très souvent le camionnage qui est bien organisé se substitue au chargeur, à telle enseigne que le transporteur routier devient après coup, l'interlocuteur direct du transporteur maritime.

2.5.2.3. *Evaluation en matière de transport*

Les infrastructures et l'équipement pour le TMI en Tunisie sont relativement modernes par rapport aux autres sous régions africaines.

L'âge moyen des remorques est de cinq (5) ans pour les véhicules destinés au transport de bout en bout (route, mer, rail, route, mer-route, aller/retour de Tunis vers les pays européens.

Les sociétés d'exploitation de transport multimodal sont modernes et bien équipées, car la loi l'impose en exigeant des parcs auto neufs à la constitution desdites sociétés. Des partenariats techniques sont fréquents entre opérateurs tunisiens et européens, mais il existe aussi plusieurs PME de camionnage pour la gestion du TIR.

L'exemple de OTI et société Méditerranée donne un aperçu réel du TMI opérationnel en Tunisie.

Tableau 16 :Transport Multimodal Modèle de la Tunisie : le Cas de OTI

LE TRANSPORT TERRESTRE (RO/RO)

Chaque semaine, OTI expédie ou reçoit d'Europe 150 remorques ce qui représente 20 % des échanges « routiers » de la Tunisie.

Pour réaliser ce volume de transports, OTI et STE Méditerranée se sont dotés d'un parc de 500 remorques dont 450 tôlees.

Charges complètes

A travers ces moyens, elle offre à sa clientèle la possibilité de transporter en charges compètes sur toute l'Europe, « sans changer de mains » puisque, ce sont leurs équipes qui assurent les enlèvements et les livraisons en Europe et c'est OTI aussi maîtrise l'ensemble des opérations en Tunisie.

Enfin, leur expérience du flux tendu avec des départs quotidiens tant d'Europe que de Tunisie et la mise en place de double équipages partenaires industriels performants et compétents.

Groupage

Leur réseau Européen qui s'appuie sur les agences de STE Méditerranée de PARIS, Lille, Lyon, Marignane et Gênes complété par la Plate-forme étoile de Kühne et Nagel Augsburg et celle d'Illa Export pour l'Espagne nous permet d'assurer la livraison des grands centres économiques par leurs propres moyens. Agences, à des spécialistes régionaux qui passent chaque jour à leurs quais.

Un service général de qualité

Cette organisation leur permet d'offrir des départs hebdomadaires, le samedi avec des livraisons en Europe le mardi ou le mercredi. La clientèle Tunisienne étant livrée le lundi ou le mardi matin en fonction des zones géographiques.

Un nouveau service à délai garanti

Parallèlement à ce service général, ils lanceront début 2003 un service à délai garanti avec :

- des départs quotidiens
- des livraisons ou des pré-acheminements sur Marseille jour à jour B
- un délai garanti avec une indemnisation de 50 % si retard de 24 H et de 100 % au-delà, sauf cas de force majeure
- une traçabilité de vos envois avec une remontée systématique des informations.

Ce qu'il faut retenir en particulier est la qualification des chauffeurs routiers indispensables pour réaliser un transport en Europe et en Tunisie. La formation professionnelle comporte les modules suivants :

- documentation du commerce et des transports,
- application des contrats types de transport,
- formalités et procédures administratives,
- livraison, litige, réserve, vérification de colis, etc.

Ces dispositions opérationnelles de gestion du TMI sont contrariées par des formalités administratives discriminatoires qu'il conviendrait de dénoncer, il s'agit de :

- L'instauration d'un quota de véhicules tunisiens par an, instauré en France par exemple.
- L'instauration d'une règle de répartition des remorques entre la France et la Tunisie. Le quotas tunisien étant vite dépassé, cela pose un problème de traitement inégal par rapport aux règles en vigueur à l'OMC ;
- L'instauration d'une autorisation d'entrée par remorque, octroyée par les administrations françaises et tunisiennes. Ce qui constitue une entrave opérationnelle au transport ;
- L'obligation exigée par l'administration française, à chaque chauffeur tunisien d'établir un visa d'entrée pour chaque opération, ponctuée d'une qualification professionnelle. L'activité étant continue, il est discriminatoire de maintenir de telles pratiques qui ne sont, par ailleurs pas réciproques.

2.5.2.4. Evaluation en matière de contrôle douanier

Le contrôle douanier de transit en matière de TMI s'opère à trois niveaux :

- Au niveau portuaire, il y a une volonté marquée par l'administration douanière d'assouplir les contrôles et les formalités. Ainsi le contrôle physique de marchandises dans les remorques TIR se fait au moyen de quatre camions équipés de scanner dans l'enceinte du port de Rades.
- Au niveau du transport en transit sur la Libye, il est soumis à un régime simplifié du système d'informatisation douanière « SINDA », mais sous escorte douanière à la charge du commissionnaire en transport.
- Au niveau de Tunisie Trade Net, il s'agit d'un contrôle documentaire électronique.

2.5.2.5. Evaluation en matière d'informations et de documents

Conceptuellement, la Tunisie a mis en service, l'un des systèmes les plus perfectionnés de la gestion intégrée électroniquement du circuit documentaire et de l'information sur la marchandise circulante à travers la Tunisie TradeNet (TTN).

Ce faisant, la « Tunisie TradeNet (TTN) » qui fait la fierté des intervenants du commerce et du transport, permet aujourd'hui de gérer toutes les composantes du TMI, (contrat vente - achat, transport, assurance, moyens de paiement, transit,...) dans des conditions optimales.

Le TTN est une amélioration très avancée du guichet chèque institué au port, et fait intervenir tous les opérateurs et administrations en charge du commerce international des marchandises.

Ci-joint après la fiche de présentation de la **Tunisie TRADE NET (TTN)**.

Tableau 17: Tunisie TRADENET (TTN)

Fiche produits TTN

Opérationnel		
SERVICE INTERMEDIATION DOCUMENTAIRE	Relation Entreprises - Banque	Certificat d'importation /code 33
		Autorisation d'importation /code 31
		Autorisation d'exportation /code 21
		Facture Définitive à l'export/code 22
		Document d'Admission Temporaire /39
		Importation Produits usagés/code 31
	Relation Entreprises - Administration	Autorisation de mise à la consommation
		Autorisation provisoire d'enlèvement
	Relation Entreprises - Douane	Dispense de titre/code 93-96
		Déclaration des éléments relatifs à la valeur en Douane
		Déclaration en Détail de la marchandise
		Demande de cession
		Demande de refoulement
		Demande de destruction
		Demande D41
Privilège fiscal		
Paiement des droits et taxes		
Transport	Manifeste Cargo, Douanier, Sortie	
	Etat différentiel	
SERVICE D'INGENIERIE INFORMATIQUE	Gestion dossier client	Gestion de base client
		Gestion des réclamations
		Gestion facturation
Gestion des prêts bancaires	Logiciel de gestion des prêts de la Banque Mondiale et autres prêts	
	Application d'aide à la décision pour le Contrôle Technique	
Applications métier	Application manifeste	
SERVICE FORMATION	Formation	La liasse Unique en mode Web
		La certification liasse unique
		La signature électronique
		Le virement bancaire électronique
		Le mode EDI
		La norme EDIFACT
SERVICES ANNEXES	Service Plus	L'accès au service DDM
		Assistance Technique à toute utilisation
		Interfaçage
		Mise en œuvre

		Interconnexion
		Support
Extension programmée		
SERVICE INTERMEDIATION DOCUMENTAIRE	Le Mode WEB déconnecté	
	Relation Entreprises - Banque	Cautionnement Bancaire pour les Déclarations
		Crédit documentaire
		Apurement TCE
		Avis impayé
		Ordre de virement/ prélèvement: - Paiement des Droits et taxes douaniers - Virement Salaires - Etc.
	Relation Entreprise - Douane - Administration	Certificat d'Origine
		Fiche Technique (A. temporaire)
		Préavis d'arrivée
		Déclaration des Marchandises Dangereuses
		Plan de chargement
	Transport: (Liasse Transport)	Réservation
		Bon de chargement
		Titre de transport (Connaissance, LTA,...)
		Prévision de chargement
		Vu à quai
		Vu à bord
		Avis d'arrivée
		Bon d'enlèvement
		Apurement
		Bon à délivrer
		Bulletin de Livraison
		Bon de sortie
Scénario conteneur		
Scénario transport terrestre		
Bonde commande		
Documents Entreprises - Entreprises	Bon de livraison	
	Facture	
	Ordre de règlement	
	Interconnexion avec réseaux internationaux (GEIS, ...)	
Echanges de manifestes avec des partenaires étranger	Déclarations destinées à la CNSS,...	
Documents Entreprises Administrations	Echange de connaissances entre Banques Tunisiennes et Banques Européennes	
Documents Banques - Banques	Contrat d'assurance Déclaration sinistre	
Documents Entreprises - Assurances	Contrat d'assurance Déclaration sinistre	
	Centralisation des offres, demandes et prise en charge des transactions par secteur	
	Place de marché B2B	
INGENIERIE INFORMATIQUE	Application métier Transitaire	
SERVICE	Indicateur de performance	
ANNEXE	Accès à une base Info-centre	

Source : TTN

TTN est géré par un comité de pilotage présidé par le Ministre du Commerce et composé de cinq groupes de travail :

- 1- Aspects commerciaux et douaniers ;
- 2- Transport et logistique ;
- 3- Aspects juridiques ;
- 4- Aspects techniques et mise en œuvre ;
- 5- Formation, sensibilisation.

Système futuriste, l'EDI de la CNUCED est formellement appliqué, bien que la Tunisie n'ait pas encore adhéré au TMI .

Cette adhésion à l'instar des pays Européens dont dépend 80% de ses échanges constituerait un support certain de renforcement des activités en terme de performance, de compétitivité (coût, délai, document, procédure).

TTN à gestion électronique nécessite un encrage technique dans les entreprises et administrations concernées, avec un pré-investissement informatique ; que seules les grosses entreprises peuvent s'offrir pour le moment à cause du coût d'acquisition et d'exploitation. En sa qualité de produit d'innovation, son acquisition totale par les opérateurs, et son exportation éventuelle vers d'autres régions d'Afrique se fera de façon lente mais progressive.

En tout état de cause, le TTN constitue un exemple futur, un complément synergique de facilitation du commerce et du transport pour le Commerce extérieur de l'exportation et de l'investissement, du fonds de garantie COTUNACE, de la gestion intégrée du transport par les camions remorques TIR et enfin et surtout pour la gestion optimale du TMI.

2.5.2.6. Evaluation en matière d'assurance

Le résultat du questionnaire, résumé dans le tableau en l'annexe C.2, montre bien qu'en la matière, la Tunisie impose une obligation minimale d'assurance à l'importation. Ces dispositions seront caduques bientôt au regard de l'application de l'Accord Général sur le Commerce des Services (AGCS/OMC).

A l'exportation, cette obligation est facultative. Cependant, avec la mise en œuvre du TTN, la gestion de l'assurance sur tous les modes de transports, répondra au mieux aux dispositions pertinentes du TMI en la matière.

2.5.2.7. Evaluation en matière de moyen de paiement

En Tunisie, la Banque Centrale admet tous les moyens de paiement sauf le paiement par anticipation du fait que la liberté de transfert de devises est réglementée. Toutefois si l'opération est cautionnée, elle est réalisable.

Dans tous les cas de figure, le règlement bancaire est réalisé au vu du document douanier et évidemment du document de transport.

Le crédit documentaire irrévocable et confirmé, reste et demeure le mode paiement le plus utilisé, tandis que le EXWORK, le CIF et le DDU sont les incoterms les plus courants. Tout ce système est sécurisé par le Système Crédit à l'Exportation: la

COTUNACE, qui est une assurance de crédit à l'exportation couvrant une partie de la créance (80% et plus).

Il découle de tout ce qui précède que le TMI peut s'appliquer avantageusement en Tunisie conformément au système de paiement en vigueur.

2.5.2.8. Evaluation en matière de marchandises dangereuses

La Tunisie est l'un des rares pays à se doter d'une réglementation propre à la gestion de bout en bout des marchandises dangereuses en transit ou dans le cadre du TMI ; il s'agit de :

- La loi n°97-37 du 2 juin 1997, relative au transport par route des matières dangereuses ;
- Décret n°2001-143 du 5 janvier 2001 fixant les règles de sécurité applicables au chargement, déchargement et à la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes de commerce ;
- Décret n°98-23-28 du 23 novembre 1998 fixant les bases du contrat type du transport routier de marchandises ;
- La loi n°98-21 du 4 mars 1998 relative au TMI ;
- Le code des ports maritimes de commerce prévoit les conditions de transit de marchandises dangereuses.

Ce dispositif réglementaire sécurise l'application idoine du TMI en matière de transport de marchandises dangereuses.

Sur le plan des procédures et formalités, on distingue :

- Une dérogation spéciale de la douane qui délivre avant l'arrivée du navire, un "Bon à opérer" déclaration hors manifeste sans paiement préalable de droit et taxes, qui font l'objet de régularisation ultérieure,
- Des procédures rapides ; les marchandises sont déchargées directement sur le camion à l'arrivée ou s'il s'agit d'une remorque TIR, le départ est instantané après le débarquement du RO/RO. Ces procédures rapides se font dans le strict respect de l'ADR, des principes de classification, d'étiquetage des produits et du camion,
- La qualification obligatoire des chauffeurs routiers,
- Si possible, une escorte par les forces de sécurité.

On constate ici encore que par rapport au TMI, le transport des marchandises dangereuses, connaît une application satisfaisante.

2-5-3- Perspectives du TMI en Tunisie

En conclusion, le bilan diagnostique ainsi établi montre bien qu'en pratique le TMI est appliqué en Tunisie dans toutes ses composantes, mais les autorités en charge de la gestion ne l'ont pas encore baptisé comme tel, dans l'esprit et dans la lettre.

Il reste donc à créer un organisme de coordination et de facilitation, intégrant tous les intervenants concernés par le TMI, pour qu'il soit une réalité vivante dans l'environnement du commerce et du transport en Tunisie.

2.6. TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL EN AFRIQUE CENTRALE :

LE CAS DE LA CEMAC

2-6-1- Contexte

Pays membres : Cameroun, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale, République Centrafricaine, Sao Tomé et Príncipe et Tchad.

De toutes les organisations développement à caractère Economique de l'Afrique, la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), est la seule à avoir adopté une position positive d'ensemble en faveur du TMI, dans toutes ses composantes.

2-6-2- Bilan diagnostic du TMI

2.6.2.1. Transport Multimodal international de marchandises

1. Législations spécifiques au transport multimodal de marchandises

Les pays d'Afrique Centrale ont adopté, le 5 juillet 1996, dans le cadre de PUDEAC, la Convention Inter-Etats de Transport Multimodal de Marchandises Diverses en UDEAC.

Cette Convention est une adaptation, au contexte sous-régional, de la Convention des Nations-Unies du 24 mai 1980, sur le transport multimodal international de Marchandises.

Comparaison des textes législatifs de l'UDEAC avec le TMI

Tableau 18 : Comparaison des principales dispositions de La Convention Inter-Etats de Transport Multimodal de Marchandises en UDEAC et autres Textes Législatifs de l'Afrique Centrale avec celles de la Convention des Nations-Unies sur le Transport Multimodal International de Marchandises

TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL (TMI)	CONVENTIONS SUR LE TMI DE MARCHANDISES DU 24 MAI 1980	ZONE AFRIQUE CENTRALE	
		Convention Transport multimodal en UDEAC 5/7/1996	Autres textes
1. définition	Transport effectué par au moins deux modes de transport différents (Art. 1. al. 1)	Art. 1 al. 1	
2. Champ d'application	Transport effectué d'un pays à un autre (Art. 2 et 3)	Art. 2	
3. Contrat TMI	Contrat de Transport multimodal (Art. 1 Al. 3)	Art. 1 al. 3	
4. Entrepreneur TMI	Entrepreneur de transport multimodal (Art. 1 al. 2)	Art. 1 al. 2	
5. Expéditeur	Expéditeur de marchandises dans le contrat de TMI (Art. 1 al. 5)	Art. 1 al. 5	
6. Destinataire	Personne habilitée à prendre livraison des marchandises (Art. 1 al. 6)	Art. 1 al. 6	
7. Marchandises	Marchandises et emballages fournis par l'expéditeur (Art. 1 al. 7)	Art. 1 al. 7	
8. Responsabilité du transporteur			
8.1. Durée	Pendant le temps que la marchandise est sous la garde du transporteur (Art. 14)	Art. 15	
8.2. Fondement	Préjudices dus aux pertes et dommages des marchandises Présomption de responsabilité (Art. 16)	Art. 16 et 17	
8.3. Limites	Limités fixées à 920 UC/colis ou 2,75/kg 2,75 UC	Limite fixée à 8.500 F CFA/KG	
9. Responsabilité du chargeur			
9.1. Règles générales	S'il y a préjudice dû à la faute ou à la négligence du chargeur ou de ses préposés (Art. 22)	Art. 23	
9.2. Règles spéciales pour les marchandises dangereuses	Précautions spéciales pour les marchandises dangereuses (Art. 23)	Non précisé	
10. Documents TMI			
10.1. Définitions	Document négociable ou non négociable) (Art. 5 - 6 et 7)	Art. 6, 7 et 8	
10.2. Contenu	Art. 8	Art. 9	
10.3. Transit	Application de la procédure du transit douanier (Art. 32)		
11. Actions en responsabilité			
- Avis de perte/ dommage/retard	6 jours lorsque le dommage n'est pas apparent (Art. 24)	Art. 24	
- Prescription	2 ans (Art. 25)	Art. 25	
- Compétence juridictionnelle	Au choix du demandeur (Art. 26)	Art. 26	
- Arbitrage	Au choix du demandeur (Art. 27)	Art. 27	
12. Clauses contractuelles	- Toute dérogation contractuelle est nulle (Art.28-1)	Art. 29 al. 1	
	- L'entrepreneur du TMI peut assumer une responsabilité plus lourde (Art. 28-2)	Art. 29 Al. 2	

Source : CEA/N'Guessan/Etude sur le TMI/février 2003

Le tableau ci-dessus montre que sans adhésion ou ratification de la Convention sur le TMI, et contrairement aux autres sous-régions les Etats membres statutaires de la

CEMAC ont adopté de manière communautaire le TMI, ce qui constitue d'emblée un avantage synergique vu sous l'angle de l'interprétation et de l'appropriation.

b) Réglementation en vigueur

La réglementation en vigueur en matière de transport en transit routier est relativement récente, mais du point de vue avancé dans les mutations intervenues, cette réglementation est plus rigoureuse que celle des sous-espaces CEDEAO/ UEMOA et Afrique de l'Est/corridor Nord.

