



12812
E
ECA/RCID/098/99

NATIONS UNIES
COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

**CADRE POUR UNE POLITIQUE DE
DEVELOPPEMENT ET DE MISE EN PLACE
DES ACCORDS DE TRANSIT EN AFRIQUE**

September 1999

**CADRE POUR UNE POLITIQUE DE
DEVELOPPEMENT ET DE MISE EN PLACE
DES ACCORDS DE TRANSIT EN AFRIQUE**

TABLE DE MATIERES

	<u>PAGE</u>
1. Introduction	1
Objectifs de l'étude	1
Désavantage Economique des pays enclavés	1
2. Evaluation de la mise en place des accords de transit en Afrique	
Identification des principaux corridors	4
Problèmes relevés et autres questions majeures	8
Etat d'avancement et impact de la mise en place des accords de transit	10
3. Développement et mise en place des accords de Transit	13
Domaines couverts par les accords de transit	13
Arrangements institutionnels	15
Modalités de préparation et de négociation des accords de transit	16
Aspects légaux	17
4. Lessons à tirer du processus de négociation de l'Accord de Transit du Corridor Nord (Corridor servi par le port de Mombasa au Kenya).....	19
5. Conclusion.....	25

1. INTRODUCTION

OBJECTIFS DE L'ETUDE

- 1.1 La présente étude s'inscrit dans le cadre de la mise en application de l'objectif No. 1 de l'UNTACDA II lequel porte sur "l'exécution de programmes échelonnés et équilibrés par la mise en place de la gestion des infrastructures de transport et de communication compte tenu en particulier des besoins et exigences des pays insulaires et enclavés".

L'étude vise plus particulièrement l'évaluation de l'état d'avancement de la mise en place des accords de transit en Afrique ainsi que la proposition d'une politique-cadre pour le développement et la mise en application de tels accords. Elle est basée sur des rapports préparés par la CEA sur les corridors de transit en Afrique.

DESAVANTAGE ECONOMIQUE DES PAYS ENCLAVES

- 1.2 Un pays enclavé est un pays sans côte maritime. Les 15 pays enclavés d'Afrique sont présentés ci-après en indiquant la distance par rapport à la côte maritime la plus proche.

Le facteur de localisation géographique entraîne des conséquences importantes sur le développement durable de ces pays. Le coût du transport de transit et les autres difficultés y relatives sont source de beaucoup d'entraves au commerce extérieur des pays enclavés et à leurs économies en général.

Pays enclavés d'Afrique

Afrique de l'Est		Afrique Australe		Afrique de l'Ouest et du Centre	
Pays	Distance (Km)	Pays	Distance (Km)	Pays	Distance (Km)
Burundi	1445	Botswana	1100	Burkina Faso	990
Ethiopie	700	Lesoto	740	RCA	1710
Rwanda	1530	Malawi	815	Chad	1735
Uganda	1150	Swaziland	220	Mali	1250
		Zambie	950	Niger	1060
		Zimbabwe	590		

- 1.3 Le désavantage lié à l'éloignement par rapport à la mer est aggravé par le fait que les pays enclavés n'ont pas de contrôle sur les opérations de transport et les activités connexes dans les pays de transit. Ceci expose les pays enclavés au risque d'être à la merci des politiques, lois et règlements en vigueur dans les pays de transit. Les pays enclavés risquent aussi d'être à la solde des pratiques commerciales des fournisseurs des services de transit.
- 1.4 Un autre facteur qui amplifie les effets de l'enclavement est le niveau de développement économique. En effet, les pays dont font partie la plupart des pays enclavés africains dépendent, beaucoup plus que les autres pays, de leur commerce extérieur, un secteur particulièrement sensible au coût d'acheminement des marchandises de et vers la mer. De plus, dans le contexte africain, les pays de transit, lesquels sont aussi parmi les pays les moins avancés, ont des difficultés à disponibiliser les ressources requises pour satisfaire les exigences du trafic en transit en termes d'infrastructures et de services de transit.
- 1.5 A titre d'illustration, les pays enclavés africains ont dépensé 21% de leurs recettes d'exportation de 1994 pour le transport (y compris les frais d'assurance) de ces mêmes exportations. Ce taux est beaucoup plus élevé que la moyenne de tous les pays enclavés estimée à 4.7%. De même 21% du coût des importations (valeur CIF) était dû aux frais de transport (y compris les frais d'assurance), un taux qui s'élevait à 13.1% pour les autres pays africains non enclavés, 5.7% pour tous les pays en développement et 3.2% pour les pays développés.
- 1.6 Cette situation a contribué aux problèmes de développement économique des pays enclavés d'Afrique lesquels sont actuellement classés parmi les plus pauvres du monde. Selon l'indicateur de développement humain de l'ONU pour l'année 1994, six des sept pays les plus pauvres du monde proviennent du groupe des pays africains sans littoral. De plus, 12 d'entre eux ont enregistré un taux de croissance négatif de 1990 à 1994. L'espérance de vie dans ces pays est généralement des plus bas. Les taux d'endettement et de dépendance (à l'aide extérieure) sont élevés. Le processus d'industrialisation en est encore au niveau embryonnaire et le flux de capitaux étrangers est encore minimal.

2. EVALUATION DE LA MISE EN PLACE DES ACCORDS DE TRANSIT EN AFRIQUE

IDENTIFICATION DES PRINCIPAUX CORRIDORS

2.1 En Afrique de l'Est

Deux Corridors de transit lient le Burundi, le Rwanda et l'Ouganda à la mer à travers les ports de Mombasa au Kenya (corridor Nord) et de Dar es salaam en Tanzanie (corridor Central).

- 2.1.1 L'artère principale du Corridor Nord, long de 2000 Km, est un réseau de liaisons ferroviaires, ferro-routières, ferro-lacustres (via le Lac Victoria) et routières. La section la plus importante s'étend du port de Mombasa à Kampala (1333 Km) en Ouganda. Des liaisons routières étendent ensuite le corridor Nord au sud vers le Rwanda et le Burundi et à l'Ouest vers l'Est de la République Démocratique du Congo (l'Est du Congo dépend des ports de Mombasa et Dar es Salaam pour sa desserte maritime).

Un Oléoduc de 1000 Km relie le port de Mombasa au port lacustre de Kisumu sur le lac Victoria et à Eldoret (à quelques kilomètres de Malaba, frontière entre le Kenya et l'Ouganda). Il est projeté d'étendre l'oléoduc jusqu'à Kampala. Une liaison routière alternative atteint le Burundi et le Rwanda à travers le nord de la Tanzanie. Elle joue un rôle stratégique car elle n'est utilisée que quand l'artère principale est bloquée.

- 2.1.2 Le Corridor Central, long de 1500Km, comprend des liaisons routière et ferro-lacustre (via le lac Tanganyika) vers le Burundi, routière et ferro-routière vers le Rwanda et ferro-lacustre (via le lac Victoria) vers l'Ouganda.

Le Burundi utilise plus le Corridor central qui est sa porte naturelle de sortie alors que la compétition entre les deux ports est plutôt vive pour les trafics du Congo (RD), du Rwanda et de l'Ouganda.

2.2 En Afrique Australe

Les six pays enclavés d'Afrique Australe transitent en grande partie par le Mozambique (ports de Beira, Maputo et Nakala), la Tanzanie (port de Dar es salaam), l'Afrique du Sud (port de Durban) et la Namibie (port de Walvis Bay). Ils utilisent un réseau étendu de liaisons ferroviaires, lacustres et routières.