Pour preuves, bien que la Convention sur le Transport Multimodal ne soit pas en vigueur, le CEMAC dispose d'une Convention Inter -Etats sur le Transport Multimodal des marchandises.

Plusieurs actes de l'UDEAC et de la CEMAC ont permis d'asseoir cette réglementation.

On distingue :

- ❖ *L'Acte N° 09/93-UDEAC-556-CD-SEI du 21 juin 1993, approuvant les itinéraires structurants du transit pour la mise en place de la procédure de transit Inter-Etats des pays d'Afrique Centrale (TIPAC).*

Cet Acte a défini cinq (5) principaux axes de transit :

- 1- Cameroun en direction de la RCA
- 2- -Cameroun en direction du Tchad
- 3- Axe Trans-équatoriale
- 4- Itinéraire d'échange entre le Gabon, la Guinée Equatoriale et le Cameroun.
- 5- Itinéraire d'échange entre le Congo, le Gabon, et le Cameroun.

- ❖ *Deux Actes ont été pris pour régenter le transport et le transit routier Inter-Etats dans le cadre de l'Union Douanière et Economique de l'Afrique Centrale (UDEAC).*

Il s'agit de :

L'Acte N°3/96-UDEAC-574-CE-31 portant adoption d'un cadre juridique d'exploitation des transports routiers inter-Etats de marchandises diverses, dénommé "Convention Inter-Etats des Transports Routiers de Marchandises Diverses (CIETRMD)".

La Convention a pris effet le 5 juillet 1996 à la date de sa signature.

La CIETRMD a pour objet de régler d'une manière générale, les conditions de contrat de transport inter-Etats de marchandises par route, particulièrement en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur d'une part, de l'expéditeur et du destinataire d'autre part.

- *Du champ d'application de la convention*

La convention tire son fondement :

- Des Conventions Internationales de référence notamment le CMR qui impose l'utilisation de la lettre de voiture ;

- De l'article 4 de la convention du 19 septembre 1949 relative à la circulation routière dans l'espace UDEAC;
- De la première partie du code de la route communautaire de l'UDEAC (Acte N°7/89-UDEAC 495 du 13 décembre 1989 ;
- *De l'application de la lettre de voiture :*
 - Le contrat de transport est constaté par une "lettre de voiture" au sens de la convention CMR, conférant droit, obligation, responsabilité à l'expéditeur, au transporteur et au destinataire de la marchandise ; et précisant les cas de préjudices et conditions d'indemnisation ;
 - Le contrat de transport prend en compte la protection de l'espace économique du pays de transit, conformément aux dispositions pertinentes des conventions douanières existantes en la matière ;

a) Convention Inter-Etats de transport Multimodal de marchandises en UDEAC

Dans le cadre de l'Union Douanière et Economique de l'Afrique Centrale, le conseil des chefs d'Etats a apporté l'acte N°4/96-UDEAC-116-CE-31 portant l'adoption du cadre juridique d'exploitation du Transport Multimodal Inter-Etats de marchandises dénommées "Convention Inter-Etats de Transport Multimodal de marchandises".

Les objectifs de cette convention inter-Etats sont :

- La promotion du développement de services de Transport Multimodal Inter-Etats dans l'intérêt économique des exploitants et des usagers des transports ;
- La nécessité de laisser aux chargeurs la liberté de choisir entre les services de transport multimodal et les services de transport fractionné ;
- L'affirmation de la responsabilité de l'entrepreneur du transport Multimodal ;
- Le document de transport ;
- Le document de transport Multimodal est soit négociable soit non négociable ;
- La disposition concernant les questions douanières relatives au transport multimodal inter-Etats de marchandises.

Les Etats membres de l'UDEAC accordent la liberté de transit aux marchandises en transport multimodal, conformément aux dispositions de la procédure de « Transit Inter-Etats des pays d'Afrique Centrale (TIPAC).

- ❖ *Des réglementations permettant de mieux maîtriser les activités de transport, il s'agit de :*
 - Réglementation des conditions d'exercices des professions maritimes et professions auxiliaires des transports dans la CEMAC (Acte n°3/98-UDEAC-648-CE-33 du 5 juin 1998) ;
 - Conditions de la profession de transporteur routier inter-Etats de marchandises diverses (Acte n°5/96-UDEAC-612-CE-31 du 5 juillet 1996) ;
 - Code de la route de la communauté (Acte n°7/89-UDEAC_495 du 13 décembre 1989) ;
 - Réglementation du transport des marchandises dangereuses par route dans la CEMAC (Règlement n°2/99/UDEAC-CM-654 du 25 juin 1999).

La particularité de la réglementation dans le sous-espace CEMAC est à l'image de l'Union européenne, la plupart des conventions sont communautaires : code de la route, condition de la profession du transporteur routier Inter-Etats de marchandises...

Par ailleurs cette réglementation est constituée d'une part de règlements qui s'imposent à tous les Etats membres, et supprime de fait les accords bilatéraux ; d'autre part, l'application est subordonnée à la chambre judiciaire de la cour de justice communautaire «qui assure respect du droit dans l'interprétation et dans l'application du traité CEMAC et des conventions subséquentes (article 5)»

Application du cadre juridique

Le schéma de fonctionnement du système de transport routier en transit est le même qu'en Afrique Occidentale.

Sur les corridors de la CEMAC existent aussi des camions dits « France au revoir » ne présentant pas les caractéristiques conformes aux scellements douaniers. Ils sont la convoitise de la Police, de la Douane et de la Gendarmerie (PDG) qui dressent à dessein de nombreux postes de contrôle inopinés, véritables pièges des prélèvements illicites et onéreux qui gangrènent les corridors.

Les mêmes causes produisant les mêmes effets, il s'avère inutile de répéter ici, la situation largement décrite et étayée d'exemples probants dans le cas de l'Afrique de l'Ouest.

Chapitre 3: MISE ŒUVRE DE LA CONVENTION TMI, QUELS PREALABLES ?

1980-2003, Cela fait 23 ans que la convention TMI a été adoptée, mais tarde à entrer en vigueur. Certains Etats qui y ont adhéré ou même ratifié n'ont pas pris de position pour l'insérer dans leur droit interne. Certains l'ont simplement interprété et cherche à l'appliquer autant que faire se peut.

D'autres au contraire l'appliquent incidemment sans la dénommer.

D'autres encore, l'assimilent tout simplement au transport en transit.

Et pourtant, le TMI doit s'appliquer dans le cadre du transport d'un pays à un autre, qui de surcroît n'en ont pas la même interprétation.

La CNUCED, le CCI, l'OMD, et bien d'autres organisations en charge de la facilitation du commerce et du transport ont édicté des normes, règles et mécanismes ; depuis plus d'une dizaine d'années en vue de susciter son entrée en vigueur, sans succès.

Entre temps, des mutations sont intervenues au plan institutionnel, juridique, technique et technologique, opérationnel et commercial. Elles modifient le paysage d'application de la convention TMI. Face à cette situation, avant que l'Afrique ne fasse le saut de la mondialisation, quels préalables faut-il envisager pour une adaptation, puis une application idoine de la convention ?

3.1. ADAPTATION DE L'APPLICATION DE LA CONVENTION TMI. UNE MUTATION INTERVENUE DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT ET DU COMMERCE

Quelles sont les mutations intervenues ?

3.1.1. Au plan institutionnel

a) La mondialisation et la création de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC)

Créée en 1995, l'OMC s'occupe des règles qui régissent le commerce entre les pays ; l'un des objectifs est de contribuer à favoriser autant que possible la liberté des échanges, tout évitant les effets secondaires indésirables ; à terme, il vise la libéralisation totale de tous les secteurs de l'activité économique en vue d'une expansion ordonnée, une concurrence et une compétitivité accrue du commerce mondial avec comme corollaire :

- Libre accès à tous les marchés de marchandises et services dont les transports et les plates formes logistiques.
- Suppression des barrières tarifaires et non tarifaires
- Facilitation du commerce et du transport
- Promotion du E Commerce (Commerce Electronique)

b) Intégration économique, régionale et sous régionale

On assiste à une accélération du phénomène d'intégration économique régionale et sous-régionale avec la création de communautés économiques régionales et sous régionales avec comme corollaire :

- La gestion communautaire et extra communautaire des corridors de transport qui nécessite la même interprétation et application des systèmes de transport.
- La levée de tous les obstacles au commerce et au transport.

3.1.2. Au plan technique

L'évolution se traduit par la modernisation des modes, des moyens, des emballages et supports connexes en vue d'accroître la performance et favoriser la compétitivité des transports.

3.1.3. Au plan technologique

C'est l'utilisation de plus en plus grande des NTIC, du commerce électronique (E. Commerce) avec comme corollaire le traitement informatique des supports documentaires du commerce et des transports (exemple Tunisie Trade Net).

3.1.4. Au niveau de l'exploitation des opérations commerciales et du transport

La qualité des services, la productivité, la compétitivité, la transparence et la performance dans la gestion des chaînes logistiques intégrées de transport de bout en bout ou du Transport Multimodal sont des éléments déterminants d'une opération de transport.

Les incoterms ont connu une classification modifiée. Le concept globalisant le commerce pourrait se résumer en trois pôles d'activités principales : exportateur - Trade point - importateur et dans dix ans, on ne parlera certainement plus de TMI mais de Distribution Physique Internationale (DPI) dont la finalité est de « permettre d'obtenir la marchandise voulue, à l'endroit voulu, à des coûts admissibles dans les délais voulus dans un contexte de concurrence, de compétitivité et de transparence ».

Face à ces mutations de toutes sortes, il devient impérieux que l'Afrique adopte définitivement le TMI, puis s'adapte aux nombreuses mutations internes et externes intervenues en vue d'être au rendez-vous de la mondialisation, qui prendra effet dans tout le système commercial multilatéral dans cinq à dix ans.

3.2. RENFORCEMENT DES CAPACITES ET INFORMATIONS DES INTERVENANTS

Le savoir, la connaissance et l'expérience sont les trois piliers du progrès économique. La maîtrise de l'évolution du TMI, les chaînes logistiques intégrées de transport de la distribution physique internationale, fruit des mutations décrites ci-dessus passent

nécessairement par un renforcement des capacités tant administratives qu'opérationnelles.

Les différentes études et ateliers de formation initiés par la CNUCED, le CCI, la CEA et autres structures spécialisées relatifs aux conventions internationales de références, ont pour principaux objectifs de mettre à la disposition de toutes les parties concernées des outils, instruments, des mécanismes d'appropriation des règles et normes desdites conventions.

Mieux, ces études et ateliers thématiques qui débouchent pour la plupart sur des recommandations de création des comités de facilitation et des Trade points ; doivent permettre d'orienter la politique nationale, sous régionale et régionale et surtout de servir de vecteur d'information et de formation indispensable.

3.3. LE ROLE DES DECIDEURS PUBLICS ET ORGANISMES GESTIONNAIRES DE LA CONVENTION TMI

La CNUCED, dans le but de faciliter l'application du TMI, a résumé de façon synoptique le rôle des décideurs publics et des gestionnaires de la convention sous forme de fiches de présentations comme suit :

3.3.1. Actions devant être menés par les législateurs.

L'interprétation des conventions internationales de référence et celle des normes, règles consécutives édictées par la CNUCED, le CCI ; l'OMD... ; en vue de la facilitation du commerce et du transport est de la responsabilité de l'Administration.

Malheureusement, dans la plupart des pays en Afrique, les positions sont prises en la matière de façon parcellaire, défensive et souvent disparate ; à telle enseigne qu'à l'application, en lieu et place de la synergie et de l'efficacité recherchées, pour une gestion optimale du système de transport, on assiste à un dysfonctionnement pénalisant et préjudiciable à tous les intervenants de la fonction transport.

C'est pour répondre à ces préoccupations que la CNUCED a mis au point un ensemble d'actions à réaliser par le législateurs.

Ci-après un résumé desdites actions.

Tableau 19 : Les actions devant être menées par les législateurs (gouvernements)

ACTIONS	CONSEQUENCES/IMPACT
<p>√ Promulguer une loi nationale définissant l'ETM comme un transporteur (Ministère des Transports)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ☑ Soustraire du marché des transitaires locaux/courtiers en douane les intermédiaires incompetents et irresponsables ☑ Emergence de nouveaux operateurs de transport ayant un statut acceptable et remplissant les conditions legales requises (licence, garanties d'exécution, etc.) ☑ Claire définition de la responsabilité de l'ETM permettant de ce fait la souscription d'une assurance responsabilité sur le marché local de l'assurance ☑ En sa qualité de transporteur fiable, l'ETM peut établir un document de transport appuyé par les banques locales, dans le cadre de crédits documentaires.
<p>√ Révision de la politique de contrôle du change (Ministère des Finances)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ☑ Possibilité de créer des sociétés mixtes, en association avec des operateurs de transport étrangers ☑ Les ETM locaux peuvent disposer de devises étrangères pour contracter des services en dehors du pays ☑ Les exportateurs peuvent proposer des prix à la livraison pour leurs produits(et utiliser les services d' ETM locaux) ☑ Les importateurs peuvent, dans le cadre de leurs transactions commerciales, solliciter des conditions EXW (et demander aux ETM locaux de se charger de l'opération de transport)
<p>√ Simplification des procédures douanières Simplification/Harmonisation des procédures ayant trait à la documentation (Ministère des Finances)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ☑ Réduction du temps de transit et des coûts de transport ☑ Facilitation du développement de l'ICD et du transport « sous douane » des marchandises ☑ Soustraire du marché local des agents en douane et des transitaires, les operateurs incompetents et irresponsables
ACTIONS	CONSEQUENCES/IMPACT
<p>√ Révision/application de la loi et des règlements auxiliaires en vue d'assurer l'efficacité des opérations et de responsabiliser les operateurs (Ministère des Transports)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ☑ Un certain degré de responsabilisation conduira à une réduction des primes d'assurance sur le transport local ☑ Nettoyage du marché local de transport (véhicules usagés, propriétaires de camions incompetents, etc.) ☑ Réduire la destruction des routes causée par des véhicules surchargés
<p>√ Améliorer et entretenir les infrastructures et équipements de transport (Ministère des Travaux Publics et des Transports)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ☑ Augmentation du nombre de services publics (terminaux, ICD, etc.) ☑ Amointrissement des coûts d'exploitation des véhicules et réduction des dépenses en devises étrangères ☑ Amélioration de l'efficacité des opérations de transport (si elles ne sont meilleur marché) ☑ Réduction des risques (perte/dégâts) auxquels sont exposées les marchandises et allègement des primes d'assurance
<p>√ Améliorer et entretenir les infrastructures et équipements de communication (Ministère des Travaux Publics et des Communications)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ☑ Possibilité de développer l'EDI ☑ Facilitation des transactions commerciales (efficacité du commerce) ☑ Réduction des coûts des transactions commerciales
<p>√ Politique de libéralisation concernant les ETM (Ministère des Transports)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ☑ Concurrence accrue de la part des operateurs de transport extérieurs (étrangers) ☑ Une gamme plus variée d'options de transport à la disposition des commerçants locaux ☑ Coûts de transport moins élevés
<p>√ Mise en place d'un mécanisme de consultation (Ministère des Transports et/ou du Commerce)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ☑ Implication de toutes les parties intéressées dans le processus de mise en place des règlements ☑ Prise en compte d'un large éventail de points de vue lors de la mise en œuvre de nouvelles mesures

Source : CNUCED/Multimodal Transport Handbook for Officials and Practitioners/ page 66

Traduction libre du Consultant

3.3.2. Effets du développement du Transport Multimodal à court et long terme

Tableau 20 : Les effets du développement du transport multimodal à court et long terme

EFFETS SUR LES DIFFERENTS PARTENAIRES		A COURT TERME	A PLUS LONG TERME
LEGISLATEURS	TRANSPORT	- promulguer une législation sur le TM et les ETM	- Faire face aux besoins en infrastructures et équipements
	COMMERCE	- stimuler un changement d'attitudes concernant les pratiques commerciales (y compris le système bancaire et l'assurance)	
	FINANCES	-modifier la politique de contrôle du change -simplifier les procédures douanières	- poursuivre la mise à jour des politiques et procédures de promotion du commerce
UTILISATEURS DE TRANSPORT (VENDEURS & ACHETEURS)	MOYENS/GRANDS (organisations chargées de l'export)	- maintenir la possibilité d'utiliser le transport « fractionné » - simplifier les procédures de réclamation - réduire les risques liés au transport - améliorer la qualité des services (fiabilité) - réduire les coûts de la logistique dans leur ensemble - promouvoir l'utilisation de technologies modernes	- motiver les opérateurs de transport à devenir des partenaires du transport - stimuler la réorganisation des chaînes de transport et de distribution - permettre l'utilisation des épargnes pour la promotion de nouveaux investissements
	SPORADIQUES/PETITS (Producteurs)	- maintenir la possibilité d'utiliser le transport « fractionné » - promouvoir les activités du conseil des chargeurs	- favoriser les exportations non-traditionnelles - permettre l'utilisation des épargnes pour la promotion de nouveaux investissements - accroître l'implication des producteurs dans le commerce international
PRESTATAIRES DE SERVICE OPERATEURS DE TRANSPORT	GRANDS	- Encouragement à diversifier/développer les services - Encouragement à créer des sociétés mixtes en association avec d'autres opérateurs (étrangers) - Utilisation accrue de la technologie moderne - Tirer profit des économies d'échelle/taille du réseau	-Promouvoir la reconnaissance des ETM par les sociétés bancaires/d'assurance - promouvoir de nouvelles formes d'organisation (intégration verticale ou horizontale) - promouvoir la réorganisation des services logistiques - donner une nouvelle image à l'opérateur de transport multimodal international
	PETITS	- Encouragement à créer des sociétés mixtes en association avec d'autres opérateurs (nationaux) - Utilisation accrue de la technologie moderne	- stimuler l'émergence de nouveaux opérateurs de transport

Source : CNUCED/Multimodal Transport Handbook for Officials and Practitioners/page 43

3.3.3. Interaction entre partenaires

Tableau 21 : Les interactions entre les partenaires

Le tableau ci-dessous présente certaines actions typiques qui pourraient être menées par une partie (visée dans une rangée) en direction d'une autre partie (visée dans une colonne), dans le cadre du commerce et du transport international.

Quelques actions par une partie en direction de l'autre	LEGISLATEURS	UTILISATEURS DE TRANSPORT	PRESTATAIRES DE SERVICES y compris les Opérateurs de Transport
LEGISLATEURS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Simplification des procédures douanières ▪ Libéralisation des contrôles de change 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stratégies de promotion des exportations ▪ Stratégies de substitution des importations ▪ Entrepôt sous douane et système de magasin sous douane 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fourniture d'infrastructures et d'équipements ▪ Définition des exigences juridiques (licences) ▪ Définition des garanties d'exécution ▪ Libéralisation des services
UTILISATEURS DE TRANSPORT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lobby/pression en vue de l'adoption de règlements appropriés 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Meilleure utilisation des pratiques commerciales d'alignement ▪ Meilleure appréciation des exigences en matière de produit ▪ Pouvoir de négociation par l'intermédiaire des conseils de chargeurs 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Partenariat à long terme avec des opérateurs choisis ▪ Meilleur échange d'informations sur les besoins à satisfaire ▪ Recherche d'offres compétitives
PRESTATAIRES DE SERVICES	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lobby/pression pour l'adoption de règlements appropriés (notamment de la part des opérateurs de transport) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Commercialisation du transport et des services liés au transport ▪ Relations plus étroites avec les clients ▪ Meilleure appréciation des besoins des clients 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Renforcement des associations professionnelles ▪ Amélioration de la logistique en vue d'offrir des services de transport efficaces ▪ Innovation avec les opérations de transport « créneau »

Source : CNUCED/Multimodal Transport Handbook for Officials and Practitioners/page 4

La mise en place d'une réglementation n'est pas synonyme d'une application équilibrée de l'activité, encore faut-il que les intervenants agissent de manière concertée et synergique pour favoriser la mise en œuvre de critères de succès consécutifs. Le tableau ci-dessus montre l'interdépendance entre opérateurs dans ces domaines. Le législateur doit veiller à ce que cette fonction soit correctement assumée.

Chapitre 4 : PROPOSITIONS D'AMELIORATION DE LA MISE EN ŒUVRE DU TMI

La convention TMI connaît des problèmes d'adoption et d'adaptation pour sa mise en œuvre. Adoption parce qu'elle n'est pas encore entrée en vigueur et adaptation parce qu'elle subit dans le temps des mutations de tous ordres, qui ont secrété des modes et conditions d'exploitation nouvelles du transport.

Il est évident que le TMI est le socle de toutes formes d'intégration des règles du commerce et du transport.

Il est tout aussi vrai que si l'Afrique n'applique pas le TMI, elle fera indubitablement un mauvais encrage sur les autres formes futures d'exploitation du transport notamment celle en gestation au niveau de l'OMC.

Face à cette situation quelles propositions d'amélioration de la mise en œuvre de la convention peut-on envisager ?

4.1. ADAPTATION DE LA CONVENTION TMI

Dans le cas de la présente étude, on a pu démontrer puis faire constater qu'à l'exception de la Tunisie et de l'Afrique du Nord où le TMI est appliqué selon les normes établies par la CNUCED, les autres régions d'Afrique se sont enfermées dans le moule du transport en transit, qui confère au TMI un caractère plutôt administratif que juridique et opérationnel.

Par ailleurs, les nombreuses mutations intervenues à tous les niveaux hiérarchiques d'application du TMI ont défraîchi son actualité, mais encore, la visibilité et la lisibilité en regardant le futur.

Quel TMI aujourd'hui ? Qui sera Entrepreneur de Transport Multimodal demain ?

Quel sont les règles, les normes, les mécanismes, les usages qu'ils faut appliquer en matière de contrat achat /vente, transport, assurance, mode de paiement et surtout transport de marchandises dangereuses ? etc.

La CNUCED, le CCI, l'OMD mais aussi les décideurs publics, les prestataires et les utilisateurs des services de transport ; doivent nécessairement réviser leur copie du TMI, pour situer toutes les parties concernées ; avant la récupération totale du transport et de la logistique par l'AGCS de l'OMC.

Cette approche aura l'avantage d'apporter un éclairage nouveau, indispensable pour effectuer ce saut qualitatif à l'AGCS /OMC, bientôt.

4.2. PROPOSITIONS EN VUE DE L'ADAPTATION DU TMI EN AFRIQUE

Si le TMI n'a pas connu de succès escomptés en général et en Afrique en particulier, cela est dû entre autres considérations, au manque de communication suivie auprès des organisations à caractère d'intégration économique qui ont décidé de gérer les

conventions et accords sur le commerce et les transports. Pour preuves en Afrique les accords relatifs au transport en transit même s'ils sont mal appliqués, sont défendus et promus par les organisations et leurs états membres.

Des lors, une remobilisation de la communauté africaine sur les avantages du TMI par rapport à l'expansion ordonnée du commerce et par rapport à leur engagement en cours de réalisation à l'OMC/AGCS sur les transports et le commerce ; peut être considéré aujourd'hui comme une option stratégique d'adoption du TMI. Cette communication dont l'initiative peut revenir aux organisations de facilitation que sont le groupe CNUCED /CCI/OMC, auxquels doit nécessairement se joindre la CEA ; devra mener des actions multiformes de communication.

4.2.1. Au niveau général

Le groupe de facilitation CNUCED/CCI/ONC/CEA devra :

- a) mener une campagne de sensibilisation visant à interpeller une fois de plus les Etats africains et les communautés d'intégration économique auxquelles ils appartiennent, de ratifier le TMI.**

En plus d'une notification expresse, cette campagne doit intégrer des rencontres directes et à tout le moins, une notification à travers les organisations telles que l'Union Africaine (UA), l'OMC, la CNUCED, le CCI et la CEA.

- b) organiser une promotion du TMI dans le cadre régional et sous régional auprès des organisations d'intégration à caractère économique qui ont en charge le transport et le commerce.**

Il s'agit à ce niveau, de souligner une fois encore l'enjeu de cette convention par rapport aux mutations en cours au niveau institutionnel, juridique, administratif, technique et technologique, opérationnel, commercial et financier.

Mieux, l'occasion sera opportune pour présenter à ces structures d'orientation et de décision, tous les aspects de facilitation développés par le système des Nations Unies et d'autres partenaires au développement en vue d'appliquer le TMI dans le moule des autres conventions internationales concernées par le transport et le commerce. Cette tâche est du ressort du groupe CNUCED/CCI/OMC/CEA.

- c) Organiser des ateliers régionaux sur le TMI au profit des secteurs publics / privés afin de favoriser l'appropriation de cette convention par les intervenants de la fonction transport, tous secteurs confondus .**

Ces ateliers animés par le groupe CNUCED/CCI/OMC/CEA devra se réaliser sous l'égide de l'organisation d'intégration économique concernée. A ce titre ces ateliers pourront bénéficier de l'expérience d'autres régions hors Afrique où des succès ont été enregistrés à l'application du TMI.

- d) *Mettre en place des cellules TMI au niveau sous régional et au niveau national pour assurer l'appropriation du TMI et faciliter la coordination des activités.*
- e) *Publier des résultats probants de l'application du TMI auprès des cellules de coordination constituées, pour informations et diffusions.*

4.2.2. Au niveau de la CEA

La direction d'une telle entreprise revient à la CEA et à la CNUCED qui devraient organiser tous les plans d'actions proposés.

Telles sont quelques solutions qui mériteraient d'être envisagées pour palier les insuffisances d'adoption et d'application du TMI.

4.2.3. Au niveau administratif et opérationnel

TMI et Distribution Physique Internationale (DPI)

Dans la recherche d'une facilitation et d'une gestion logistique intégrées du commerce et des transports, et en vue d'une optimisation du TMI, le CCI a initié la DPI qui prend en compte une gestion combinatoire des quatre contrats piliers de l'Acte commercial international; conformément à la règle d'or de la « Distribution Physique Internationale », énoncé plus haut au § 3.1.4.

La DPI dans la logique d'une évolution positive et efficiente de la gestion du commerce et des transports, est le mécanisme le plus approprié qui peut valablement remplacer le TMI; puisqu'elle prend en compte les aspects institutionnel, juridique, administratif, technique, technologique, organisationnel, opérationnel, commercial, financier et statistique.

On peut déduire que dorénavant, le TMI doit s'améliorer dans le moule de la DPI, dont la configuration structurelle épouse les objectifs poursuivis par les programmes de facilitation du commerce et des transports et surtout les buts visés par les Trade Point.

Ci-après le tableau relatif aux « innovations pratiques pour l'amélioration de la chaîne de la DPI.

Tableau 22: Innovations pratiques pour améliorer le choix de la chaîne de DPI

COMPOSANTES DE COUT	ACTION LOGISTIQUE SUGGEREE
COUTS DIRECTS :	
Emballage/marquage	<ul style="list-style-type: none"> - Recherche de nouvelles méthodes et matériels d'emballage. - Porter au maximum l'usage du volume utile en fonction du mode de transport - Minimiser les stocks de matériels et matériaux d'emballage.
Documentation	<ul style="list-style-type: none"> - Utiliser la transmission électronique des documents. - Simplifier les procédures.
Unitisation	<ul style="list-style-type: none"> - Comparer les coûts entre l'achat ou le leasing des conteneurs. - Envisager l'emploi de matériaux différents pour les palettes (plastique, bois, etc.).
Manutention	<ul style="list-style-type: none"> - Utiliser des conteneurs ISO et palettes pour équipement de manutention standardisé. - Améliorer les opérations quantitativement et qualitativement.
Assurance	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôler les dangers du transport et les principales causes de pertes et dommages.
Transport :	<ul style="list-style-type: none"> - Analyser la consolidation de la cargaison. - Utiliser des conteneurs ISO.
- Ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> - Négocier des tarifs préférentiels. - Comparer les tarifs.
- Routier	
- Aérien	<ul style="list-style-type: none"> - Demander un tarif pour marchandise spécifique par l'intermédiaire d'un agent IATA. - Porter au maximum le volume occupé en fonction du poids (6 m3 = 1 t). - Analyser la consolidation de la cargaison. - Utiliser des unités de charge (ULD). - Utiliser des avions affrétés (complets ou partiels).
- Maritime	<ul style="list-style-type: none"> - Obtenir un fret préférentiel par l'intermédiaire d'un agent de la conférence.
- Multimodal	<ul style="list-style-type: none"> - Utiliser la cargaison par l'usage d'unités standardisées (palettisation et conteneurisation). - Comparer les tarifs des différents ETM. - Rechercher la possibilité de routes différentes.
Magasinage	<ul style="list-style-type: none"> - Comparer les coûts des différents entrepôts. - Utiliser au maximum la capacité volumétrique. - Rechercher des routes plus directes de transport pour éviter les stockages intermédiaires.
Douane	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer l'emballage pour minimiser le poids brut quand le tarif douanier est coté sur le poids et non sur la valeur. - Réduire la valeur CIF par un réajustement du coût des composantes comprises dans cette cotation.
Banques	<ul style="list-style-type: none"> - Comparer les taux de commissions bancaires de différentes banques. - Coordonner avec le client étranger les procédures bancaires et les différentes conditions possibles de paiement.
Agents	<ul style="list-style-type: none"> - Comparer les taux de commission de différents agents. - Demander des références d'exportateurs et d'importateurs bien établis.
COUTS INDIRECTS:	
Administratifs	<ul style="list-style-type: none"> - Utiliser de l'informatique pour la gestion de l'opération de DPI et pour le choix de la chaîne optimale (logiciels). - Comparer les coûts internes à l'entreprise avec ceux que perçoivent les transitaires pour des prestations identiques. - Rationaliser les coûts de communication. - Introduire de nouvelles techniques de mécanisation et d'automatisation. - Contrôler minutieusement chaque opération administrative.
Capital	<ul style="list-style-type: none"> - Réduire le temps de cycle total de distribution. - Utiliser, dans la mesure du possible, des modes de transport plus rapides et à plus grande fréquence. - Rechercher de nouvelles chaînes de distribution et de nouveaux canaux d'exportation et d'importation.

Source : Gestion Intégrée de la Distribution Physique International/ Ruibal Handabaka

Comme on peut le constater la DPI va au-delà de l'application idoine du TMI ; ce faisant, elle constitue le support de base et la finalité de la libéralisation totale du commerce et du transport prônée par l'OMC/AGCS, et soutenue avec une certaine modération par la CNUCED et le CCI.

C'est pourquoi, les pays africain à l'instar de la Tunisie, devraient chercher sans délai à privilégier qualitativement l'application du TMI puis de la DPI au détriment d'une application anti-concurrentielle et anti-compétitive du transport en transit, en vigueur dans les sous-régions et qui pénalisent lourdement les opérateurs privés et les économies concernées.

4.3. RECOMMANDATIONS

Il ressort de toutes les analyses et propositions précédentes que le TMI est un véritable instrument de consensus entre l'Administration, les prestataires de services de transport et les usagers de services de transport, en termes d'avantages réciproques et particuliers.

Pour preuves les points de vue exprimés ci dessous corroborent les recommandations consécutives.

Au regard des solutions proposées, les recommandations sont :

- ◆ *La CEA qui vient d'initier la présente étude doit servir de pivot à la réalisation des solutions ci-dessus proposées.*
- ◆ *Le groupe CNUCED/CCI/OMC/CEA devrait être constitué pour entreprendre la réalisation des propositions d'adoption et d'adaptation du TMI en Afrique.*
- ◆ *Les organisations de coopération et d'intégration économique régionale et sous régionale UMA, CEDEAO/UEMOA, CEMAC, COMESA/SADC/ECCAS, IJAT devraient être mobilisées pour la promotion, la ratification et l'application harmonieuse du TMI, complémentirement aux autres conventions de transport en transit particulier.*

Elles auraient pour d'autres tâches de veiller à ce que le rôle des décideurs publiques et organismes gestionnaires de la convention puissent se réaliser dans le temps et dans l'espace selon des programmes bien établis au préalable.