- 2.2.1 Deux corridors relient l'Afrique Australe au port de Dar es salaam. Le Corridor de Dar es salaam vers la Zambie comprend les liaisons TAZARA (rail) et TANZAM (route) qui sont gérées conjointement par les deux pays. Le corridor de Dar es salaam vers le Malawi comprend une liaison multimodale rail/lac/route et une liaison routière. Ces liaisons utilisent TAZARA et TANZAM entre Dar es salaam et Mbeya en Tanzanie (près de la frontière avec le Malawi) où le Malawi dispose d'un important terminal cargo.
- 2.2.2 Le corridor de Nakala vers le Malawi est une liaison ferroviaire à travers Entrelagos.
- 2.2.3 Deux corridors sont desservis par le port de Beira. Le Corridor de Beira vers le Malawi a deux liaisons parallèles, une ferroviaire, l'autre routière. Le Corridor de Beira vers le Zimbabwe et la Zambie est un réseau de liaisons ferroviaires et routières à travers la frontière de Machipanda.
- 2.2.4 Trois Corridors partent du port de Maputo. Le Corridor de Maputo vers le Zimbabwe par la ligne ferroviaire de Limpopo, le corridor de Maputo vers le

Swaziland à travers la frontière de Goba par rail et route ainsi que le Corridor de Maputo vers l'arrière pays de l'Afrique du Sud à travers la frontière de Ressano Garcia par rail et route (cet itinéraire ne dessert pas un pays enclavé).

- 2.2.5 Deux corridors ont pour porte de sortie le port de Walvis Bay en Namibie. Le corridor de Walvis Bay vers la Zambie, le Botswana et le Zimbabwe est une liaison routière, l'autoroute Trans-Caprivi. Un autre Corridor relie le Botswana à Walvis Bay par l'autoroute Trans-Kalahari.
- 2.2.6 Le port de Lobito pourrait être une importante porte de sortie pour la Zambie et la région des grands lacs d'Afrique Centrale si la liaison ferroviaire de Benguella n'était pas entravée par la guerre civile en Angola.

2.3 En Afrique de l'Ouest

L'arrière-continent de l'Afrique de l'Ouest (Burkina Faso, Mali et Niger) est relié à la mer par plusieurs Corridors en partance des ports maritimes d'Abidjan (Côte d'Ivoire), Cotonou (Bénin), Lomé (Togo), Dakar (Sénégal) et Nouakchott (Mauritanie).

- 2.3.1 Le port d'Abidjan en Côte d'Ivoire dessert deux corridors. Le Corridor d'Abidjan vers le Burkina Faso comprend une ligne ferroviaire de 1156 Km (Abidjan-frontière d'Ouagadougou-Ouagadougou) et une voie routière de 1195 Km. Le Second Corridor d'Abidjan va vers le Mali en utilisant deux voies routières: Abidjan-Zégoua-Sikasso-Bougouni-Bamako (1225 Km) et Abidjan-Zégoua-Sekasso-Kaotiala-Ségou-Bamako (1391 Km).
- 2.3.2 Le port de Lomé dessert trois corridors. Le Corridor de Lomé vers le Burkina Faso est une voie ferro-routière: Lomé-Blitta (276 Km) par rail et Blitta-Ouagadougou (724 Km) par route. Le second Corridor de Lomé va vers le Mali par route: Lomé - Sokaté - Sansenemango - Koupela -Ouagadougou - Bobo Dioulasso - Koutiola - Ségou - Bamako (1967 Km).

Le troisième corridor en partance de Lomé dessert le Niger par une voie combinée rail/route de 1296 Km (Lomé-Blitta-Niamey) et une route longue de 1283Km.

- 2.3.3 Trois corridors de transit partent du port de Cotonou au Bénin. Le Corridor de Cotonou vers le Burkina Faso comprend une voie rail/route de 1100 Km (438 Km de rail de Cotonou à Parakou et Parakou-Djougou-Natitingou-Porga par route) et une voie routière de 1000 Km (Cotonou-Savalou-Djougou-Natitingou-Porga). Le Second Corridor partant de Cotonou dessert le Mali par une route de 1476 Km (Cotonou-Parakou-Niamey-Ayorou-Gao). Un troisième corridor partant de Cotonou aboutit au Niger avec une liaison rail/route (Cotonou-Parakou par rail et Parakou-N'dali-Niamey par route) et une voie routière de 1062 Km.

- 2.3.4 Le corridor de Tema (Ghana) vers le Burkina Faso est une liaison rail/route (Tema-Kumasi par une voie ferroviaire de 274 Km et Kumasi-Ouagadougou par une route de 721 Km).
- 2.3.5 Le Corridor de Dakar vers le Mali est une voie ferroviaire de 1228 Km (Dakar-Kidira-Kayes-Bamako).
- 2.3.6 Le Corridor de Nouakchott vers le mali est une liaison routière de 1430Km (Nouakchott-Nioro-Bamako).
- 2.3.7 Le Corridor de Conakry (Guinée) vers le Mali est une voie routière de 980 Km.

2.4 En Afrique Centrale

L'arrière-continent de l'Afrique Centrale (TCHAD, RCA) dépend des voies d'approvisionnement des ports de Douala, Lagos et Pointe Noire.

- 2.4.1 Le Corridor de Douala (Cameroun) vers le Tchad est une voie rail/route de 1900Km (Douala-Yaoundé-Ngaoundéré par rail et Ngaoundéré-Kousséri-N'Djamena par route).
- 2.4.2 Le Corridor de Lagos (Nigeria) vers le Tchad est une liaison routière de 2300 Km (Lagos-Ngambaru-Fotokol-Kousséri-N'Djamena).
- 2.4.3 Le Corridor de Pointe Noire vers la RCA et le Tchad est une voie combinée rail/fleuve/route (Pointe Noire-Brazzaville par rail, Brazzaville-Bangui par fleuve et Bangui-N'djamena par route).

PROBLEMES RELEVES ET AUTRES QUESTIONS MAJEURES

- 2.5 La plus importante entrave de la logistique des marchandises en transit à travers les corridors de transit africains est liée à la lourdeur des procédures de contrôle mises en place par les douanes, la police, les autorités des ports et d'autres agences gouvernementales. Les formalités dans les ports, les frontières et les terminaux de transbordement de même que les multiples contrôles par la police en cours de route sont coûteux et source de retards. Les voies de transit routières en Afrique sont les plus affectées. L'encadré présenté à la fin de ce rapport décrit à titre illustratif la pratique de l'escorte des marchandises en transit par la police dans les pays du corridor nord.
- 2.6 Les opérations de transport ferroviaire accusent des déficiences dues à l'insuffisance de locomotives et de wagons mais aussi à leur faible niveau de productivité, de disponibilité et de fiabilité. Le problème de faible productivité des équipements se pose aussi dans les ports.
- 2.7 L'état du réseau des infrastructures de transport utilisées par le trafic en transit mérite aussi l'attention. Beaucoup de liaisons routières ne sont pas encore bitumées. La gestion des routes y compris l'entretien et le contrôle du respect

des charges à l'essieu méritent d'être améliorés. L'état actuel des liaisons ferroviaires, âgées et mal entretenues, accuse aussi un besoin pressant de réhabilitation.

- 2.8 Les terminaux intérieurs de manutention des conteneurs (Dépôts Intérieurs pour conteneurs - DICs) sont inadéquats ou tout simplement inexistants. Les systèmes d'information utilisés pour la localisation des conteneurs dans les ports ou le long des voies de transit ne sont pas encore développés. Les conditions imposées par les compagnies maritimes aux chargeurs en rapport avec le retour des conteneurs vides sont souvent très difficiles à remplir.
- 2.9 La main d'oeuvre qualifiée et spécialisée est insuffisante au niveau des opérateurs locaux. Ceci affecte leur capacité à faire face à la concurrence des sociétés multinationales.
- 2.10 Les orientations politiques, le cadre institutionnel et les pratiques de gestion en vigueur sont source d'inefficacité surtout là où les ports, les chemins de fer et d'autres facilités de transport sont encore gérés par les sociétés d'Etat et où la déréglementation et la restructuration des transports n'ont pas été entreprises.