- ◆ *Le groupe CNUCED/CCI/OMC/CEA /OMD doit apporter une assistance technique multiforme pour faciliter l'appropriation des mécanismes de facilitation existant ou à perfectionner d'une part et d'autre part, former des formateurs sur le TMI pour divulguer, informer les opérateurs de la chaîne du TMI rénové.*

Telles sont les quelques recommandations qui résultent de la présente étude.

4.4. PLANNING D'EXECUTION DES RESOLUTIONS ET RECOMMANDATIONS

Il est fort probable que dans environ sept (7) ans le transport de bout en bout sera libéralisé au niveau de l'AGCS/OMC et se trouvera dans une phase d'application sur toutes les routes maritimes et terrestres.

D'ici là, l'Afrique doit prendre toutes les dispositions pour que trois ans plutôt elle maîtrise les mécanismes et rouages du TMI et autres règles connexes au commerce et au transport.

En d'autres termes, en 2005 au plus tard, soit dans trois ans le TMI devrait être opérationnel dans les espaces intra, inter et extra communautaire régionaux et sous régionaux de l'Afrique, que la convention soit entrée en vigueur ou non un défi majeur doit être relevé pour la CEA et ses autres partenaires impliqués.

Sur cette base, le planning de réalisation des solutions et recommandations pourrait être présenté comme suit : en trois phases :

Phase 1 : 2003 – mi 2004

Après l'atelier de restitution de la présente étude, qui permettra d'évaluer le niveau de connaissance et de maîtrise du TMI d'une part et son degré d'application pleine et entière d'autre part, la CEA devra établir un programme d'action renforcé de :

- Sensibilisation et dissémination auprès des différents zones d'Afrique
- Constitution du groupe technique d'assistance CNUCED/CCI/OMC/OMD/CEA
- Mise en place du module d'adaptation et de facilitation du TMI par le groupe d'assistance technique .

Phase 2 : 2004

Préparation à l'adhésion ou la ratification du TMI dans le cadre des organisations d'intégration économique régionale et sous régionale et insertion de l'application de la convention dans le droit interne de ces organisations à l'instar de la CEMAC en Afrique Centrale.

- Application du programme d'appropriation du TMI par les intervenants de la fonction transport et installation de la cellule de coordination sous régionale et nationale ;

Phase 3 : 2004 – 2005

- Application du TMI adopté et réadapté de façon intégrale
- Préparation de l'Afrique à la libéralisation AGCS/transport de l'OMC, en vue d'une participation plus active et équilibrée à l'expansion ordonnée du Commerce et des transports.

CONCLUSION

Au terme de cette analyse de la situation du TMI dans presque toutes les zones géographiques de l'Afrique, on peut affirmer que la convention sur le transport multimodal internationale (TMI) est appliquée de façon parcellaire et disparate. Ce constat est réel au Rwanda, au Sénégal et dans une moindre mesure en Tunisie. Le taux d'adhésion à la convention est très faible au regard de l'espoir suscité dès son adoption en 1980 à Genève.

Sommes toutes, il apparaît que le TMI n'a pas connu de véritable promotion, de sensibilisation.

Cette assertion est d'autant plus vraie que lorsqu'un Etat comme le Sénégal a adhéré, puis inséré quelques années plus tard dans son droit interne le TMI, l'application est toujours attendue par les opérateurs économiques.

Le TMI, dans certaines régions de l'Afrique de l'Est, Afrique de l'Ouest, de l'Afrique du Centre a été étouffé par le transport en transit portuaire. Par endroit une confusion s'est même installée en matière de responsabilité sur les corridors de transit inter-Etats en mettant en cause le document de transport multimodal et l'entrepreneur de transport multimodal.

Et pourtant le CNUCED, le CCI, l'OMD et la CEA pour ne citer que les principaux, ne ménagent aucun effort depuis une décennie pour établir et mettre à la disposition des Etats et des usagers du TMI, des normes, règles, documents, mécanisme de facilitation ; sans pour autant que le TMI change fondamentalement le paysage du transport international des marchandises.

Seuls le Rwanda et le Burundi ont au sein de la COMESA et de l'ECCAS, le Sénégal au sein de la CEDEAO /UEMOA, le Maroc au sein de l'UMA, ont posé des actes d'adhésion isolés au TMI en Afrique.

Dans tous les cas de figure, le TMI s'impose aujourd'hui au commerce international. L'Afrique doit tout mettre en œuvre pour appliquer le TMI et ses règles connexes avant le grand saut qualitatif dans l'AGCS/ transport.

En la matière il faut espérer que les solutions et recommandations préconisées trouvent un écho favorable auprès de toutes les parties prenantes.

ANNEXES

A, B, C, D

ANNEXE A

LES TDR

Le panel d'enquête

Le questionnaire d'enquête

Termes de référence relatifs de l'étude sur les questions de transport multimodal en Afrique

Genèse

Les deux dernières décennies ont enregistré de nombreux changements intervenus dans le monde, changements marqués par une globalisation des marchés et par une exacerbation de la concurrence entre les entreprises. Pour répondre aux besoins de la situation, les transports aussi ont beaucoup évolué. Ils ne sont plus perçus comme des opérations segmentées mais de plus en plus comme une chaîne d'opérations qui permettent l'acheminement de la marchandise du premier fournisseur au consommateur final par l'utilisation du transport multimodal.

De ce fait, dans l'approche transport l'accent est non seulement mis sur la coopération entre les opérateurs des différents maillons de la chaîne avec une libre circulation de l'information tout au long de celle-ci mais aussi sur la nécessité d'avoir un système de transport efficace et fiable, à même de répondre aux besoins de ce transport de porte à porte.

Dans le cadre de la promotion du transport multimodal, la CNUCED en collaboration avec les commissions régionales des Nations Unies a développé en 1990 un manuel sur le transport multimodal donnant les concepts de base, les problèmes et les solutions possibles aux principales questions rencontrées. Avec l'évolution de la situation, il est nécessaire de connaître la situation actuelle de ce mode de transport, son degré d'utilisation par les pays et les nouvelles difficultés rencontrées. L'étude proposée entre donc dans le cadre de cette préoccupation.

Objectifs de l'étude :

L'objectif de cette étude est de mettre à la disposition des Etats un document sur le transport multimodal qui leur permettra de participer pleinement au commerce international en les aidant à:

- Améliorer la qualité et le coût du transport international
- Réduire les coûts des transactions internationales et améliorer le niveau des pratiques commerciales ; et
- Explorer la possibilité de promouvoir le transport multimodal par le biais du partenariat secteur public- secteur privé, là où cela est possible.

Travail à effectuer:

En se servant du manuel sur le transport multimodal, le consultant aura à étudier les questions suivantes :

- Les incoterms

L'examen des incoterms généralement utilisés par les opérateurs africains pour leurs transactions internationales, les raisons de ce choix

- Les assurances :
 - Les caractéristiques de l'assurance marchandises en Afrique
 - Les risques généralement couverts et les exclusions ;
 - Les réclamations notamment les aspects touchant à l'ampleur et aux causes des réclamations;
 - Les difficultés généralement rencontrées par les chargeurs,
 - Les réglementations relatives aux assurances leur degré, d'harmonisation entre les pays africains.

En prenant en compte les éléments ci-dessus, il sera demandé au consultant de faire des propositions dans le sens de promouvoir le transport multimodal.

- Les finances:

Le développement des incoterms a grandement influencé les crédits documentaires et autres moyens de paiements dans le commerce international ; le consultant aura à étudier les différents moyens de paiement couramment utilisés par les pays africains, évaluera les avantages et les inconvénients de chacun d'eux et examinera leur impact sur le développement du transport multimodal et fera des propositions permettant une amélioration de la situation.

- Manutention et transport des marchandises dangereuses:

Les marchandises dangereuses constituent des risques pour les utilisateurs de Transport multimodal qui s'occupent de leur manutention en vue de les remettre au transporteur ; pour cela, ils doivent sauvegarder leur sécurité, de même que celle de leur personnel et du public de façon générale.

Le consultant aura à examiner les différentes réglementations, mesures ou lignes directrices existantes dans le domaine de la manutention et du transport des marchandises dangereuses en vue de recommander aux gouvernements l'incorporation de celles-ci dans les réglementations nationales.

Les résultats du travail du consultant seront incorporés dans un rapport global qui traitera des questions relatives au transport multimodal et qui sont

Les questions nécessitant l'attention des Gouvernements,

Les questions intéressant les usagers du transport multimodal,

Les questions dont doivent tenir compte les opérateurs du transport multimodal.

Méthode et Calendrier de travail:

Pour entreprendre cette étude conformément aux sujets ci-dessus énumérés, le consultant devra en plus des recherches documentaires, effectuer des missions sur le terrain pour recueillir des informations selon le calendrier suivant : Etude

2002 au 15 février 2003. Envoi du rapport à la CEA 16 février 2003. 17 au 22 février 2003 examen du projet de rapport par la CEA 23 février 2003 Transmission au consultant des commentaires et amendements. 23 au 27 février 2003 Révision du rapport par le consultant. 28 février 2003 remise du rapport final par le consultant à la CEA.

Durée de l'étude

La durée du travail est de 2,5 mois.

Qualification

Le consultant devra avoir les qualifications suivantes : Un diplôme de l'enseignement supérieur en économie, droit ou gestion. Il devra en outre avoir une expérience pratique d'au moins cinq ans dans le domaine de la logistique ou du transport multimodal impliquant des contacts réguliers avec les banques ou les compagnies d'assurance traitant des opérations d'import - export. L'intéressé doit avoir une bonne maîtrise de l'anglais ou du français; une connaissance dans le cadre du travail de l'autre langue serait un atout.

QUESTIONNAIRE D'ENQUÊTE DE L'ETUDE RELATIVE AU TRANSPORT MULTIMODAL EN AFRIQUE

Communauté Economique pour l'Afrique (CEA)

PANEL D'ENQUÊTE

Ces questionnaires s'adressent aux intervenants de la fonction transport suivants :

- Transitaires/agents/courtiers/opérateurs de Transport Multimodal ;
- Exportateurs/importateurs
- Transporteurs : routier, ferroviaire, maritime, aérien ;
- Port, aéroport, gare ferroviaire ;
- Douanes, points de passage aux frontières ;
- Banques commerciales, contrôle de change/Banque centrale ;
- Compagnies d'assurance ;
- Agence chargée de l'inspection avant expédition ;
- Chambre de commerce ;
- Ministère du commerce ;
- Ministère des transports.
- Autres

Objectifs de l'étude :

L'objectif de cette étude est de mettre à la disposition des Etats un document sur le Transport Multimodal qui leur permettra de participer pleinement au commerce international en les aidant à:

- Améliorer la qualité et le coût du transport international ;
- Réduire les coûts des transactions internationales et améliorer le niveau des pratiques commerciales ; et
- Explorer la possibilité de promouvoir le Transport Multimodal par le biais du partenariat secteur public- secteur privé, là où cela est possible.

L'accent sera mis sur le choix des incoterms, l'assurance et les moyens de paiements

But : « 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, en qualité totale »

ANNEXE B

DOSSIER Juridique sur le TMI

- * Règles, normes
- * Conventions
- * Réglementations

N.B : les fiches ci -après, tirés pour l'essentiel de documents de la CNUCED/CCI, ont fait l'objet d'une traduction libre du Consultant

ANNEXE B1

Règles de la CNUCED/CCI applicables aux Documents de Transport Multimodal

TRANSPORT MULTIMODAL,
(Seul le texte original en Anglais est authentique)

Règles de la CNUCED/CCI applicables aux Documents de Transport Multimodal

1. Applicabilité

- 1.1. Les présentes Règles sont applicables lorsqu'on les incorpore, de quelque manière que ce soit, par écrit, oralement ou autrement, dans un contrat de transport, en invoquant les "Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal", qu'il s'agisse d'un contrat de transport multimodal ou multimodal impliquant un ou plusieurs modes de transport et qu'un document ait été émis ou non.
- 1.2. Chaque fois que ces Règles sont invoquées, les parties conviennent qu'elles remplacent et annulent toutes clauses additionnelles du contrat de transport multimodal qui leur sont contraires, excepté dans la mesure où elles augmentent la responsabilité ou les obligations de l'entrepreneur de transport multimodal.

2. Définitions

- 2.1. Contrat de transport multimodal désigne un contrat unique pour le transport de marchandises par au moins deux modes de transport différents.
- 2.2. Entrepreneur de transport multimodal (ETM) désigne toute personne qui conclut un contrat de transport multimodal et assume la responsabilité de son exécution en tant que transporteur.
- 2.3. Transporteur désigne la personne qui exécute elle-même ou s'engage à exécuter le transport ou partie de celui-ci, qu'il s'agisse ou non de l'entrepreneur de transport multimodal.
- 2.4. Expéditeur désigne la personne qui conclut le contrat de transport multimodal avec l'entrepreneur de transport multimodal.
- 2.5. Destinataire désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises livraison par l'entrepreneur de transport multimodal.
- 2.6. Document de transport multimodal (document TM) désigne un document qui fait foi d'un contrat de transport multimodal et qui peut être remplacé par des messages conçus pour être utilisés dans le cadre d'échanges de données informatiques (messages EDI) pour autant que le droit applicable l'autorise; le document TM peut être:
 - a) émis sous forme négociable, ou
 - b) émis sous forme non négociable et désigner nommément un destinataire.
- 2.7. Prise en charge signifie que les marchandises ont été remises à l'entrepreneur de transport multimodal, qui les a acceptées en vue du transport.
- 2.8. Livraison signifie
 - a) la remise des marchandises au destinataires, ou
 - b) la mise des marchandises à la disposition du destinataire conformément au contrat de transport multimodal ou a la loi ou aux usages du commerce considéré applicables au lieu de livraison, ou
 - c) la remise des marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément à la loi ou aux règlements applicables au lieu de livraison.
- 2.9. Droit de tirage spécial (DTS) désigne l'unité de compte telle que la définit le Fonds monétaire international.

2.10. Marchandises désignent tous biens transporté, y compris les animaux vivants ainsi que les conteneurs, palettes et tout conditionnement ou emballage similaire non fournis par l'ETM, que ce transport soit prévu ou effectué en pontée ou en cale.

3. Valeur probante des renseignements figurant dans le document de transport multimodal

Les renseignements figurant dans le document TM font foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge par l'ETM, des marchandises telles qu'elles sont décrites par lesdits renseignements à moins qu'une indication contraire telle que "pesé, rempli et compté par le chargeur", "conteneur rempli par le chargeur" ou toute autre expression similaire, ne figure dans le texte imprimé ou n'ait été ajouté sur le document. La preuve contraire n'est pas recevable lorsque le document TM a été transféré ou que le message EDI équivalent a été transmis et réceptionné par le destinataire qui, de bonne foi, a agi en se fondant sur ce document ou sur ce message.

4. Responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal

4.1. Durée de la responsabilité

Dans les présentes Règles, la responsabilité de l'ETM en ce qui concerne les marchandises couvre la période allant du moment où il a pris en charge les marchandises jusqu'au moment de leur livraison.

4.2. Responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour ses Préposés, ses mandataires et autres personnes

L'entrepreneur de transport multimodal est responsable, comme de ses propres actes ou omissions, des actes ou omissions de ses proposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions et de ceux de toute autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat.

4.3. Livraison des marchandises au destinataire.

L'ETM s'engage à exécuter ou à faire exécuter tous les actes nécessaires pour garantir la livraison des marchandises:

- a) lorsque le document TM a été émis sous forme négociable "au porteur", à la personne qui remet un original du document, ou
- b) lorsque le document TM a été émis sous forme négociable "à ordre", à la personne qui remet un original du document dûment endossé; ou
- c) lorsque le document a été émis sous forme négociable à l'ordre d'une personne nommément désignée, à ladite personne sur production de la preuve de son identité et contre remise d'un document original; si le document a été transféré "à ordre" ou en blanc, les dispositions de l'alinéa b) ci-dessus sont applicables, ou
- d) lorsque le document TM a été émis sous forme non négociable, à la personne désignée comme destinataire dans le document sur production de la preuve de son identité, ou
- e) lorsque aucun document n'a été émis, à la personne désignée conformément aux instructions données par l'expéditeur ou par une personne qui a acquis le droit de l'expéditeur ou du destinataire, en vertu du contrat de transport multimodal, de donner de telles instructions.

5. Responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal

5.1. Fondement de la responsabilité

Sous réserve des exonérations énumérées à la Règle 5.4 et à la Règle 6, l'ETM est responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de la Règle 4.1. à moins qu'il ne prouve qu'aucune faute ou négligence de sa part ou de celle de ses préposés ou mandataires ou de toute autre personne visée à la Règle 4

sera pas tenu pour responsable des pertes imputables à un retard à la livraison. 'à moins que l'expéditeur n'ait fait une déclaration d'intérêt pour une livraison à date fixée ou dans un délai i pré-établi et que l'ETM l'ait acceptée.

5.2 Retard à la livraison

Il y a retard à la livraison quand les marchandises n'ont pas été livrées à la date convenue ou, à défaut de date convenue, dans le délai qu'il serait raisonnable d'allouer à un ETM diligent, compte tenu des circonstances de fait.

5.3 Conversion du retard en pertes définitives

Si les marchandises n'ont pas été livrées dans les 90 jours consécutifs qui suivent la date de livraison fixée comme il est prescrit à la Règle 5.2, l'ayant droit peut, en l'absence de preuve contraire, les considérer comme perdues.

5.4 Exonérations pour le transport par mer ou par voie d'eau intérieure

Nonobstant les dispositions de la Règle 5.1, l'ETM n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison dans le cas de marchandises transportées par mer ou par voies d'eau intérieures lorsque ces pertes, dommages ou retards survenus au cours dudit transport résultent :

- a) d'un acte, d'une négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire,
- b) d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur, toujours sous réserve, toutefois, que pour toute perte ou tout dommage résultant de l'innavigabilité du navire, l'ETM puisse apporter la preuve qu'il a fait raisonnablement diligence pour mettre le navire en état de navigabilité au début du voyage.

5.5 Calcul de l'indemnité

5.5.1. L'indemnité pour perte ou dommage subi par les marchandises est calculée d'après leur valeur au lieu et au jour de la livraison au destinataire, ou bien au lieu et au jour où, conformément au contrat de transport multimodal, elles auraient dû être livrées.

5.5.2. La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse, ou à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un ou de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité.

6. Limitation de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal

6.1. A moins que l'expéditeur n'ait déclaré la nature et la valeur des marchandises avant leur prise en charge par l'ETM et n'ait fait figurer ces renseignements dans le document TM., l'ETM n'est ni ne devient en aucun cas responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises pour une somme supérieure à l'équivalent de 666,67 DTS par colis ou unité ou à 2 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

6.2 Quand un conteneur, une palette au tout engin similaire contient plus d'un colis ou d'une unité, tout colis ou autre unité de chargement énuméré dans le document TM comme contenu dans cet engin est considéré comme un colis ou une unité de chargement. En dehors du cas ci-dessus, cet engin est considéré comme colis ou unité de chargement.

6.3 Nonobstant les dispositions susmentionnées, si le transport multimodal ne comporte pas, aux termes du contrat, un transport de marchandises par mer ou par voies d'eau intérieures, la responsabilité de l'ETM est limitée à une somme ne dépassant pas 8,33 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

6.4 Quand la perte ou le dommage subi par les marchandises s'est produit sur un tronçon déterminé du transport multimodal pour lequel une Convention internationale applicable ou une loi

distinct avait été conclu pour ledit tronçon déterminé du transport, la limite de la responsabilité de l'ETM pour cette perte ou ce dommage est déterminée par référence aux dispositions de ladite convention ou de ladite loi nationale impérative.

- 6.5. Si l'ETM est responsable du préjudice résultant du retard à la livraison ou des pertes ou dommages indirects autres que les pertes ou dommages subis par les marchandises, sa responsabilité est limitée à une somme n'excédant Pas l'équivalent du fret payable pour le transport multimodal en vertu du contrat de transport multimodal.
- 6.6. Le cumul des réparations dues par l'ETM, ne peut dépasser les limites qui seraient applicables en cas de perte totale des marchandises.

7. Déchéance du droit de l'entrepreneur de transport multimodal de limiter la responsabilité

L'ETM n'est pas admis au bénéfice de la limitation de responsabilité s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission qu'il a personnellement commis, soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulteraient probablement.

8. Responsabilité de l'expéditeur

- 8.1. L'expéditeur est réputé avoir garanti à l'ETM, au moment où celui-ci a pris en charge les marchandises, l'exactitude de tous les renseignements concernant la nature les marques, le nombre, le poids, le volume, la quantité et. le cas échéant, le dangereux des dites marchandises tels qu'ils sont fournis par lui ou en son nom pour insertion dans le document TM.
- 8.2. L'expéditeur est tenu d'indemniser l'ETM de tout préjudice résultant d'inexactitudes au d'insuffisances dans les renseignements susmentionnés.
- 8.3. L'expéditeur demeurera responsable même s'il a transféré le document TM.
- 8.4. Le droit de l'ETM à cette indemnisation ne limite en aucune façon sa responsabilité vis-à-vis de toute personne autre que l'expéditeur au titre du contrat de transport multimodal.

9. Avis de perte ou de dommage subi par les marchandises

- 9.1. A moins que le destinataire ne donne par écrit à l'ETM un avis de Perte ou de dommage subi par les marchandises spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage lorsque les marchandises lui sont remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par l'ETM telles qu'elles sont décrites dans le document TM.
- 9.2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, la même présomption devient applicable si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de six jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire.

10. Prescription

Sauf s'il en est expressément convenu autrement, l'ETM est déchargé de toute responsabilité aux termes des présentes Règles à moins qu'une action ne soit engagée dans les neuf mois qui suivent la livraison des marchandises ou la date à laquelle les marchandises auraient dû être livrées, ou la date à laquelle, selon la Règle 5.3, le défaut de livraison donne au destinataire le droit de considérer les marchandises comme perdues.

11. Applicabilité des règles aux actions en responsabilité délictuelle

Les présentes Règles sont applicables a toute action contre l'ETM concernant l'exécution du contrat de transport multimodal, que cette action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité délictuelle.

12. Applicabilité des règles aux préposés et aux mandataires de l'entrepreneur de transport multimodal ou à d'autres personnes travaillant pour son compte

Les présentes Règles sont applicables à toute action concernant l'exécution du contrat de transport multimodal intenté contre un préposé ou un mandataire de l'ETM ou contre toute autre personne aux services de laquelle il a recouru pour l'exécution du contrat de transport multimodal, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité délictuelle, et le montant total des réparations dues par l'ETM à ce titre ne peut dépasser les limites fixées à la Règle 6.

13. Loi impérative

Les présentes Règles ne prennent effet que dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux dispositions obligatoires des conventions internationales ou de la loi nationale applicable au contrat de transport multimodal.

ANNEXE B2

Convention Règles de HAMBOURG

Convention Règles de HAMBOURG

MODE	TRANSPORT PAR MER	Date publication : 15/05/96
------	-------------------	-----------------------------

GENERALITES

Base juridique	Convention des Nations Unies sur le Transport des Marchandises par Mer (Règles de Hambourg) ; 25 parties contractantes à la date du 29 mars 1996 ; entrée en vigueur : 1 ^{er} nov. 1992
Champ d'application	- si le port de chargement/déchargement se trouve dans un état contractant -si le connaissement est établi dans un état contractant, par référence contenue dans le connaissement ou un autre document attestant du contrat de transport (Art 2)

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Période de la responsabilité	Pendant que les marchandises se trouvent sous la responsabilité du transporteur, depuis le port de chargement au port de déchargement (Art 4)
Base de la responsabilité	La responsabilité du transporteur est engagée : faute ou négligence présumée (Art 5)
Limites de la responsabilité	En cas de perte ou dégât aux marchandises : 835 DTS par paquet ou 2,5 DTS par kilogramme, selon le montant qui se trouve être le plus élevé ; en cas de retard : 2,5 fois le fret, sans qu'il soit possible d'excéder le fret total payable dans le cadre du contrat de transport (Art 6)

RESPONSABILITE DU CHARGEUR

Règles générales	La responsabilité du chargeur est engagée uniquement lorsque le dégât est dû à une faute ou à une négligence (Art 12)
Règles spéciales	Cas des « Marchandises Dangereuses » (Art 13)

DOCUMENTS DE TRANSPORT

Etablissement du document	Le transporteur doit, à la demande du chargeur, établir un connaissement (Art 14)
Contenu	Art 15
RECLAMATIONS ET ACTIONS	
Notification de la perte, du dégât ou du retard	15 jours en cas de perte ou dégât non apparent (Art 3.6)
Limitation des actions (délai de prescription)	2 ans (Art 20)
Juridiction	Siège de la société; ou lieu de conclusion du contrat; ou port de chargement ou de déchargement; ou tout autre lieu indiqué dans le contrat (Art 21)
Arbitrage	Siège de la société du défendeur ou son lieu de résidence ; ou lieu de conclusion du contrat; ou port de chargement ou de déchargement; ou tout autre lieu indiqué dans le contrat (Art 22)

AUTRES

- Pas d'indication quant à une quelconque dérogation aux dispositions de la Convention (Art 23.1) ;
- Le transporteur peut accroître ses responsabilités et obligations (Art 23.2) ;
- Couverture générale (Art 24) ; et
- Aucune réserve ne saurait être émise concernant cette convention (Art 29).

ANNEXE B3

Convention CMR

Convention CMR

MODE	TRANSPORT PAR ROUTE	Date publication :15/05/96
<u>GENERALITES</u>		
Base juridique	Convention relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route (CMR), Genève, 19 mai 1956	
Champ d'application	Lieu de prise en charge et lieu de livraison dans deux différents pays dont l'un au moins est un Etat Contractant (Art 1)	
<u>RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR</u>		
Période de la responsabilité	Pendant que les marchandises se trouvent sous la responsabilité du transporteur (Art 17.1)	
Base de la responsabilité	Stricte responsabilité, avec des exceptions pour les questions « indépendantes de la volonté » du transporteur (Art 17.2)	
Limites de la responsabilité	25 petits francs par kilogramme de marchandises perdues/endommagées; frais de port en cas de retard (Art 23)	
<u>RESPONSABILITE DU CHARGEUR</u>		
Règles générales	Art 7	
Règles spéciales	Cas des « Marchandises Dangereuses » (Art 22)	
<u>DOCUMENTS DE TRANSPORT</u>		
Etablissement du document	Lettre de voiture (Art 4 et 5)	
Contenu	Art 6	
<u>RECLAMATIONS ET ACTIONS</u>		
Notification de la perte, du dégât ou du retard	7 jours en cas de perte ou dégât non apparent ; 21 jours de retard (Art 30)	
Limitation des actions (délai de prescription)	1 an (Art 20.2)	
Juridiction	Pays contractant stipulé dans le contrat; ou résidence du défendeur/siège de la société ou lieu où les marchandises ont été prises en charge; ou lieu de livraison (Art 31).	
Arbitrage	Conformément aux dispositions du contrat de transport (Art 33)	
<u>AUTRES</u>		

ANNEXE B 4

Convention CIM

Convention CIM

MODE	TRANSPORT PAR CHEMIN DE FER	Date publication :15/05/96
------	-----------------------------	----------------------------

GENERALITES

Base juridique	Convention Internationale relative au Transport des Marchandises par Chemin de Fer (CIM), Bern, 7 février 1970
Champ d'application	Art 1

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Période de la responsabilité	Pendant que les marchandises se trouvent sous la responsabilité du transporteur (Art 25)
Base de la responsabilité	Stricte responsabilité, avec des exceptions pour les questions « indépendantes de la volonté » du transporteur et une liste de risques spéciaux (Art 25)
Limites de la responsabilité	50 petits francs par kilogramme(Art 31)

RESPONSABILITE DU CHARGEUR

Règles générales	La responsabilité du chargeur n'est pas engagée (Art 30)
Règles spéciales	Etat , emballage et marquage des marchandises (Art 12)

DOCUMENTS DE TRANSPORT

Etablissement du document	Lettre de voiture (Art 6.1)
Contenu	Art 6.5

RECLAMATIONS ET ACTIONS

Notification de la perte, du dégât ou du retard	7 jours en cas de perte ou dégât non apparent (Art 46)
Limitation des actions (délai de prescription)	1 an (Art 47)
Juridiction	Art 44.
Arbitrage	Art 58 sur l'arbitrage

AUTRES

- Responsabilité s'agissant du trafic chemin de fer- trafic maritime (Art 63)
- Se référer à la Convention relative au Transport International par Chemin de Fer (COTIF), Bern, 9 mai 1980, en ce qui concerne la constitution de l'Organisation Inter-Gouvernementale pour le Transport International par Chemin de Fer

Source: Multimodal Transport Handbook for Officials and Practitioners, United Nations Conference on Trade and Development, Traduction libre du Consultant

ANNEXE B5

**Convention pour l'Unification de Certaines Règles
relatives au Transport Aérien International (Convention
de Varsovie) ;
Varsovie, 12 octobre 1929**

Convention pour l'Unification de Certaines Règles relatives au Transport Aérien International

MODE	TRANSPORT AERIEN	Date publication :15/05/96
------	------------------	----------------------------

GENERALITES

Base juridique	Convention pour l'Unification de Certaines Règles relatives au Transport Aérien International (Convention de Varsovie) ; Varsovie, 12 octobre 1929
Champ d'application	Art 1

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Période de la responsabilité	Pendant que les marchandises se trouvent sous la responsabilité du transporteur (Art 18)
Base de la responsabilité	Art 18, 19 et 20
Limites de la responsabilité	250 francs Poincaré par kilogramme (Art 22.2)

RESPONSABILITE DU CHARGEUR

Règles générales	Art 10 à 13
Règles spéciales	Art 16

DOCUMENTS DE TRANSPORT

Etablissement du document	Lettre de Transport Aérien (Art 5)
Contenu	Art 8

RECLAMATIONS ET ACTIONS

Notification de la perte, du dégât ou du retard	3 jours (Art 26.2)
Limitation des actions (délai de prescription)	2 ans (Art 29)
Juridiction	Art 28.
Arbitrage	

AUTRES

--	--

Source: Multimodal Transport Handbook for Officials and Practitioners, United Nations Conference on Trade and Development
Traduction libre du Consultant

ANNEXE B6

**Application de la Convention TRIE en 1997, dans huit
(8) Etats membres de la CEDEAO**

Tableau : Simulation en vue de la détermination des manques à gagner dus à la non application de la Convention TRIE en 1997, dans huit (8) Etats membres de la CEDEAO

Tonnage annuel estimé du transit routier du Burkina Faso, Mali, Niger passant par les Ports de Dakar, Abidjan, Accra, Lomé et Cotonou : **Environ 1.125.000 tonnes**

- Nombre de camions chargés de 30 t pour l'évacuation des marchandises	37.500 camions
- Distance moyenne parcourue par camion et par voyage	1.100 km
- Total km parcourus par rapport au Tonnage annuel	41.250.000 km
- Nombre de barrages routiers : à raison de 1 par 40 km	1.031.250
- Coût moyen par barrage	2.000 F CFA
-	
Coût global des barrages routiers	2.062.500.000 CFA
- Nombre de camions correspondants au coût global des barrages routiers en raison de 80 millions de FCFA/ camion	27 camions neufs
- Nombre d' heures perdues à raison de 10 mn par barrage	171.875 heures
. soit	7.161 jours
. soit	239 mois
- Coûts directs correspondants au nombre de mois perdus	
* chauffeur / 100.000 F / mois	23.900.000 FCFA
* apprenti / 20.000 F / mois	4.780.000 FCFA
S/Total coût supplémentaire du personnel roulant	28.680.000 FCFA
- Coût global du transit en terme de manque à gagner	2.091.180.000 FCFA

Source : Atelier sur "La Convention TRIE et le Développement du Commerce inter-régional"

A l'occasion de la 2^e Foire Commerciale de le CEDEAO/ACCRA (4 Mars 1999)

Consultant : N'GUESSAN N'guessan

Commentaires

Si la Convention TRIE, était appliquée stricto sensu les montants calculés de :

- **1.031.250** barrages routiers pour **2.062.500.000 FCFA** de prélèvements illicites au profit des P.D.G. (Police, Douane, Gendarmerie).
 - **239 mois de perdu** pour **28.680.000 FCFA** de salaire du personnel roulant ;
- auraient été économisés au profit des transporteurs, voire des économies nationales des pays concernés, à des fins d'investissements plus productifs.

ANNEXE B7

FICHE D'INSTRUCTIONS POUR LES RECLAMATIONS CONCERNANT L'ASSURANCE MARITIME¹

¹ De : The Baloise Insurance Group, Transport/Marine, Eschengraben 21, CH-2002 Basel, Suisse

FICHE D'INSTRUCTIONS POUR LES RECLAMATIONS CONCERNANT L'ASSURANCE MARITIME¹

PROCEDURES A SUIVRE EN CAS DE DEGATS PENDANT LE TRANSPORT

1. Livraison par camion :

- 1.1 Vérifier la quantité et l'état apparent des paquets immédiatement au moment de la réception, en présence du camionneur effectuant la livraison. En cas d'irrégularités, bien vouloir mentionner sur le document de transport, les réserves spécifiques (bon à enlever, bordereau d'expédition CMR) et insister pour obtenir du camionneur une contre-signature.
- 1.2 Seuls les dégâts apparents au moment du déballage doivent être notifiés au plus tard dans les 7 jours qui suivent la livraison, par lettre recommandée, au transporteur routier, le tenant pour responsable de toutes les conséquences qui pourraient en résulter (protection des droits d'obtention).

2. Livraison par la poste, par une compagnie de chemin de fer ou de fret aérien :

- 2.1 Demander immédiatement au transporteur respectif un exposé des faits constatés (Constat de Dégât aux Marchandises).
- 2.2 Par la suite, et toujours dans un délai de 7 jours, confirmer les réserves émises par lettre recommandée, affirmant la responsabilité du transporteur.