ETAT D'AVANCEMENT ET IMPACT DE LA MISE EN PLACE DES ACCORDS DE TRANSIT

- 2.11 Dans le contexte africain, les accords de transit sont définis comme étant l'ensemble des dispositions et protocoles qui traitent des questions de transit dans les diverses conventions, accords, traités et autres arrangements internationaux, régionaux, sous-régionaux ou bilatéraux.
- 2.12 L'observation générale est que la plupart de ces accords de transit ne se limitent qu'à des textes clarifiant les droits et obligations en rapport avec l'usage des facilités utilisées par les pays enclavés dans les pays de transit. Par ailleurs, beaucoup d'accords de transit n'ont pas encore été mis en application de façon effective. Cependant, là où ces accords existent et sont respectés même modestement, ils se sont avérés être des instruments efficaces de réduction des coûts et d'amélioration de l'efficacité des opérations dans le domaine du transport de transit. Il a aussi été prouvé que les accords de transit constituent le mécanisme le plus approprié pour discuter et traiter des questions de transport de transit entre les pays enclavés et les pays de transit. Il en résulte que les pays concernés réaliseraient des gains importants s'ils mettaient en place et respectaient les accords de transit qu'ils ont signés et ratifiés.
- 2.13 Des observations spécifiques sont relevées ci-dessous concernant les principales entraves à la mise en application effective des accords de transit en Afrique.
- 2.14 Il existe des lois nationales qui ne s'accordent pas avec les accords de transit existants et les pays signataires semblent être plus loyaux à leur législation locale. La bonne volonté et l'engagement des gouvernements sont cruciaux pour la mise en place effective des accords de transit.

- 2.15 Les fonctionnaires chargés de la mise en place de ces accords au niveau national accusent un niveau de connaissance des accords de transit insuffisant de même qu'un faible niveau de sensibilisation sur les questions de facilitation du trafic.
- 2.16 Les accords de transit, comme les conventions internationales, autorisent les pays de transit à prendre les mesures nécessaires pour protéger leurs économies. Cependant, les mesures prises et les méthodes utilisées par ces pays pour contrôler le trafic en transit ont souvent été source de désorganisation du mouvement transfrontalier des marchandises. Ceci a affecté sérieusement la mise en place des accords de transit.
- 2.17 Dans la plupart des cas, les mécanismes institutionnels établis pour assurer la mise en place des accords de transit n'ont pas la capacité nécessaire en termes de pouvoir, de fonds, d'expertise et de ressources matérielles pour contrôler le respect des accords, prendre des décisions requises à l'égard des Etats qui ne coopèrent pas et assister ceux qui ont la bonne volonté mais qui manquent de moyens pour remplir leurs engagements.
- 2.18 Les derniers développements intervenus dans l'industrie du transport de transit, ont fait apparaître certains domaines d'activités qui ne sont pas bien traités dans les accords actuels. Il s'agit de questions relatives à des domaines comme le transport multimodal, la gestion de l'information, la protection de l'environnement, la sécurité des biens et des personnes, le transport par oléoduc et le transport par voies d'eau intérieures. De plus, les changements les plus récents en politique et gestion des transports tels que la libéralisation, la commercialisation, la restructuration et la participation accrue du secteur privé dans les opérations de transport de transit ne sont pas bien couverts dans les accords actuels.
- 2.19 La mise en place de certaines clauses et/ou protocoles des accords de transit comme le régime d'assurance responsabilité civile automobile en vigueur en Afrique de l'Est et Australe, nécessite l'harmonisation préalable des lois nationales. Le fait que cette question d'harmonisation n'avait pas été traitée au moment de la signature de ces accords a rendu plus difficile leur application.
- 2.20 L'évolution imprévisible du volume de trafic en transit de ou vers les pays enclavés n'encourage pas les pays de transit à investir davantage dans le développement des facilités de transit. L'incapacité des pays enclavés à garantir un trafic stable a affecté la mise en place des accords de transit.
- 2.21 La mise en place de certaines clauses des accords de transit comme celles relatives à l'uniformisation des standards techniques des infrastructures de transport ou des moyens de transport nécessitent des investissements substantiels. Le processus de mise en place de ces clauses (qui nécessite le remplacement ou la transformation des facilités concernées) tend à se faire progressivement et à prendre beaucoup de temps.

- 2.22 La coordination et l'assistance mutuelle administrative entre les pays d'un même corridor sont faibles en particulier dû à l'insuffisance des moyens de communication. La mise en place des accords de transit serait grandement facilitée si les douanes, la police et les autres parties intéressées pouvaient échanger quotidiennement des informations.

3 DEVELOPPEMENT ET MISE EN PLACE DES ACCORDS DE TRANSIT

DOMAINES COUVERTS PAR LES ACCORDS DE TRANSIT

- 3.1 Les paragraphes qui suivent présentent les questions essentielles qu'il est nécessaire de prendre en considération lors de la préparation et de la négociation des accords bilatéraux ou multilatéraux sur le transit des marchandises. L'objectif principal est de fournir aux Etats concernés les matériaux de base pour identifier les domaines où le besoin de tels accords se fait plus pressant et pour préparer et adopter des textes d'accords couvrant les domaines qu'ils auront décidés d'inclure.
- 3.2 L'identification et la désignation des itinéraires ouverts au trafic en transit est l'un des domaines où les accords de transit sont pertinents. Il s'agit surtout d'établir la base d'une approche coordonnée de développement d'une infrastructure de transit adéquate.
- 3.3 Une fois que l'infrastructure de transport de transit a été désignée, l'étape suivante est d'harmoniser les standards techniques des voies ferroviaires, routières et d'autres modes de transport. Ceci facilite l'adoption de réglementations uniformes notamment sur les charges à l'essieu, les spécifications techniques des véhicules de transport international et la pollution.
- 3.4 Les modalités d'utilisation des facilités de transit par les pays enclavés devraient aussi être à l'ordre du jour lors de la négociation des accords de transit. L'attention ne devrait pas être fixée seulement sur les questions intéressant les gouvernements mais aussi sur celles intéressant les chargeurs comme l'harmonisation des réglementations et des pratiques qui affectent les opérations de transit ainsi que la détermination des responsabilités des opérateurs des facilités de transit comme les ports, les terminaux de transbordement, les frontières et les terminaux de manutention des marchandises à destination.
- 3.5 La gestion et le contrôle des opérations de transport de transit est un autre domaine qui mérite beaucoup d'attention durant la préparation et la négociation des accords de transit. Pour les transports routiers, les pays devraient se convenir sur des règles uniformes en rapport avec les permis de transport, les charges à l'essieu, les droits de transit, les permis de conduire, l'assurance des véhicules, la circulation et la signalisation routières. S'agissant du transport ferroviaire, des mécanismes de coopération entre les opérateurs des chemins de fer doivent être adoptés. Des dispositions appropriées doivent être aussi convenues pour promouvoir la sécurité de navigation, prévenir la pollution sur

les voies d'eau intérieures et standardiser les contrats de transport international des marchandises.

- 3.6 Le contrôle douanier et les procédures administratives sont des domaines où les accords entre les pays enclavés et les pays de transit sont le plus justifiés. Les lois nationales exonèrent normalement les marchandises en transit du paiement des droits d'entrée et des droits d'exportation. Cependant, ces exemptions sont conditionnées au transport des marchandises concernées sous contrôle douanier. Durant la préparation et la négociation d'un accord de transit, un régime douanier régional de transit doit être établi de façon à simplifier et harmoniser les procédures douanières. Un des régimes douaniers sous-régionaux est le système de la DTDR (déclaration de transit douanier par route) mis en place en 1989 au sein du Corridor Nord et du COMESA (Marché Commun des Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe). Il est basé sur la convention de Kyoto.

Il y a aussi le système mis en place dans le cadre de la convention TRIE (Transport Routier Inter-Etats de Marchandises) établi en 1982 dans la sous-région de la CEDEAO. Il est basé sur la convention TIR.

- 3.7 Les contrats de transport et la responsabilité des transporteurs sont des questions importantes qui ne peuvent pas être laissées de côté lors de la préparation des accords de transit. Dans le contexte du commerce international où les marchandises peuvent être acheminées à travers plusieurs pays par des transporteurs enregistrés dans des pays étrangers, des règlements multilatéraux régissant les relations et les responsabilités des diverses parties sont essentiels. Sans règles uniformes, le règlement des différends pourrait être long et coûteux à cause des complications liées notamment à l'exécution des jugements prononcés à l'étranger et aux conflits entre les lois en vigueur.