3. Livraison par navire, avec utilisation d'un connaissement ou à un connaissement de transport combiné :

- 3.1 Dans un délai maximum de 3 jours après l'arrivée et/ou le déchargement, le représentant de l'armateur ou du transporteur doit être notifié, par lettre recommandée, affirmant sa responsabilité. Il sera exigé du représentant qu'il assiste à une contre-expertise.

4. Livraison dans des conteneurs :

- 4.1 Vérifier que les seaux et les serrures sont des originaux et qu'ils sont intacts. Vérifier également que le conteneur lui-même est en bon état. Si ce n'était pas le cas, porter une réserve spécifique sur le document de transport (connaissement, bon de livraison, etc.).

5. Dans chaque cas :

- 5.1 Demander au commissaire d'avarie local de procéder à une inspection.
- 5.2 Le nom et l'adresse du commissaire d'avarie/de l'inspecteur figurent soit sur l'attestation d'assurance (si celle-ci a été établie) ou dans le registre de l'assureur. Si ce n'était pas le cas, contacter l'assureur qui avisera.

6. Réduction maximale des pertes ou dégâts :

- 6.1 Nonobstant toutes les actions mentionnées ci-dessus, il conviendrait de veiller à réduire, autant que faire se peut, les pertes ou les dégâts.
-

7. Information à l'attention de l'assureur :

Aviser l'assureur par écrit, et ce, dans les meilleurs délais. Les documents déjà disponibles, tels que : connaissance, LTA, factures, lettres de réserve, liste d'emballage, etc. doivent accompagner le courrier de notification. L'assureur pourra ainsi coordonner toutes actions

Source: Multimodal Transport Handbook for Officials and Practitioners, United Nations Conference on Trade and Development

Traduction libre du Consultant

QUESTIONS IMPORTANTES A EXAMINER LORS DE LA SOUSCRIPTION D'UNE POLICE D'ASSURANCE

- 1. Analyse et évaluation du risque**
 - a. Probabilité d'existence du risque
 - b. Intensité des dégâts
 - c. Autres circonstances (responsabilité du chargeur)

- 2. Valeur économique des marchandises exposées au risque**
 - a. Principe d'indemnisation
 - b. Montant à assurer (basé sur l'INCOTERMS et l'UCP No. 500 qui fixe le montant minimum de la valeur assurée)

- 3. Détermination de la couverture appropriée**
 - a. Limites de la couverture
 - b. Conditions du contrat de vente-achat (INCOTERMS)
 - c. Conditions imposées par l'intermédiaire financier (basé sur l'UCP N° 500)

- 4. Autres facteurs : commercial, administratif, politique, etc.**

CHECK LIST DES DISPOSITIONS A PRENDRE

CONCERNANT L'ASSURANCE MARCHANDISES

1. La valeur assurée est adéquate et la police couvre les risques requis par l'importateur
2. Pour un achat CAF, la police est endossée par l'assuré (fournisseur) et/ou signée par la compagnie d'assurance
3. L'attestation d'Assurance (Police Spéciale Marchandises) ou Police porte une date non postérieure à la date d'expédition des marchandises, à moins que l'importateur ne possède une police maritime négociable ou que celle-ci ne contienne des clauses magasin à magasin
4. Les marchandises sont décrites avec exactitude.
5. Le nom du navire transporteur est mentionné.
6. La police couvre le transbordement lorsque le connaissement prévoit un transbordement

Lorsque la lettre de crédit (LC) exige une assurance, les importateurs, dès qu'ils reçoivent les documents de leur banque, se doivent de vérifier que :

- Le document d'assurance est conforme aux spécifications contenues dans la L/C
- Les risques spécifiés dans la L/C sont couverts
- La police d'assurance est endossée en faveur de l'importateur et que l'identification du voyage et la description des marchandises correspondent aux détails figurant dans les autres documents
- Sauf indication contraire spécifiée dans la L/C, la police d'assurance ou attestation:
 - a. est un document établi et/ou signé par une compagnie d'assurance ou son représentant
 - b. Porte la date d'expédition des documents ou une date antérieure ; alternativement, la couverture entre en vigueur au plus tard à la date d'expédition
 - c. est d'un montant au moins égal à la valeur CAF des marchandises, libellé dans la monnaie de la L/C

Source: Multimodal Transport Handbook for Officials and Practitioners, United Nations Conference on Trade and Development, page 1

Traduction libre du Consultant

ANNEXE B8

Liste Des Pays Africains Ayant Institue Une Obligation D'assurance Locale Dans Leurs Importations

LISTE DES PAYS AFRICAINS AYANT INSTITUE UNE OBLIGATION D'ASSURANCE LOCALE DANS LEURS IMPORTATIONS

ZONE AFRIQUE	PAYS	ASPECT LEGAL DE L'ASSURANCE LOCALE
Afrique Centrale	CAMEROUN	Depuis la promulgation de la loi n°75-14 du 8 décembre 1975 et du décret d'application no 76-334 du 6 août 1976, il est interdit d'assurer à l'étranger les importations dont la valeur FOB excède 500 000 F CFA (10 000 FR, Toutefois, le mode de couverture est librement choisi par l'importateur.
	CENTRAFRIQUE	Par ordonnance no 83-502 du 2 août 1983 confirmée par le décret d'application n° 84-128 du 27 avril 1984, la RCA a rendu obligatoire la souscription des contrats d'assurance couvrant les importations dans ce pays. Cette ordonnance stipule que le dédouanement des marchandises ne sera effectué que sur présentation d'un certificat d'assurance couvrant la totalité des marchandises, la souscription ayant été faite intégralement auprès des organismes et sociétés d'assurance agréés et opérant en République Centrafricaine.
	CONGO	Par application de l'arrêté n° 8562 du 31 octobre 1977, il est fait obligation aux importateurs congolais d'assurer les risques de transport encourus par leurs marchandises auprès de la Compagnie d'Assurances et de Réassurances du Congo (ARC). Par mesure de contrôle, les douanes exigent la présentation du certificat d'assurance pour procéder au dédouanement des marchandises.
	GABON	Par application du décret n°0215/PR/MINECOFIN du 22 février 1980; les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont tenues de souscrire les risques relatifs aux importations de marchandises d'une valeur FOB supérieure à 300 000 FCFA (6000 FRF) auprès d'une société agréée au Gabon. Le mode de couverture reste librement fixé par les parties. La Douane peut exiger la présentation du certificat d'assurance pour : procédés au dédouanement des marchandises importées.
Afrique Nord	ALGÉRIE	En application des articles 172 (facultés maritimes) et 181 (facultés aériennes) de la loi du 9 août 1980 relative aux Assurances, depuis décembre 1980, toutes les importations faites par les opérateurs algériens sont soumises à une obligation d'assurance auprès de la Caisse Algérienne d'Assurances et de Réassurances (CAAR). Il reste toutefois permis aux acheteurs algériens et à la rigueur aux deux contractants de solliciter de la Direction des Assurances algérienne des dérogations.
	EGYPTE	La loi n°119 relative aux Compagnies d'Assurances qui a été promulguée en 1975 et modifiée en 1976 établit le principe de l'interdiction de l'assurance des marchandises importées auprès des Sociétés étrangères. En pratique, les exportateurs français vendent indifféremment leurs marchandises sur une base CAF ou FOB et ne semblent pas, lorsque l'assurance est souscrite en France, rencontrer des difficultés particulières sur le plan administratif.
	LIBYE	Depuis le 31 mars 1979, seules les sociétés publiques, les coopératives et les sociétés autogérées peuvent obtenir une licence d'importation. Les importations libyennes sont réalisées sur une base FOB ou C & F- Les dispositions relatives à l'obligation d'assurance locale n'apparaissent pas clairement dans les textes que nous avons pu obtenir.

	MAROC	Aucun texte législatif n'oblige les importateurs marocains à s'assurer localement. Des contraintes administratives existent toutefois, ce qui explique qu'un volume significatif d'importations soit assuré auprès des Sociétés établies au Maroc.
	TUNISIE	En application du décret n°81 1596 du 4 novembre 1981, l'assurance des importations de marchandises dont la valeur FOB est supérieure à 3 000 dinars doit être souscrite auprès des entreprises d'assurances agréées localement. Ce décret précise que les marchandises transportées par voie maritime doivent être assurées au minimum aux conditions FAP Sauf. L'obligation locale d'assurance ne s'applique pas si les biens importés appartiennent à des personnes physiques ou morales non résidentes en Tunisie. Il est précisé que les Sociétés de recherche pétrolière sont assimilées aux personnes morales non résidentes.
Afrique Australe	ANGOLA	Un décret, en date du 29 août 1979, réserve aux assureurs locaux la couverture des importations.
	ZAMBIE	Depuis le premier juillet 1977, les marchandises importées doivent être assurées localement.
Afrique Ouest	BENIN	En application du décret ne 83-406 du 16 novembre 1983, toutes les marchandises importées sur le territoire béninois doivent être obligatoirement assurées auprès de la Société Nationale d'Assurances et de Réassurances. (SONAR)
	ILES DU CAP VERT	Depuis le 25 mai 1978, date d'application du décret no 30/78 du 22 avril 1978, toutes les opérations d'assurances et de réassurances doivent être effectuées localement. Toutefois, la garantie des risques pourra être souscrite à l'étranger après l'obtention d'une autorisation préalable délivrée par le Ministère des Finances de ce Pays.
	GHANA	Un décret en date du premier janvier 1973 stipule que les importations de marchandises doivent être assurées auprès des sociétés locales.
	GUINEE	En application du décret du 7 décembre 1981, toutes les marchandises importées en Guinée devaient être obligatoirement assurées auprès de la Société Nationale d'Assurance et de Réassurances(SNAR). En pratique, les dispositions de ce décret n'avaient été que peu suivies. Le nouveau gouvernement guinéen a décidé de réactualiser, par voie d'ordonnance, cette obligation d'assurance locale des importations. Le certificat d'assurance doit être présenté lors des formalités de dédouanement des marchandises.
	GUINEE BISSAU	Une société d'assurance, l'Institut de prévoyance et d'assurance. De plus, réalisés par le Ministère du Commerce.
	BURKINA FASO	Aux termes du décret n°84/329 du 30 décembre 1983 mettant en application l'ordonnance no 83/022 du 17 novembre 1983, l'assurance des importations d'un montant supérieur à 500.000 FCFA doit être contractée auprès des sociétés agréées au Burkina Faso.
	MALI	Le décret n°314 du 5 décembre 1983 limite l'obligation d'assurance locale, instituée par l'article 1 ^{er} de la loi no 8.1/78/AN/RM du 15 août 1981, aux marchandises dont la valeur FOB excède 1 000 000,francs maliens (soit 10 000 FRF) Les conditions de cette assurance sont fixées par l'arrêté N°3364 du 14 juillet 1984.
		L'ordonnance n°80-020 du 25 janvier 1980 rend obligatoire l'assurance locale des importations de marchandises

		Le décret no 59 du 7 décembre 1976 stipule que toutes les importations doivent être assurées localement.
		Le décret no 83 1201 du 24 novembre 1983 fixe les conditions de la loi n°83 47 du 18 février 1983 qui institue l'obligation d'assurance des biens et des marchandises de toute nature à l'importation et qui rend obligatoire la domiciliation de cette assurance au Sénégal.
		Depuis le 16 avril 1974, les marchandises importées et non assurées auprès d'une société locale ne sont théoriquement pas dédouanées. Ces dispositions sont régulièrement rappelées aux commerçants qui ne s'y conforment pas.
Afrique Est	BURUNDI	La Société d'Assurance du Burundi (SOCABU), créée en 1976, n'a plus le monopole de la couverture des opérations du commerce extérieur. Toutefois, la délivrance des licences d'importation des marchandises est subordonnée à la souscription de l'assurance transports.
	ETHIOPIE	Aux termes de l'ordonnance n° 1/1977 du 5 janvier 1977, les exportateurs doivent souscrire auprès de l'Ethiopian Insurance Corporation une assurance contre les risques "courants" pour un montant minimum égal à 100% de la valeur déclarée. En ce qui concerne les importations, pour obtenir l'ouverture d'un crédit documentaire, il convient de produire une attestation d'assurance émise par l'Ethiopian Insurance Corporation.
	KENYA	Par décret ayant pris effet au 1er juillet 1978, l'assurance des marchandises importées doit être obligatoirement souscrite sur le marché kenyan.
	MADAGASCAR	L'ordonnance n°75002 du 16 Juin 1975, en son article 1 ^{er} , stipule que les opérations d'assurances et de réassurances sur toute l'étendue du territoire de la République malgache relèvent du monopole de l'Etat.
	OUGANDA	Depuis le 1 ^{er} octobre 1979, toutes les importations doivent être réalisées sur la base C & F, ce qui sous-entend que l'assurance doit être souscrite localement
	RWANDA	Depuis octobre 1977, date d'entrée en vigueur d'une réglementation en matière d'assurance transport de marchandises, la couverture des risques de transport des importations et des exportations ruandaises doit être obligatoirement souscrite auprès de la société Nationale d'Assurance du Rwanda, (SNARWA)
	SOMALIE	Les importateurs somaliens sont tenus de s'assurer auprès de la "State Insurance Company of somalian qui a été fondée en 1972.
	TANZANIE	L'obligation d'assurance locale des importations a été instituée par la loi du 30 avril 1979

Source : CEA/N'Guessan : Etude sur le TMI- Février 2003

ANNEXE B9

ETUDE DE CAS : LETTRE DE CREDIT, FORMULAIRE COMPLETE - INFORMATIONS ET PROBLEMES COURANTS SE REFERANT AUX NUMEROS CLEFS

<p>Nom de la banque émettrice [1] The A. B. C. Bank PO. Box 446 Francfort Allemagne</p> <p>Lieu et date d'émission [3] Allemagne, 15 mai 19...</p>	<p>Crédit documentaire irrévocable</p>	<p>Numéro [2] 118578</p>
<p>Donneur d'ordre [4] Kaufstadt AG 1293 Am Werhaam Düsseldorf 4000 Allemagne</p>	<p>Lieu et date d'expiration 31 juillet 19.. à Dublin</p>	
<p>Banque notificatrice [6] United Bank of Ireland 33 Stephens Green Dublin 12 Irlande</p>	<p>Bénéficiaire [5] Craft Ceramics Ltd Unit 5c, Ashnew Industrial Estate Ashnew, County Wicklow Irlande</p>	
<p>Chargements partiels [9] Transbordement [10]</p> <p>Autorisés () Autorisé () Non autorisés (x) Non autorisé ()</p>	<p>Montant [7] Treize mille cent cinquante dollars des États-Unis seulement</p>	
<p>Embarquement/expédition/prise en charge à partir de/à: [11] Ashnew le 1er juillet 19.. au plus tard</p> <p>Pour transport vers. [12] Karlsruhe</p>	<p>Crédit réalisable par [8] (x) paiement à vue () acceptation</p> <p>contre remise des documents indiqués plus bas :</p> <p>() et de la traite du bénéficiaire à</p> <p style="text-align: center;">VUE</p> <p>sur la banque émettrice pour 100 % de la valeur de la facture</p>	
<p>Documents à présenter [13]</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Facture commerciale signée en deux exemplaires couvrant l'expédition de 78 boîtes contenant des tasses, soucoupes et assiettes en céramique. b. Listes de colissage en double exemplaire. c. Jeu complet de connaissements de transport combiné "chargé à bord" sans réserve, émis à ordre, endossés en blanc, et portant la mention fret payé d'avance", notifier au donneur d'ordre. d. Certificat d'origine en double exemplaire. e. Certificat d'assurance pour 110 % de la valeur de la facture couvrant les risques visés par les clauses 'A' de l'institut sur les cargaisons ainsi que les risques de guerre et de grève. 		
<p>Documents à présenter dans les 16 jours qui suivent la date d'émission des documents de transport mais avant l'expiration de la période de validité du crédit. [14]</p>		

Nous délivrons par la présente le crédit documentaire en votre faveur. Il est soumis aux Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires de la CCI (Révision 1993, Chambre de commerce internationale, Paris, France, publication N° 500) et nous engage conformément aux termes desdites règles et usances. Le numéro et la date du crédit, ainsi que le nom de notre banque, doivent être indiqués sur toutes les traites requises. Si le crédit est réalisable par négociation, chaque présentation doit être notée au verso de la présente notification par la banque où le crédit est réalisable.

Le présent document comprend 1 page(s) signée(s).