ARRANGEMENTS INSTITUTIONNELS

- 3.8 Il est apparu que les arrangements institutionnels les plus efficaces sont ceux établis dans le cadre d'accords régionaux comme l'ACTT, le COMESA, et la CEDEAO. Par conséquent, le cadre institutionnel doit aussi faire parti de l'accord de transit.

Beaucoup d'organisations sous-régionales sont cependant handicapées par des problèmes de financement et de manque d'expertise suffisante. Le problème de financement doit être discuté et un système approprié de financement doit être mis en place. Dans tous les cas, le financement par des chèques remis par les gouvernements devrait être la dernière option à considérer parce que ce système, bien que le plus courant, s'est avéré être inefficace.

- 3.9. Pour être efficace, les mécanismes institutionnels adoptés devraient avoir:
- des instances techniques capables d'analyser les questions pertinentes et de faire des propositions en préparation des négociations inter-Etats.

- Des instances politiques ayant la compétence requise pour donner des directives
- Des secrétariats compétents et indépendants.

MODALITES DE PREPARATION ET DE NEGOCIATION DES ACCORDS DE TRANSIT

- 3.10 Une bonne stratégie pour négocier avec succès les accords de transit est d'impliquer tous les acteurs concernés dans le processus de préparation, négociation et mise en application de ces accords. Des études et des investigations sur les points de vue des différents intervenants devraient être préalablement menées et leurs résultats devraient être discutés dans des réunions regroupant les parties intéressées au niveau national et régional. Les conclusions et recommandations de ces réunions constituent une bonne base pour la préparation de projets d'accords de transit ou selon le cas, de projets d'amendement d'accords existants.

Les projets d'accords ou d'amendements doivent aussi être discutés et approuvés par les acteurs concernés avant d'être soumis aux gouvernements pour signature et ratification.

- 3.11 L'assistance des bailleurs de fonds et des agences régionales et internationales de développement s'est aussi avérée cruciale pour la réussite d'un processus de préparation et de négociation d'un accord de transit surtout dans le contexte des pays en développement. Un apport extérieur en ressources financières et en assistance technique est impératif dans la plupart des cas.

ASPECTS LEGAUX

- 3.12 Les accords de transit ne sont rien d'autre qu'un cadre légal de l'application du principe du "droit d'accès des pays enclavés à la mer et de la mer et la liberté de transit". Les accords de transit régionaux sont nécessaires même si le principe ci-dessus a été entériné par au moins quatre conventions internationales: la convention sur le droit de transit, Barcelone, 1921; le GATT, 1948; la convention de New York sur le transit, 1965 et la convention sur le droit de la mer, 1982.
- 3.13 La nécessité des accords régionaux est due à deux raisons essentielles. Premièrement, les pays africains, comme les autres pays en développement, ont été lents à ratifier ou à accéder à ces conventions à part le GATT. Par conséquent, le fait que ce principe a été repris dans un certain nombre d'accords régionaux a en quelque sorte comblé le vide créé par la lenteur dans la ratification des conventions internationales. Deuxièmement, il n'y a pas un consensus parmi les spécialistes du droit international sur la question de savoir si les pays enclavés peuvent réclamer le droit de transit en tant que principe de droit international en l'absence d'accords régionaux ou bilatéraux avec les pays de transit. Cependant, les pays africains enclavés et de transit devraient ratifier les conventions internationales vu qu'elles ont une couverture géographique

plus large et disposent de mécanismes qui pourraient assister dans le règlement des différends.

4. LESSONS A TIRER DU PROCESSUS DE NEGOCIATION DE L'ACCORD DE TRANSIT DU CORRIDOR NORD (CORRIDOR SERVI PAR LE PORT DE MOMBASA AU KENYA)

REMARQUES PRELIMINAIRES

- 4.1. L'Accord de Transit du Corridor Nord (ATCN) a été signé et ratifié par le Burundi, la République Démocratique du Congo, le Kenya, le Rwanda et l'Ouganda. Le Corridor Nord, dans le contexte de l'Afrique de l'Est et du Centre, comprend le système de transit qui dessert les pays enclavés et les régions isolées de cette partie du continent africain à travers le port de Mombasa au Kenya. Cet accord est évoqué à titre illustratif. Dans cette optique, l'attention se limite au processus qui a conduit à sa signature et à sa ratification. L'objectif est de mettre en évidence les efforts impliqués dans la préparation et la négociation des accords de transit particulièrement dans le contexte des pays en développement.
- 4.2. Ce chapitre évoque la situation qui a amené les pays concernés à considérer un accord de transit comme solution appropriée à leurs problèmes. Il souligne aussi les principales forces qui ont joué un rôle actif dans la signature de l'ATCN en particulier l'engagement des pays enclavés et de transit ainsi que les interventions des bailleurs de fonds et des agences internationales de développement. Le chapitre présente enfin les principales étapes du processus de préparation et de négociation de l'Accord de Transit du Corridor Nord.

EFFETS DE LA DESINTEGRATION DE L'ANCIENNE COMMUNAUTE EST-AFRICAINE

- 4.3. Les effets de la désintégration de l'ancienne Communauté Est-Africaine en 1977 ont contribué fortement à la situation qui a conduit à la signature de l'ATCN. La Communauté Est-Africaine, qui regroupait le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie, disposait d'une compagnie communautaire qui gérant les ports et les chemins de fer. Elle avait établi une union douanière et elle garantissait la libre circulation des biens et des personnes. La fin de cette communauté de même que la liquidation de la compagnie communautaire des ports et des chemins de fer ont entraîné la détérioration du réseau ferroviaire et le virement du trafic régional sur le réseau routier. Les frontières douanières furent aussi réinstaurées entre les Etats membres.
- 4.4. Cette situation fut à l'origine de problèmes sérieux en Afrique de l'Est et du Centre particulièrement dans le secteur du transport routier qui n'était pas préparé à l'afflux brusque d'un trafic aussi important. Les pays concernés prirent à la hâte des mesures visant à sauvegarder leurs infrastructures de transport routier et à protéger leurs économies contre les risques de

détournement des marchandises en transit sur les marchés locaux. Cependant la plupart de ces mesures se sont elles-mêmes avérées être des entraves sérieuses au mouvement des marchandises en transit. Ce sont ces problèmes qui ont convaincu les pays de la sous-région à rechercher une approche régionale pour traiter les problèmes relatifs au transport de transit.

ROLE DES BAILLEURS DE FONDS ET D'AUTRES PARTENAIRES REGIONAUX ET INTERNATIONAUX

- 4.5. Les interventions des agences régionales et internationales tel que la CEA, la CNUCED et la Banque Mondiale dans le domaine du transport de transit dans la sous-région de l'Afrique de l'Est et du Centre durant la période qui a précédé la préparation et la négociation de l'ATCN ont créé un terrain favorable à l'émergence de cet accord.
- 4.6. La stratégie générale adoptée par la conférence des Ministres de la CEA en mars 1977 dans le cadre de la 1ère Décennie des Nations Unies pour les Transports et Communications en Afrique consacrait entre autres principes ceux ci-après:
- promouvoir l'intégration des infrastructures dans le domaine des transports et des communications;
 - assurer la coordination entre les différents systèmes de transport;
 - ouvrir l'accès aux pays enclavés et aux régions isolées;
 - harmoniser les réglementations nationales et réduire au minimum les obstacles à la circulation des biens et des personnes;
 - encourager l'utilisation des ressources matérielles et humaines locales, la normalisation des réseaux et de l'équipement, la recherche et la propagation de techniques adaptées à l'Afrique en ce qui concerne la construction des infrastructures pour les transports et les communications.
- 4.7. Le programme spécial de la CNUCED en faveur des pays enclavés a été actif dans la sous-région depuis 1979 dans le cadre du projet RAF/78/015 financé par le PNUD. Ce projet finançait des expertises techniques visant à réduire les barrières non-physiques au commerce de transit. L'une des recommandations importantes de ce projet portait sur l'élaboration d'un cadre juridique pour les opérations de transport de transit des pays sans littoral. C'est de cette recommandation qu'est venue l'idée de l'ATCN.
- 4.8. Les bailleurs de fonds et les partenaires régionaux et internationaux ont aussi été activement impliqués dans la mise en place de l'ATCN notamment par la participation de la CEE et de la CNUCED dans la préparation et la négociation de cet accord. L'assistance financière de la CEE et l'assistance technique de la CNUCED ont été cruciales dans le développement de l'ATCN. Le rôle de la CEE s'est particulièrement illustré par les conférences des bailleurs de fonds sur le corridor nord organisées à son siège à Bruxelles en novembre 1980 et en février 1982. Le rôle de la CNUCED s'est illustré par la préparation du projet

d'accord de transit qui a servi de document de travail aux négociations. Les deux institutions ont par ailleurs participé aux réunions et à toutes les étapes du processus de négociation jusqu'à la signature de l'ATCN.