La A.B.C. Bank

Source: A.B.C. Bank

Analyses : Informations explicatives sur la lettre de crédit (voir tableau ci-dessus)

- [1] La "banque émettrice", qui est normalement la propre banque de l'acheteur, émet la lettre de crédit sur les instructions de l'acheteur.
- [2] Il s'agit du numéro de référence de la banque qui doit être rappelé dans toutes les opérations concernant la lettre de crédit.
- [3] La lettre de crédit doit être présentée avec tous les documents spécifiés au lieu spécifié et avant la date d'expiration.
- [4] C'est l'acheteur de la marchandise à laquelle se réfère la lettre de crédit.
- [5] C'est le vendeur de la marchandise.
- [6] C'est normalement la propre banque du vendeur.
- [7] Montant et monnaie faisant l'objet de la lettre de crédit.
- [8] Il s'agit des modalités du paiement à effectuer au titre de la lettre de crédit.
- [9] Cette case sert à indiquer si le vendeur est autorisé à fractionner la commande en deux ou plusieurs chargements.
- [10] Cette case sert à indiquer si le transbordement de la marchandise d'un engin de transport à un autre est autorisé.
- [11] Lieu où la marchandise sera remise à l'entreprise de transport et date limite autorisée pour cette opération.
- [12] Lieu où la marchandise est envoyée.
- [13] Cette case sert à indiquer le type et le nombre de chacun des documents qui doivent être présentés à la banque notificatrice avant qu'elle puisse procéder au paiement.
- [14] Nombre de jours constituant le délai autorisé à compter de la date d'émission des documents de transport pour la présentation des documents spécifiés.

Problèmes courants

- [3] Si la lettre de crédit n'est pas présentée avec les documents requis dans le délai autorisé, elle ne sera pas honorée.
- [5] Si le nom du bénéficiaire est inexact, la lettre de crédit risque de ne pas être honorée.
- [7] Si le montant couvert par la lettre de crédit ne concorde pas avec celui qui est indiqué dans le reste des documents, elle risque de ne pas être honorée.
- [9] Si la lettre de crédit indique que les chargements partiels "ne sont pas autorisés", elle ne sera acceptée que si l'envoi est expédié en un seul et même chargement.
- [10] S'il y a transbordement alors que la lettre de crédit spécifie qu'il n'est pas autorisé, il en résultera, au mieux, des retards et des frais supplémentaires.
- [11] Si l'expédition n'est pas conforme aux termes de la lettre de crédit, celle-ci risque de ne pas être honorée.
- [13] Les instructions de la lettre de crédit concernant le mode de présentation et le nombre de documents requis doivent être suivies exactement, sinon il peut y avoir des retards et des frais supplémentaires.
- [14] Si les documents requis ne sont pas présentés dans le délai spécifié, la lettre de crédit risque d'être annulée.

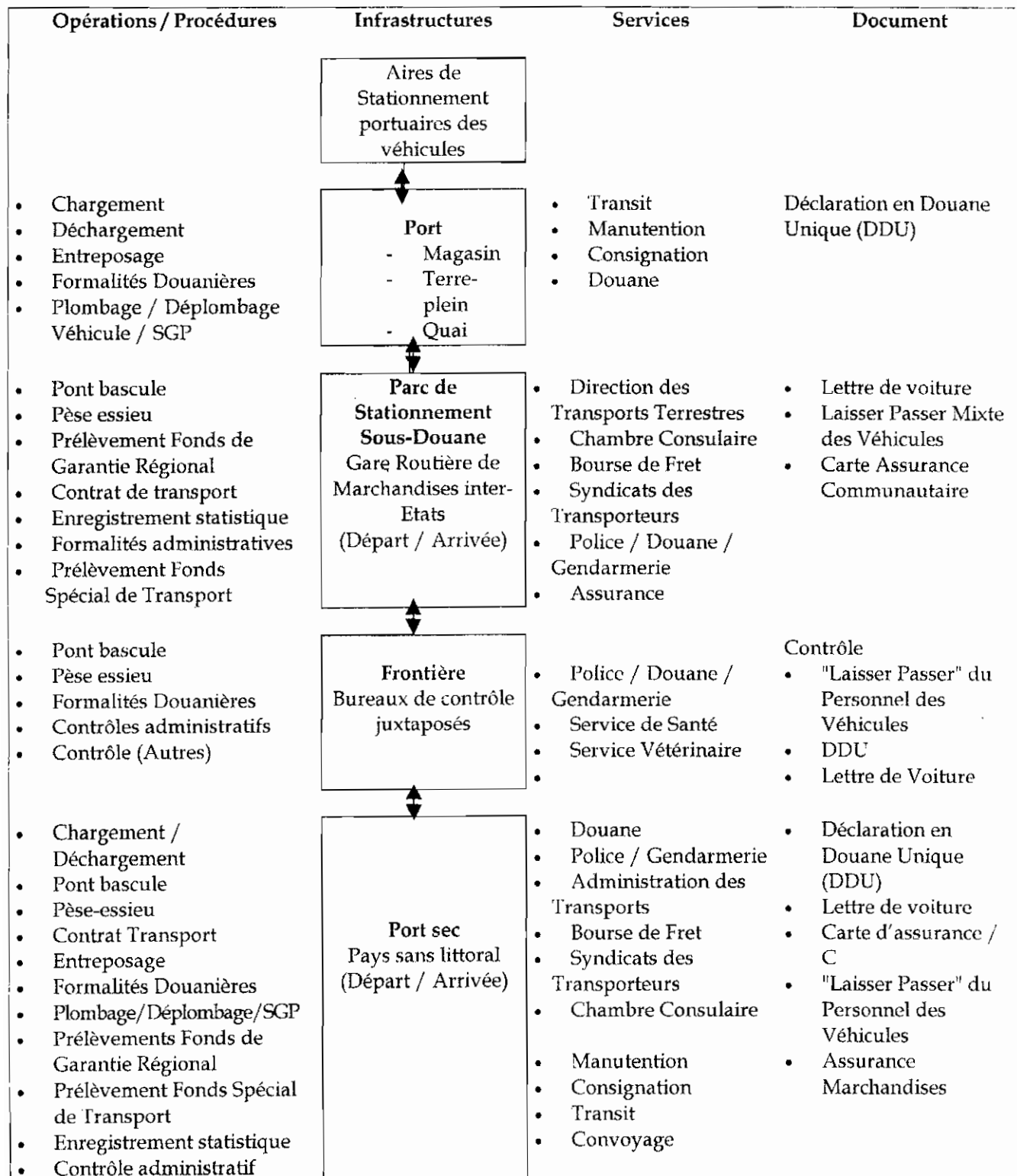
ANNEXE B10

Diagramme De Fonctionnement Logistique Du Transport En Transit En Afrique

DIAGRAMME DE FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE DU TRANSPORT EN TRANSIT EN AFRIQUE

L'application de ces différents protocoles peut être résumée en termes physique et opérationnelle comme suit :

Diagramme de fonctionnement logistique du transport en transit routier en Afrique Subsaharienne



Source : Etude Projet de création à Abidjan d'un Parc de stationnement (Sous-Douane) des camions pour le transport en transit inter-Etats (18 juin 1993)

Projet PNUD / CNUCED / RAF / 88 / 014: Trafics de Transit et Appui au secteur des Transports en Afrique de l'Ouest et du Centre

Expert : N'GUESSAN N'guessan : Economiste en Transports & Commerce International.

ANNEXE C

La liste des références par pays

C1 : Rwanda

C2 : Tunisie

C3 : Sénégal

C4 : Afrique Centrale (CEMAC)

ANNEXE C1

Rwanda

Panel d'Enquête

RWANDA

N°	Noms et prénoms	Fonction	Société	Adresse
1.	M. BAYE DIOUF	Directeur du Centre de Développement sous-régional pour l'Afrique de l'Est (CUSR-AE)	CUSR-AE	BP 4654 Kigali (Rwanda) Fax : 250 86 546 LD : 250 86 547
2.	M. CISSE	Directeur Administratif	CUSR-AE	idem
3.	MUNYESHUL FAUSTIN	Directeur des transports	Ministère des Transports	Tél : 51 15 38 fax : 57 29 71 Cel : 88 48 45 74 E-Mail : shulif@hotmail.com
4.	GALILXT	Président	Association des agents en douanes	Tél : 08 54 16 42 Fax : 57 40 90
5.	Dr VICTOR SHINGIRO	Secrétaire Général	Fédération Rwandaise du secteur privé (FRSP)	BP 319 Kigali Tél : 250 8 35 38 8341 (B) fax : 250 83 05 109
6.	EGIDE GAKUBA RUBOGO	Président	Fédération des transporteurs routiers	Tél : 250 7 39 53 250 08 30 00 53 Res : 250 8 34 22 sopetrad@rwanda1.com
7.	Jean Pierre Gahima	Chef section Transport	Société Rwandaise d'Assurance	Tél : 250 573 712 Fax : 250 57 33 62

RWANDA : Evaluation en matière de contrat international d'assurance des marchandises

Questions		Observations
9.1 : Quelles sont les principales caractéristiques de l'assurance marchandise dans votre pays ?	- C'est une assurance "dommage" abstraction faite de toute notion de responsabilité. Elle dépend de : mode d'envoi, voyage, nature de la marchandise, conditions d'assurance, sommes à assurer	
9.2 : Quels sont les risques couverts	- Dommages et pertes matériels, perte de poids, de quantité sur les biens assurés Manquant, disparition, et frais engagés pour préserver les marchandises d'un dommage	
9.3 : Quelles sont les exclusions de risques ?	- Fautes intentionnelles de l'assuré - Vice-propre des facultés assurées, insuffisance de l'emballage - Risques de guerre, de procédés illégaux	
9.4 : Quels sont les principaux modes d'assurances ?	- Sur facultés transportées par voie terrestre, aérienne, lacustre et maritime	
9.5 : Quelle est l'étendue de l'assurance dans le temps et dans l'espace ?	- Elle peut être étendue sur conventions particulières aux risques de guerre, limites territoriales et aux délais (durée) de garantie	
9.6 : Quels sont les différents types de police ?	- D'abonnement : couvrant toutes les expéditions de l'année - Au voyage : pour des expéditions isolées au coup par coup	
9.7.1 Quelles sont les principales causes de réclamations à l'import ?	- Accidents sur le moyen de transport - Dommages et pertes dus à la manutention lors du chargement et du rechargement - Quelques fois des vols	
9.7.2 : Quelles sont les principales causes des réclamations à l'export ?		
9.8 : Quelles sont les obligations de l'assuré en cas de sinistre	- Déclaration exacte dans les délais requis - Déclaration des risques aggravant quand il y en a - Prendre les mesures conservatoires pour limiter les dégâts - Saisir le commissaire d'avaries/Expert routier	
9.9 : Quelle est la principale obligation de l'assureur en cas de sinistre ?	- Constituer le dossier sinistre - Règlement de l'indemnité - Représenter l'assuré dans ses droits en cas de recours	
9.10 : D'une manière générale quels sont les principaux problèmes identifiés ?	- Sentir la nécessité de se faire assuré - Gérer la clientèle face à la concurrence - Procédure à suivre en cas de sinistre - Délai de règlement des indemnités dues	

Source : SORAS Société Rwandaise d'assurances / Chef Section Transport

ANNEXE C2 :

TUNISIE

Question 9 : Contrat International d'Assurance des marchandises transportées

TUNISIE

Questions	Réponses
9.1 : Quelles sont les principales caractéristiques de l'assurance marchandise dans votre pays ?	- assurance maritime sur facultés obligatoires > TND 3 000 - Police française
9.2 : Quels sont les risques couverts	- Avaries particulières (manquement +perte partielle ou totale) - Avarie communes (vol+disposition+perte totale) - Avaries particulières limitées - Police transport terrestre
9.3 : Quelles sont les exclusions de risques ?	- Exclusions absolues (défaut d'emballage, vice propre de la marchandise, faute de l'assuré, etc.
9.4 : Quels sont les principaux modes d'assurances ?	- Tous risques - FAP sauf - Acc. Caractérisés
9.5 : Quelle est l'étendue de l'assurance dans le temps et dans l'espace ?	- (mag/mag) sur H i.e. territoire et plus - le principe est de 30 jours après l'arrivée de la marchandise à moins que la réception cesse ce délai
9.6 : Quels sont les différents types de police ?	- abonnement - au voyage - a temps
9.7.1 Quelles sont les principales causes de réclamations à l'import ?	- avaries particulières : manquant, casse
9.7.2 : Quelles sont les principales causes des réclamations à l'export ?	- quelques avaries particulières - avaries totales : perte de conteneurs
9.8 : Quelles sont les obligations de l'assuré en cas de sinistre	- prendre des réserves - convoquer l'expert/ le commissaire d'avarie
9.9 : Quelle est la principale obligation de l'assureur en cas de sinistre ?	- indemniser, gérer et assister son client
9.10 : D'une manière générale quels sont les principaux problèmes identifiés ?	* manque de vulgarisation de l'objet de l'assurance * les assureurs sont plus commerçants que techniciens
Question 10 : Concernant la réglementation en assurance 10.1. Votre pays a-t-il adopté une loi portant obligation de l'assurance locale des biens et marchandises à l'importation ?	Oui (1982)
10.2. Quels sont les avantages et les inconvénients de cette loi ?	- Développement du marché local - Nouvelles techniques, ouverture sur les marchés extérieurs
10.3. Votre pays est-il signataire du code des Assurances CIMA ?	
10.4. Si non, existe-t-il une réglementation relative aux assurances sur votre marché ?	Oui - Code des Assurances

TUNISIE

LISTE DES PANELISTES

N°	Noms et prénoms	Fonction	Société	Adresse
1	M. MOKTAR RACHDI	Directeur Général de la Marine Marchande	Marine Marchande	Tél : 71 28 76 14 / 71 28 74 14 mjnr2@ati.tn
2	ZEMMIT IMED	Directeur Technique	Marine Marchande	Tél : 71 78 70 22
3	NOUREDDINE TOBJI	Chef du service de la gestion portuaire	Directeur Général de la Marine Marchande	13, rue 8006 Mont plaisir Tunis 1002 tél : 71 78 70 22 / fax : 71 28 74 14
4	NABGHA SALEM	Directeur Général	Groupe Sté Transports & Logistics OTI	Tél : (216) 71 44 80 25 / 38 20 77 Salem.dg@ati.com.tn
5	KHIARI MOHAMED CHEMSEDDINE	Directeur d'exploitation		Tél : 00 216 98330 689 Ehams.exp@oli.com.tn
6	KARIM GHARBI	(PDG) Président Directeur Général	Tunisie Trade Net (T.T.N)	Tél : (216) 71 86 14 50 Fax : (216) 7186 11 41 Karim.gharbi@tradenet.com.tn
7	NOUREDDINE NAANAA	Secrétaire Général	Conseil National des Chargeurs	Tél : (216) 71 86 15 51 / 71 86 09 65 ug@cnc.org.tn
8	HABIB MERRI	Ministère des transports	Direction Générale de l'Aviation Civile	Tél : (216) 71 79 44 29 Fax : (216) 71 79 42 27 Habib.ati.tn
9	HUYET LAOUANI	Président de la fédération des professionnels de transport	UTICA/transport	CSM 00 216 98 312 217 Tél : (216) 71 793 563 71 783 875 Fax : (216) 71 784 649/096
10	MAHER KCH OUK	Transitaire président SINBAB Group	Chambre syndicale nationale des agents maritimes	Tél : (216) 71 349 366 Fax : (216) 71 344 330 mkchouk@sindbad.com.tn
11	ALDELHARIN FREDJ	Sous/Directeur de transport de marchandises	Direction de transport de marchandises	Tél : (216) 71 787 022
12	HABIB AMMAR	Chef de service du transport international routier	Direction de transport de marchandises	Tél : (216) 71 787 022
13	MOHAMED BOULAABA			
14	Mme BENCHAGRA FAOUZIE			
15	HOUISSA MOURAD			
16	BRAHIM BINOUS			
17	BRAHIM KOBBI	Délégué général	Fédération tunisienne des sociétés d'assurances (FTUSA)	Tél : (216) 71 285 990 Fax : (216) 71 286 473 ftusa@plunet.tn
18	COLONEL KHARRAT MAHER	Chef du bureau des études et de la législation	Direction Générale des Douanes	5 rue SEVILLES 101 Tunus Tél : (216) 71 337 559
19	COLONEL HENDA BEN HMIDA			Tél/fax : 71 339 607
20	Colonel ATEF TAZI	Chef du bureau des douanes	Port de RADES	Tél : 71 449 199
21	MOHAMED DAOUD	Directeur général	Direction de l'exploitation et de la planification port de RADES	Tél : 216 71 737 763 71 735 812
22	HOUICINE JALLALI	Chef de Service	Direction de l'exploitation et de la planification port de Rades	Tél : 216 71 73 77 63 Fax : 216 71 73 58 12
23	Mme HACHICHA SAIDA		Ministère de Tourisme et de l'Artisanat Direction Générale de la Coopération Economique et Commerciale Bureau d'encadrement d'Exportations	Tél : 216 71 89 826 Fax : 216 71 795 745 E. mail : khedija@chahloul

ANNEXE C3 :

SENEGAL

SENEGAL

N°	Noms et prénoms	Fonction	Société	Adresse
1	M. ABABACCAR DIOP	Inspecteur des douanes	Douanes	Bur : 822 28 28 Dom : 832 08 38/822 28 89 Port : 684 67 06
2	MARIAME DOLO COULIBALY	Chef bureau transport transit	EMASE(MALI)	Tél : 832 83 27 fax : 832 57 94 E-Mail : EMSE@sentoo.SN mariamedolo@sunumail.sn
3	MODOU KANE DIAO	Chef de division de la coordination et des études	MIET/DTT	Tél : 842 36 43 Port : 630 38 16 mkdiao22@hotmail.com
4	MAMAR N'GANY BÂ	Chef de division Statistiques et Facturations	Port Autonome de Dakar	Tél : 221 849 45 30 Fax : 221 823 36 06 BP 3195 DAKAR
5	ABY MBOUP	Secrétaire général par intérim	CCIAD Chambre de Commerce et d'Industrie et d'Agriculture de Dakar	Tél : 221 823 71 89 Fax : (221) 823 93 63 Cciad@telecomplus.sn
6	Séringne DIOP	Directeur Technique	Conseil Sénégalais des Chargeurs (Cosec)	Tel.658 18 37
7	Djibril N'Diaye	Chef Service Trafic	Conseil Sénégalais des Chargeurs (Cosec)	Tél.6466766 Djbry_l@yahoo.fr
8	Papa Sagna Mbaye	Directeur Commercial	Maersk Sealand	Tél. 221/859 11 28 Fax : 832 13 31
9	DERNEVILLE	Directeur Transit	CSTT-AO	Tel. 849 49 39

ANNEXE D

BIBLIOGRAPHIE

GLOSSAIRE

BIBLIOGRAPHIE

CNUCED/Nations Unies New York, 1991 , TD/B/C.4/315/Rev. 1 N° vente : F.91.II.D.8 ISBN 92-1-212212-4	«Incidences économiques et commerciales de l'entrée en vigueur des règles de Hambourg et de la convention sur le Transport Multimodal » Rapport du secrétariat de la CNUCED.
CNUCED	Conférence des Nations Unies pour l'élaboration d'une convention sur le Transport Multimodal International - Tenue à Genève du 12 au 30 novembre 1979 (première partie de la session) et du 08 au 24 mai 1980 (reprise de la session) - Volume I - « Acte final et Convention sur le transport multimodal international de marchandises » - Nations Unies
Office de la Marine Marchande et des Ports	Rapport annuel 2001
Le Monde Maritime	(N°5) Revue trimestrielle du conseil sénégalais des chargeurs (COSEC), décembre 1998, ISSN : 00 850-7082
CNUCED	« Multimodal Transport Handbook for Officials and Practitioners" Nations Unies, New York and Geneva, 1996 UNCTAD/SDD/MT/MISC.1/REV.1
N'Guessan N'Guessan	Expert conférencier à l'Atelier de restitution des Résultats de la Conférence Ministérielle de l'OMC à Doha au Qatar, organisé conjointement par le Ministère du Commerce et le PNUD ; avec la présence effective de Monsieur Mike MOORE, Directeur Général de l'OMC. Thème : l'Accord Général sur le Commerce des Services (AGCS)/OMC ; (Abidjan, 5, 6 février 2002).
Commission Economique pour l'Afrique/Centre de Développement pour l'Afrique de l'Est. CEA / SRDC -EA	"Report on the Seminar-Workshop on the Facilitation of Transit Transportation and International Trade in Rwanda (Kigali, 11 - 13 December 2000)" - Contribution to the competitiveness and efficiency of Rwandese Economy - Seminar Workshop on Facilitation of Rwanda's Transit Transport and International Trade
Commission Economique CEFAC-ONU	"Directives concernant l'application de la Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux" Annexe informative à la recommandation 1 Nations Unies, New York et Genève 2002 ECE/TRADE/270
Alberto Ruibal Handabaka	« Gestion logistique intégrée de la Distribution Physique Internationale » Celse Paris 1997, ISBN 285009 1839
N'Guessan N'Guessan	« La problématique de la Gestion Intégrée des corridors en Afrique subsaharienne » Banque Mondiale, Réunion Annuelle du SSATP-Maputo 1-6 Juillet 2002.
Vital Narakwiye and al	« Initiative des Grands Lacs Développer les infrastructures et promouvoir leur utilisation pour la paix, la stabilité et le Développement de la Zone des Grands Lacs Secteur : Transport » Commission Economique pour l'Afrique. Centre de Développement Sous-Régional pour l'Afrique de l'Est, AE/SRDC
Organised by COMESA-ECA-PMAESA-SATCC-TTCA	"Report on the transit transport seminar for eastern and southern Africa", 13 th - 17 th November 2000 Mobasa, Kenya.
Economic Commission for Africa	"The Assessment of Implementation of International transit transport facilitation agreements along the northern corridor" Transcom/1096, December 1996 Transport, Communications and Tourism Division Addis Ababa, Ethiopia.
N'GUESSAN N'guessan	Etude d'Evaluation sur le Contrôle des récents changements de prix entre les marchés de bétail du Sahel et de la Côte Ouest Africaine ; du Burkina Faso, Mali, Niger/ Côte d'Ivoire, Ghana, Togo (mars 2000). The MITCHELL GROUP, Inc./ Washington D.C./ USAID
CNUCED	« Evaluation of the transport sector in Rwanda » Field Mission to Rwanda and Tanzania 5-22 December 1996 Aide mémoire
CNUCED	" Conférence des Nations Unies pour l'élaboration d'une convention sur le transport multimodal international de marchandises. Tenue à Genève du 12 au 30 Novembre 1979 (première partie de la session). TD/MT/CONF/17 New York, 1981.

Commission Economique pour l'Afrique Nations Unies	"Rapport de la troisième et dernière évaluation de la deuxième décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (UNTACDA II 1991-2000), ECA/RCID/042/01/UNCTADA/IA/01/08, Mai 2002
Alain Fernandez	Les nouveaux tableaux de bord des décisions
Infra Africa () Ltd in association with V. Narakwiye and al.	« Review of the Northern Corridor Transit Agreement (NCTA) » Volume 1, Main report January 2002, ECA-EASRDC, NC-TTCA
N'GUESSAN N'Guessan	Les Opportunités d'échanges commerciaux liées au transport dans le cadre des activités de l'« African Enterprise Network (AEN) »/ Afrique de l'Ouest, de l'Est et Australe. Millennium Conference, Addis Ababa, EPHIOPIA, (14,15 and 16 october 2000)
Union Douanière et Economique Central (UDEAC) (Etats membres : Cameroun, Centrafrique, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale, Tchad)	Cadre juridique d'exploitation de transport routier et multimodal Convention inter-Etats de transport multimodal de marchandises diverses U.D.E.A.C., Libreville, Gabon, le 5/07/1996
Corridor Nord	Accord de transit du Corridor Nord Bujumbura, Février 1985 Nairobi, Novembre 1985 Kigali, Mai 1987
N'Guessan N'guessan	Atelier sur « la Coopération dans le domaine des Transports et Développement du Commerce Intra-Régional » Thème : la convention TRIE et Développement du Commerce Intra-Régional Deuxième Foire Commerciale de la CEDEAO, Accra - 26 Février au 7 Mars 1999.
Commission Economique pour l'Afrique/ Nations Unies	« Questionnaire d'enquête de l'Etude relative au transport multimodal en Afrique », Décembre 2002 ;
CNUCED	« Multimodal Transport Handbook for Officials and Practitioners » Appendix on main transport conventions, P. 213, May 1996
N'GUESSAN N'guessan	« Etude Comparative Analytique des corridors de transit de la sous-région » Rapport définitif, Septembre 2002/ Port Autonome d'Abidjan
Giovanna Corset - Anandola and al	« Economie d'Entreprise. Entreprise, Coûts et Stock, transport et douane, marketing » Edition 2000, Tome2
CEFACT - ONU/ CNUCED	« Recueil des Recommandations relatives à la facilitation du commerce.
Fédération Tunisienne des Sociétés d'Assurances	« L'Assurance Tunisienne en l'an 2001 » Décembre 2002
CNUCED	Bulletin des transports N°21 Secrétariat de la CNUCED, UNCTAD/SDTE/TLB/Misc.2 ISSN 1020-9996, nov. 2001
N'GUESSAN N'Guessan	Etude et Mise en place d'un Observatoire Pilote des Pratiques Anormales sur le Franchissement des Frontières/Douanes - Transport (port, route, rail) (corridors de transport et de transit de six (6) pays :Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Ghana, Mali, Niger, Sénégal) Projet REAO/ MSI/ OCDE/ USAID - Juillet - octobre 1997
Direction Nationale des Transports (Mali) Observatoire des Transports	Annuaire Statistique des Transports Résultats provisoires 2000, Ministère de l'Industrie, du Commerce et des Transports, République du Mali, Juin 2000
Organisation Mondiale du Commerce	Déclaration de Doha, Programme de Doha pour le développement
N'GUESSAN N'guessan	Symposium sur le Transport en Transit en Afrique de l'Ouest et du Centre (25 pays) / OMAOC/ U.E, Thème : Transport Routier en Transit en Afrique de l'Ouest et du Centre 28 février- 1 ^{er} mars 2001
Francis - Luc Perret and Corynne Jaffeux, ed.	The Essentials of Logistics and Management
CNUCED CCI	Développement dans l'exportation des services

GLOSSAIRE

ILLUSTRATIONS DES FORMULAIRES

La partie V de l'annexe informative aux «Directives concernant l'application de la formule-cadre des Nations Unies» fait état des principaux secteurs ou domaines d'application spécialisés retenus pour l'établissement de directives concernant l'alignement sectoriel. Dans cette partie de l'annexe informative figure, pour chaque secteur, un exposé qui en précise le contenu et énumère, dans son dernier paragraphe par. 6), les formulaires mentionnés dans ce secteur et reproduits dans le présent appendice.

On trouvera ci-après une liste récapitulative des formulaires en question. Les illustrations (spécimens) des formulaires ont été soit rassemblées, soit élaborées par le secrétariat. Cependant, il convient de souligner que quelques uns de ces formulaires sont susceptibles d'être modifiés de temps à autre et que certains spécimens, en raison des moyens techniques limités dont on dispose, peuvent ne pas être correctement alignés sur la formule-cadre des Nations Unies. Les utilisateurs devraient donc veiller à vérifier les dimensions avant d'imprimer des formulaires à partir de ces illustrations.

A. Illustrations des formulaires mentionnés dans le secteur de la transaction commerciale

- Formule-cadre pour les factures commerciales (Recommandation CEE-ONU/FAL no 6)
- Demande de renseignements/demande d'offre/appeal d'offres
- Offre
- Commande (acceptation de commande/facture pro forma)
- Avis d'expédition

B. Illustrations des formulaires mentionnés dans le secteur du règlement

- Demande de lettre de crédit documentaire (CCI)
- Lettre de crédit documentaire (CCI)

C. Illustrations des formulaires mentionnés dans le secteur du transport et des services connexes

C.1. Expédition et manutention des marchandises («services intermédiaires»)

- Formule-cadre pour les instructions d'expédition normalisées (Recommandation CEE-ONU/FAL no 22)
- Instructions d'expédition de la FIATA FIATAFFI)
- Reçu du transitaire (FIATAFCR)
- Récépissé d'entrepôt de la FIATA (FIATAFWR)

C.2. Transport

- Connaissance normalisé (Chambre internationale de la marine marchande)

- Lettre de voiture ferroviaire internationale (Convention CIM)
- Lettre de voiture internationale pour les transports routiers (Convention CMR)
- Lettre de transport aérien universelle (IATA)
- Connaissance négociable de transport multimodal de la FIATA (FIATAFBL)
- Lettre de transport multimodal non négociable de la FIATA (FIATAFWB)
- Certificat de transport du transitaire (FIATAFCT)
- Attestation intermodale de poids du chargeur (FIATASIC)

C.3. Assurance

- Formulaire de police d'assurance

D. Secteur des contrôles officiels

- Déclaration de marchandises dangereuses (Recommandation CEE-ONU/FAL no 11)
- Déclaration de marchandises pour mise à la consommation (Convention de Kyoto)
- Déclaration de marchandises pour l'exportation (Convention de Kyoto)
- Déclaration de marchandises pour le transit (Convention de Kyoto)
- Certificat d'origine (Convention de Kyoto)
- Certificat SGP (CNUCED)
- Document administratif unique (DAU)

A. Illustrations des formulaires mentionnés dans le secteur de la transaction commerciale

- *Formule-cadre pour les factures commerciales (CEEONU)*
Formule-cadre préconisée dans la Recommandation CEE-ONU/FAL no 6.
- *Demande de renseignements/demande d'offre/appeal d'offres*
Formulaire type conçu par le secrétariat de la CEE-ONU.
- *Offre*
Formulaire type conçu par le secrétariat de la CEE-ONU.
- *Commande (acceptation de commande/facture pro forma)*
Formulaire type conçu par le secrétariat de la CEE-ONU.
- *Avis d'expédition*
Formulaire type conçu par le secrétariat de la CEE-ONU.

C.2 Transport

* Connaissance normalisé (Chambre internationale de la marine marchande)

Formule-cadre recommandée par la Chambre internationale de la marine marchande qui doit servir de base pour la conception des formulaires des connaissances. Imprimés sur des feuilles simples, ces formulaires comportent parfois une impression au verso énonçant les conditions dans lesquelles le connaissance est appliqué. Sinon, il peut être fait mention du texte de ces conditions dans une clause de référence figurant au recto, auquel cas le dos du connaissance est laissé en blanc.

- Lettre de voiture ferroviaire internationale (Convention CIM)
- Lettre de voiture internationale pour les transports routiers (Convention CMR)
- Lettre de transport aérien universelle (IATA)
- Connaissance négociable de transport multimodal de la FIATA (FIATAFBL)
- Lettre de transport multimodal non négociable de la FIATA (FIATAFWB)
- Certificat de transport du transitaire (FIATAFCT)
- Attestation intermodale de poids du chargeur (FIATASIC)

C.3. Assurance

- Formulaire de police d'assurance

D. Secteur des contrôles officiels

- Déclaration de marchandises dangereuses (Recommandation CEE-ONU/FAL no 11)
- Déclaration de marchandises pour mise à la consommation (Convention de Kyoto)
- Déclaration de marchandises pour l'exportation (Convention de Kyoto)
- Déclaration de marchandises pour le transit (Convention de Kyoto)
- Certificat d'origine (Convention de Kyoto)
- Certificat SGP (CNUCED)
- Document administratif unique (DAU)

A. Illustrations des formulaires mentionnés dans le secteur de la transaction commerciale

- *Formule-cadre pour les factures commerciales (CEEONU)*
Formule-cadre préconisée dans la Recommandation CEE-ONU/FAL no 6.
- *Demande de renseignements/demande d'offre/appel d'offres*
Formulaire type conçu par le secrétariat de la CEE-ONU.
- *Offre*
Formulaire type conçu par le secrétariat de la CEE-ONU.
- *Commande (acceptation de commande/facture pro forma)*
Formulaire type conçu par le secrétariat de la CEE-ONU.
- *Avis d'expédition*
Formulaire type conçu par le secrétariat de la CEE-ONU.

C.2 Transport

*** Connaissance normalisé (Chambre internationale de la marine marchande)**

Formule-cadre recommandée par la Chambre internationale de la marine marchande qui doit servir de base pour la conception des formulaires des connaissements. Imprimés sur des feuilles simples, ces formulaires comportent parfois une impression au verso énonçant les conditions dans lesquelles le connaissement est appliqué. Sinon, il peut être fait mention du texte de ces conditions dans une clause de référence figurant au recto, auquel cas le dos du connaissement est laissé en blanc.

*** Lettre de voiture ferroviaire internationale (Convention CIM)**

Formulaire obligatoire, constitué d'une liasse, avec impression au verso, comprenant cinq exemplaires imprimés en vert avec surimpression en rouge, assemblés en haut par une bande perforée.

*** Lettre de voiture internationale pour les transports routiers (Convention CMR)**

Formulaire recommandé, constitué d'une liasse, avec impression au verso, comprenant quatre exemplaires imprimés en différentes couleurs (rouge, bleu, vert et noir).

*** Lettre de transport aérien universelle (IATA)**

Formulaire obligatoire adopté par IATA, constitué d'une liasse comprenant neuf exemplaires de couleurs bleue, blanche, verte, rose et jaune.

*** Connaissance négociable de transport multimodal de la FIATA (FIATA-FBL)**

Formulaire standard élaboré par la FIATA, imprimé en noir sur fond turquoise, avec des marges blanches et impression au verso.

*** Lettre de transport multimodal non négociable de la FIATA (FIATA-FWB)**

Formulaire standard élaboré par la FIATA, imprimé en noir sur fond blanc, avec des bords verts et impression au verso.

*** Certificat de transport *du* transitaire (FIATA-FCT)**

Formulaire standard élaboré par la FIATA, imprimé en noir sur fond jaune, avec des marges blanches.

*** Attestation intermodale de poids *du* chargeur (FIATA-SIQ)**

Formulaire standard élaboré par la FIATA, imprimé en noir sur papier blanc, avec des bords verts et impression au verso.