PROCESSUS DE PREPARATION ET DE NEGOCIATION DE L'ACCORD DE TRANSIT DU CORRIDOR NORD

- 4.9. En ce qui concerne les principales étapes du processus de préparation et de négociation de l'ATCN, la réunion des bailleurs de fonds de Bruxelles (1980) a été suivie par une réunion importante qui s'est tenue à Mombasa au Kenya du 10 au 15 août 1981 pour déterminer les voies d'action pour le futur. Si on s'en réfère aux déclarations des délégués des Gouvernements à cette réunion, l'objectif de ces contacts et de ceux qui ont suivi était d'"examiner et trouver des solutions aux problèmes liés aux entraves physiques, juridiques et administratives qui handicapent les transports sur l'axe Mombasa-Kampala-Kigali-Bujumbura" ou encore de "conjuger les obstacles physiques et administratifs pour bien développer le commerce dans notre région et favoriser le progrès économique de nos Etats respectifs" ou enfin de "promouvoir le développement du secteur des transports et des autres secteurs de l'économie qui constituent en fait un préalable à l'intégration socio-économique de notre région d'une part et de la promotion du commerce intra et extra-africain d'autre part".
- 4.10. Cette réunion a adopté une liste de résolutions destinées à éliminer les obstacles physiques et non physiques à la libre circulation des marchandises en transit à travers le réseau de transport du corridor nord. Les parties aux négociations ont aussi identifié des projets prioritaires qui ont constitué le premier programme régional d'investissement en infrastructures de transport de transit au sein du corridor nord.
- 4.11. Après la réunion de Mombasa de 1981, les pays membres ont davantage articulé leurs interventions. Un Comité Permanent des Experts et des Ministres des Transports des Pays Utilisateurs du Corridor Nord a été mis sur pied. La présidence de ce comité était rotative et revenait au pays ayant abrité la réunion. Le Comité Permanent a tenu sa première réunion du 12 au 16 juillet 1982 à Nairobi. La 2ème réunion a été organisée du 22 au 26 février 1983 à Kigali tandis que la 3ème réunion a eu lieu en janvier 1984 à Bujumbura. Le Comité Permanent a tenu ses assises pour la quatrième fois à Kampala du 25 au 27 septembre 1984. Chaque réunion avait pour but de faire le point sur l'état d'avancement de la mise en application des résolutions adoptées lors des réunions précédentes et de permettre aux participants de se convenir sur les mesures de redressement là où elles étaient justifiées. Ces réunions avaient aussi pour but de s'entendre sur les voies et moyens d'exécuter le programme prioritaire d'investissement et en particulier de s'accorder sur le partage d'un financement de 30 millions d'écus que la CEE avait mis à la disposition de ces Etats lors de la conférence des bailleurs de fonds de Bruxelles (1982).
- 4.12. La mise en place d'un cadre juridique de coopération sous-régionale sous forme de l'Accord de Transit du Corridor Nord a été instituée par la résolution No. 4 de

la 1ère réunion du Comité Permanent (Nairobi, juillet 1982). Après avoir constaté que plusieurs résolutions de Mombasa (1981) sur l'harmonisation et la facilitation du transit des marchandises n'avaient pas été appliquées, cette réunion a pris la décision de demander à la CNUCED d'assister dans la préparation d'un projet d'accord qui serait discuté, adopté et proposé aux Etats pour signature et ratification. A la suite de cette résolution, la CNUCED a présenté un projet d'accord de transit du corridor nord à la 2ème réunion du Comité Permanent (Kigali, février 1983). C'est à Kigali que le projet d'accord fut discuté, amendé et adopté. Il fut par la suite circulé aux Etats et probablement retouché et complété durant les réunions qui ont suivi à Bujumbura en janvier 1984 et à Kampala en septembre 1984 avant d'être signé à Bujumbura le 19 février 1985.

5. CONCLUSION

- 5.1. Mettre en place un cadre légal au niveau régional pour la coordination des opérations de transport de transit peut être très coûteux en termes de coût des investissements et des développements technologiques à réaliser. Dans le contexte des pays africains enclavés et de transit, l'assistance extérieure est nécessaire dans la plupart des cas. Ceci a été reconnu lors de la réunion des pays enclavés et de transit et des représentants des pays donateurs et des institutions financières et de développement tenue à New York du 18 au 20 juin 1997. La réunion a recommandé que les donateurs étendent leur assistance aux arrangements triangulaires entre les pays enclavés, les pays de transit et leurs partenaires de développement dans des programmes destinés à promouvoir la coopération en matière de transport de transit. Les agences internationales comme la CEA ont un rôle clé à jouer surtout en termes d'assistance technique aux pays qui en auraient besoin pour la mise en place d'accords de transit ou le renforcement des accords existants.
- 5.2. Tenant compte de l'objectif No. 1 de l'UNTACDA II et considérant que les pays impliqués dans la négociation et la mise en place des accords de transit en Afrique ont besoin d'être assistés dans cette noble mission, un model d'accord de transit est proposé pour servir de référence. Le model d'accord est présenté séparément et attaché à ce rapport. Un accord du genre requiert qu'un certain nombre de protocoles soient préparés et adoptés. Ces protocoles couvriraient des domaines variés comme la désignation et les caractéristiques des infrastructures (articles 7, 8 et 9), les facilités aux frontières (article 10), les facilités portuaires (article 15), les spécifications techniques des véhicules (article 20), l'assurance automobile (article 24), le transport ferroviaire (article 26) et la navigation sur les voies d'eau intérieures (article 27).

D'autres domaines où des protocoles devraient être préparés sont notamment les documents de transport (article 31), les douanes (article 37), la documentation et les procédures (article 40), les marchandises dangereuses (article 41) et le cadre institutionnel (article 46).

Escorte Policière au sein du Corridor Nord

- Au Kenya, les marchandises en transit par route désignées par le Gouvernement sont soumises à une escorte policière obligatoire dès le poste frontalier d'entrée. Pour le trafic en transit à l'importation, l'assignation des marchandises en transit à une escorte policière est faite par la station de police située à la sortie du port de Mombasa. Cette station est un point de contrôle important car elle délivre un document appelé P27 obligatoire pour tout véhicule en transit. Les véhicules en transit même non escortés doivent avoir ce document et le faire cacheter à des stations de police parsemées tout au long de la route de transit.
- En Ouganda les documents de transit sont récupérés par la police au poste frontalier d'entrée et un document de la police est délivré à l'équipage qui doit le faire cacheter à des stations de police désignées. Les documents de transit sont remis à l'équipage à la frontière de sortie. Les véhicules sont regroupés en convois escortés par la police. Un système similaire existe au Rwanda.
- Une remarque importante est que l'escorte policière obligatoire des marchandises en transit a été découragée par l'ACTT vue que cette pratique ne cadre pas bien avec l'esprit de la facilitation du trafic en transit sauf dans le cas où elle se fait sur demande de l'expéditeur des marchandises. En effet l'ACTT a recommandé son abolition. Là où les pays signataires de l'ACTT ont eu des problèmes à souscrire immédiatement à cette recommandation, l'ACTT a recommandé que l'organisation de l'escorte policière soit améliorée.
- Au Kenya, par exemple, l'ACTT a recommandé qu'une seule équipe de la police escorte le même convoi de la frontière d'entrée à la frontière de sortie. La pratique actuelle est qu'une équipe escorte les marchandises du port d'entrée, Mombasa, jusqu'à un poste de rassemblement situé à 32 km (Mariakani). De là une autre équipe prend la relève jusqu'à un autre poste de rassemblement, Athi River. La dernière équipe escorte les marchandises en transit jusqu'à la frontière de sortie. Beaucoup de retards (jusqu'à deux jours) sont enregistrés dans les postes de rassemblement. En Ouganda, le convoi peut arriver à la frontière de sortie avant les documents qui circulent séparément aux mains de la police. Au Rwanda, les documents sont acheminés par la police de la frontière d'entrée à la capitale et leur acheminement vers la frontière de sortie n'est pas nécessairement journalier ce qui fait que le convoi peut aussi attendre longtemps à la frontière de sortie avant que les documents n'arrivent.

SECTION 6: CONDITIONS GENERALES APPLICABLES AU TRANSPORT FERROVIAIRE

Article 26: Passation de service et prise en charge

1. Les opérations de passation de service et de prise en charge sur les lignes de chemin de fer reliant les territoires des Parties Contractantes sont effectuées dans les gares d'échange désignées.
2. Les gares frontières et les gares d'échange sont celles désignées au protocole..... Le Protocole spécifie aussi les arrangements opérationnels relatifs à des questions telles que l'inspection technique du parc roulant ou l'inspection des marchandises en transit.
3. Les parties Contractantes s'engagent à encourager les opérateurs de leurs chemins de fer à conclure des arrangements de coopération conformes aux dispositions du présent accord et de ses protocoles.

SECTION 7: CONDITIONS GENERALES APPLICABLES AUX VOIES D'EAU INTERIEURES

Article 27: Navigation par voies d'eau intérieure

1. Les Parties Contractantes acceptent que la navigation sur leurs voies d'eau intérieures est libre et ouverte aux bateaux et équipages impliqués dans le transport de transit ou inter-Etats.
2. Les Parties Contractantes s'engagent à installer des équipement d'aides à la navigation et à adopter une fréquence radio commune pour tous les vaisseaux en conformité avec les considérations formulées au protocole.....
3. L'utilisation du matériel d'aide à la navigation, de la fréquence radio et d'autres facilités est non discriminatoire de même que les frais prélevés, s'il y en a, pour l'usage de ces facilités.

**MODELE D'ACCORD DE TRANSIT ENTRE LES
PAYS ENCLAVES D'AFRIQUE ET LES PAYS DE
TRANSIT**

LES GOUVERNEMENTS DES PAYS UTILISATEURS DU CORRIDOR DE TRANSIT AFRICAIN

Ci-après dénommés les Parties Contractantes:

ANIMES du désir de poursuivre, de développer davantage et de renforcer les relations d'amitié et de coopération entre leurs pays;

CONSCIENTS de l'interdépendance croissante des nations au niveau régional aussi bien que mondial;

CONSIDERANT qu'aucun pays, possédant ou non un littoral, ne doit être isolé du reste du monde;

DESIREUX de développer un système régional intégré de transport et communications qui puisse garantir le passage aisé et rapide des marchandises en provenance ou à destination d'une Partie Contractante qui transitent par le territoire des autres Parties Contractantes;

RAPPELANT les accords régionaux, sous-régionaux et bilatéraux relatifs au trafic en transit ou à l'intégration économique;

TENANT COMPTE des intentions et des principes énoncés dans la Convention et le Statut sur la liberté du transit (Barcelone, 1921), la Convention relative au commerce de transit des Etats sans littoral (New York, 1965), la Convention douanière relative aux conteneurs (Genève, 1972), la Convention pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Kyoto, 1973); la convention sur le droit de la mer, 1982; la convention sur la circulation routière, 1968; la convention sur la signalisation routière, 1968 et la convention sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières, 1982.

RECONNAISSANT l'importance d'arrangements adéquats concernant les transports en transit pour le commerce international et régional et le progrès économique des Etats enclavés;

REITERANT l'engagement qu'ils ont pris de rendre le mouvement des marchandises entre les Parties Contractantes fluide, rapide et efficient.

Sont convenus de ce qui suit:

SECTION 1: DISPOSITIONS GENERALES

Article 1: But et Objectif

1. Les Parties Contractantes acceptent que le présent Accord de transit est le moyen le plus efficace de faciliter le transport de transit et le transport inter-Etats.
2. Les Parties Contractantes conviennent de s'accorder mutuellement le droit de transit afin de faciliter le mouvement des marchandises à travers leurs territoires respectifs ainsi que toutes les facilités possibles pour le trafic en transit entre elles, conformément aux dispositions du présent Accord et de ses Protocoles.
3. Les Parties contractantes prennent toutes les mesures nécessaires pour:
 - a. Assurer l'acheminement rapide du trafic et éviter que des retards injustifiés ne soient apportés au passage des marchandises à travers leurs territoires;
 - b. Réduire l'incidence de la fraude et de l'évasion fiscale; et
 - c. Introduire la simplification et l'harmonisation de la documentation et des procédures relatives au passage des marchandises en transit.

Article 2: Application

Les dispositions de cet accord s'appliquent:

- a. Au trafic inter-Etats;

- b. Au trafic en transit qui commence ou termine dans une partie contractante.

Article 3: Définitions

Aux fins du présent Accord:

- a. **Etat enclavé:** Etat sans côte maritime;
- b. **Etat de transit:** Etat avec ou sans littoral situé entre un pays enclavé et la mer à travers le territoire duquel passe le trafic en transit;
- c. **Trafic en transit:** Acheminement du trafic à travers le territoire d'une partie Contractante avec ou sans transbordement, mise en entrepôt, rupture de charge, à condition que cet acheminement ne représente qu'une fraction d'un trajet total commençant ou se terminant dans une autre partie contractante;
- d. **Trafic inter-Etats:** Trafic entre deux Parties Contractantes adjacents;
- e. **Trafic intérieure:** Transport de marchandises d'un lieu du territoire d'une Partie Contractante vers un autre lieu sur le même territoire;
- f. **Moyen de transport:** Véhicule, wagon de chemin de fer, utilisé pour le transport de marchandises, y compris si les Parties Contractantes s'y conviennent, les oléoducs, les gazoducs et d'autres matériels de transport;
- g. **Transporteur:** Toute personne par qui, au nom de qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu avec un chargeur;
- h. **Chargeur:** Toute personne qui ou au nom de qui ou pour le compte de qui un contrat de transport de marchandises a été conclu avec un transporteur ou avec toute autre personne qui ou au nom de qui ou pour le compte marchandises sont délivrées au transporteur en rapport avec le contrat de transport;
- i. **Destinataires:** Toute personne habitée à prendre livraison des marchandises;

- j. **Marchandises:** Comprend aussi les animaux vivants. Quand les marchandises sont groupées dans un conteneur, une palette ou un équipement similaire ou quand elles sont emballées, "marchandises" comprend aussi le conteneur, la palette ou l'emballage si le chargeur en est le pourvoyeur;
- k. **Contrat de transport:** Contrat par lequel le transporteur s'engage à transporter contre paiement les marchandises en transit ou d'une Partie Contractante à une autre;
- l. **Contrôle douanier:** Mesures prises pour s'assurer que les lois et règlements dont l'application est sous la responsabilité des douanes sont appliquées;
- m. **Droits d'entrée et taxes:** Droits de douane ou autres droits, taxes et frais qui sont prélevés sur ou en rapport avec l'importation des marchandises à l'exception des droits et frais limités au coût des services rendus;
- n. **Admission temporaire:** Importation temporaire, sujet à réexportation, sans paiement de droits, taxes ou frais d'importation et avec exonération de toute autre restriction.
- o. **Conteneur:** Matériel utilisé sur les moyens de transport, y compris ses accessoires pourvu que les accessoires accompagnent le conteneur, et à l'exclusion des véhicules ou de leurs accessoires, pièces détachées ou emballages:
 - i. Entièrement ou partiellement fermé pour un compartiment destiné à contenir les marchandises;
 - ii. Durable et suffisamment résistant pour se prêter à un usage répété;
 - iii. Spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises par un ou plusieurs modes de transport sans déchargement intermédiaire;
 - iv. Conçu pour une manutention aisée surtout d'un mode de transport à un autre;
 - v. Conçu pour un déchargement et un chargement aisés;
 - vi. Ayant un volume intérieur d'au moins 1 m³ ou plus;

- p. **Legislation domestique:** Lois et règlements nationaux ou locaux en vigueur sur le territoire d'une partie contractante;
- q. **Services de contrôle aux frontières:** Services des Parties Contractantes compétents en matière de contrôle des frontières, tels que la police des frontières, les douanes, les services phytosanitaires et d'inspection vétérinaire et tout autre service jugé nécessaire;
- r. **Parties Contractantes:** S'agissant du présent Accord et de ses Protocoles, tout Etat adhérant au présent Accord conformément à l'article 59.
- s. **Mode de transport:** Méthode utilisée pour le mouvement des marchandises;
- t. **Corridor de Transit Africain:** Infrastructures et facilités de transport reliant les pays enclavés de.....au port de.....en République du;
- u. **Personne:** Une personne physique ou morale, à moins que le contexte n'en dispose autrement;
- v. **Droits de transit:** Droits convenus par les parties Contractantes pour le passage du trafic en transit à travers leurs territoires respectifs;
- w. **Autorisation de transport par route:** Document délivré pour un véhicule routier par une Partie Contractante, permettant à ce véhicule d'entrer sur les territoires des parties Contractantes, d'en sortir, ou de les traverser en transit;
- x. **Trafic:** Mouvement de moyens de transport et de marchandises;
- y. **Transit:** Passage à travers le territoire d'une Partie Contractante qui ne représente qu'une fraction d'un trajet total, commençant et se terminant au-delà des frontières de l'Etat à travers le territoire duquel le transit a lieu;
- z. **Itinéraire de transit:** Itinéraire terrestre et voie d'eau désignés par une Partie Contractante pour l'acheminement du trafic en transit à travers son territoire;

SECTION 2: LIBERTE DE TRANSIT

Article 4: Liberté de transit

Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement le droit de transit à travers leurs territoires respectifs, ainsi que les facilités et garanties nécessaires à cette fin, conformément aux conditions spécifiées dans le présent Accord et aux dispositions de ses Protocoles.

Article 5: Droits de douane, taxes et autres frais

Le trafic en transit ne sera soumis à aucune restriction ou retard non justifié et sera exempté de droits de douane, taxes et autres frais sauf pour les services spécifiques rendus en rapport avec ce trafic.

Article 6: Transport Inter-Etats

Les parties Contractantes s'engagent à faciliter le commerce et le transport inter-Etats.

SECTION 3: DESIGNATION DES VOIES DE TRANSIT ET DES STANDARDS TECHNIQUES POUR L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

Article 7: Désignation et caractéristiques techniques du réseau routier

1. Les Parties Contractantes adoptent le réseau routier de transit désigné dans le protocole..... du présent Accord.
2. La construction ou la reconstruction des axes du réseau sera effectuée par les Etats signataires dans le cadre de leurs programmes nationaux de travaux publics ou dans le cadre de programmes régionaux.
3. La construction ou reconstruction du réseau routier de transit sera effectuée conformément aux caractéristiques spécifiées au protocole.....

Article 8: Désignation et caractéristiques du réseau ferroviaire

1. Les Parties Contractantes adoptent le réseau ferroviaire de transit désigné dans le protocole.....de cet Accord.
2. La construction ou la reconstruction des axes du réseau sera effectuée par les Etats signataires dans le cadre de leurs programmes nationaux de travaux publics ou dans le cadre de programmes régionaux.
3. La construction ou reconstruction du réseau ferroviaire de transit sera effectuée conformément aux caractéristiques spécifiées au protocole.....

Article 9: Désignation des voies d'eau intérieures de transit

Les Parties Contractantes adoptent le réseau de transit des voies d'eau intérieures spécifiées au protocole.....

Article 10: Facilités et services aux frontières

Les Parties Contractantes s'engagent à disponibiliser adéquatement des facilités requises pour le transport routier, ferroviaire et par voies d'eau telles que les terminaux multimodaux, les postes frontaliers équipés, les stations d'échange de locomotives et wagons, les installations portuaires pour bateaux transbordeurs, les équipements radio et d'aide à la navigation tels que spécifiés au protocole.....

Article 11: Mesures de facilitation du mouvement des marchandises en transit

Pour assurer l'acheminement rapide et régulier du trafic en transit, les Parties Contractantes s'engagent à:

- a. Créer des postes à des points désignés de leurs frontières avec des aires de contrôle contigües, aménagées de telle sorte que les moyens de transport et les marchandises puissent être inspectés en un même lieu pour éviter la répétition des opérations de déchargement et de rechargement;

- b. Veiller à ce que le personnel voulu soit affecté à ces postes pour permettre l'accomplissement rapide des formalités à la frontière, telles que les contrôles d'immigration, de douane, de santé et de change;
- c. Fournir des installations d'entreposage pour la garde des marchandises sous douane;
- d. Coordonner les horaires de travail des postes frontières adjacents;
- e. Prévoir un parc de stationnement adéquat et sûr pour les conteneurs, les camions et autres véhicules qui attendent leur dédouanement; et
- f. Fournir et faire fonctionner des services postaux et des services de télécommunications rapides et sûrs.

Article 12: Sécurité du trafic inter-Etats

1. Les parties contractantes prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic en transit le long du corridor de transit.
2. Les Parties Contractantes s'engagent à fournir toute assistance possibles en cas d'accident survenu sur leurs territoires et impliquant des véhicules de transport de transit.

Article 13: Etablissement des bureaux de représentation

Les Parties Contractantes s'engagent à autoriser les compagnies de transport de transit ou de transport inter-Etats d'établir des bureaux de représentation dans le cadre de leurs activités.

Article 14: Visas à entrées multiples

Les parties Contractantes accordent aux personnes effectuant des opérations de transport de transit et inter-Etats des visas à entrées multiples pour une période fixée en fonction de la durée probable de leur emploi.

SECTION 4: PORTS MARITIMES ET FACILITES CONNEXES

Article 15: Ports maritimes et facilites connexes

Les Gouvernements des pays de transit s'engagent à fournir aux Etats enclavés, dans la limite de leurs possibilités, les facilités portuaires nécessaires dans les ports appropriés au prix et dans les conditions spécifiés dans le Protocole..... du présent Accord.

SECTION 5: CONDITIONS GENERALES POUR LE TRANSPORT ROUTIER

Article 16: Réglementations du Trafic

1. Les Parties Contractantes s'engagent à prendre des mesures appropriées pour s'assurer que les réglementations du trafic en vigueur sur leurs territoires sont conformes aux dispositions des conventions de 1968 sur la circulations et la signalisation routières.
2. Les Parties Contractantes qui n'ont pas encore accédé à ces conventions s'engagent à prendre les mesures récessaires pour y accéder.

Article 17: Services de Transport

1. Chaque Partie Contractante autorise l'usage des moyens de transport immatriculés dans une autre Partie Contractante dans la prestation des services de transport en transit et inter-Etats sur son territoire, et l'exercice de la liberté de transit.
2. Si les Parties Contractantes le jugent nécessaire, elles peuvent convenir sur une base annuelle du nombre des véhicules routiers qui peuvent être utilisés dans le trafic en transit sur leurs territoires.
3. Sauf autorisation spéciale de la Partie Contractante concernée, les moyens de transport immatriculés dans l'une des Parties Contractantes ne peuvent être utilisés pour le transport de marchandises sur le territoire d'une autre partie Contractante.

Article 18: Admission temporaire des moyens de transport

Chaque Partie Contractante autorise la présence sur son territoire des moyens de transport d'une autre Partie Contractante jusqu'à ce qu'ils puissent sortir du pays, compte tenue de toutes les circonstances de l'opération de transport pour laquelle ils sont utilisés.

Article 19: Permis de transport routier

1. Lorsqu'une Autorisation de transport par route spéciale est requise pour l'utilisation d'un véhicule routier dans le trafic en transit, cette autorisation est délivrée pour une période d'au moins une année.
2. Les Parties Contractantes s'engagent à harmoniser et faciliter les réglementations relatives à l'octroi des permis en rapport avec le transport de transit ou le transport inter-Etats.

Article 20: Normes techniques des véhicules

Les moyens de transport utilisés dans le transport de transit devront être conformes aux normes techniques en ce qui concerne les dimensions, les poids; les charges d'essieux et les autres normes spécifiées au protocole.....

Article 21: Approvisionnement en carburant et lubrifiants

Les Parties Contractantes conviennent que les moyens de transport de chacune d'entre elles sont autorisés à s'approvisionner en carburants et lubrifiants pour leurs opérations de trafic en transit sur leurs territoires respectifs dans les mêmes conditions que celles qui sont appliquées aux moyens de transport nationaux.

Article 22: Acceptation des Permis de conduire

Chaque Partie Contractante reconnaît les permis de conduire délivrés par les autres Parties Contractantes, qui sont valables pour la catégorie des véhicules utilisés pour le trafic en transit.

Article 23: Acceptation des certificats de contrôle technique automobile

Les Parties Contractantes s'engagent à accepter les certificats de contrôle technique automobile octroyés par les autres Parties Contractantes s'engagent à instituer l'inspection régulière des véhicules.

Article 24: Régime d'assurance responsabilité civile automobile

1. Les Parties Contractantes prennent les dispositions nécessaires pour assurer leurs moyens de transport contre les risques de responsabilité civile encourus au cours du trafic en transit.
2. Les Parties Contractantes s'engagent à établir un régime régional d'assurance responsabilité civile obligatoire dont le fonctionnement est spécifié au protocole..... A cet effet, les lois nationales concernées seront harmonisées.
3. Dans le cas où les lois nationales ne seront pas encore harmonisées, le régime d'assurance devra assurer au moins toutes les garanties assurées par les lois d'assurance responsabilité civile des pays de transit et de destination.

Article 25: Redevances et obligations financières

1. Les Parties Contractantes imposent aux moyens de transport des autres Parties Contractantes les mêmes redevances et autres obligations financières que celles qui sont imposées à leurs moyens de transport nationaux.
2. Les Parties Contractantes s'engagent à simplifier, consolider et harmoniser les redevances et obligations financières appliquées aux moyens de transport.

Article 28: Limites de chargement

Les bateaux opérant dans le transport par voies d'eau intérieures ne seront pas chargées au delà des limites maximales fixées par les constructeurs.

Article 29: Documents requis pour les bateaux

Les documents suivant devront être à bord des bateaux impliqués dans le transport de transit ou inter-Etat et devront être produits à la demande des autorités compétentes des parties contractantes:

- a. Certificat d'immatriculation
- b. Certificat d'état technique
- c. Certificat attestant que l'équipage est adéquat ou la liste du personnel
- d. Permis de navigation
- e. Document établissant d'identité et l'appartenance du bateau
- f. Déclaration pour marchandises dangereuses, si applicable.

SECTION 8: CONCLUSION ET PERFORMANCE D'UN CONTRAT DE TRANSPORT

Article 30: Contrat de transport

Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture. L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affecte pas l'existence ou la validité du contrat de transport lequel est toujours régi par les dispositions de cet accord.

Article 31: Contenu de la lettre de voiture

Le contenu de la lettre de voiture doit se conformer aux spécifications formulées au protocole.....

Article 32: Responsabilité du transporteur

1. Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie, qui se produit entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison et du retard dans la livraison des marchandises.

2. Toutefois, le transporteur est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute ou une négligence du plaignant, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute ou d'une négligence du transporteur, un vice propre de la marchandise, ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.
3. Le transporteur ne peut exciper, pour se décharger de sa responsabilité, ni des défauts du véhicule dont il se sert pour effectuer le transport, ni de fautes ou de négligences de la personne à laquelle il aurait loué le véhicule ou d'agents ou de préposés de celle-ci.

Article 33: Responsabilité en cas de retard à la livraison

Il y a retard à la livraison lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans le délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, lorsque la durée effective du transport dépasse, compte tenu des circonstances et, notamment, dans le cas d'un chargement partiel, du temps voulu pour assembler un chargement complet dans des conditions normales, le temps qu'il est raisonnable d'allouer à des transporteurs diligents.

Article 34: Indemnité en cas de perte ou de retard à la livraison

1. Quand, en vertu des dispositions du présent Protocole, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du transporteur, cette indemnité est calculée d'après la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de la prise en charge.
2. La valeur de la marchandise 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 et de l'autre la valeur normale des marchandises de même nature et de même qualité.
3. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser.....\$US per kg de poids brut.
4. Une compensation supérieure peut être réclamée si la valeur de la marchandise ou des bénéfices spécifiques liés à la livraison ont été déclarés et agréés par les parties au contrat de transport.

5. Sont en outre remboursés le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise, en totalité en cas de perte totale, et au prorata en cas de perte partielle; d'autres dommages-intérêts ne sont pas dus.
6. En cas de retard, si l'ayant droit prouve qu'un préjudice en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une compensation n'excédant pas le prix payé pour le transport.

Article 35: Responsabilité conjointe des transporteurs

Si une opération de transport couvert par un contrat est effectuée par plusieurs transporteurs successifs, chacun d'entre eux est responsable de l'exécution de tout le transport, le second transporteur et les autres qui suivent étant partie prenante du contrat de transporteur, selon les termes de la lettre de voiture, à cause de son acceptation des marchandises et de la lettre de voiture.

SECTION 9: CONTROLE DOUANIER

Article 36: Simplification et harmonisation des procédures douanières

1. Les Parties Contractantes limitent le contrôle douanier des moyens de transport et des marchandises qui passent en transit par leur territoire à ce qui est strictement nécessaire pour assurer le respect des lois et règlements que la douane est chargée d'appliquer.
2. Les Parties Contractantes facilitent l'inspection douanière conjointe du trafic en transit aux points désignés de leurs frontières, autant que possible.

Article 37: Régime de transit douanier

Les Parties Contractantes s'engagent à mettre en place un régime de transit douanier pour faciliter le mouvement des marchandises sur leurs territoires. Les dispositions de ce régime douanier sont spécifiées au protocole.....

SECTION 10: DOCUMENTATION ET PROCEDURES

Article 38: Consolidation et harmonisation de la documentation

1. Les Parties Contractantes reconnaissent que la documentation et les procédures sont des éléments qui, en termes de coût et de durée, ont une incidence importante sur l'efficacité des opérations de transit conviennent de réduire au minimum les coûts et les retards.
2. Les Parties Contractantes s'engagent à:
 - a. Limiter le nombre des documents et réduire autant que possible les procédures et les formalités nécessaires pour leur trafic en transit;
 - b. Aligner leurs documents sur la Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux;
 - c. Harmoniser autant que possible les codes et désignations concernant les marchandises avec ceux qui sont couramment utilisés dans le commerce international;
 - d. Réexaminer périodiquement la nécessité et l'utilité de tous les documents et procédures prescrits pour le trafic en transit; et
 - e. Eliminer tout document ou formalité qu'elles ont convenu de considérer comme superflu ou dépourvu de fonction précise.

Article 39: Notification des changements

Les Parties Contractantes informent les autres Parties Contractantes, suffisamment à l'avance, de toute nouvelle exigence ou modification qu'elles envisagent d'introduire dans la documentation et les procédures concernant le trafic en transit.

Article 40: Documentation de base et procédures

La documentation et les procédures employées par les Parties Contractantes dans la mise en application du présent Accord sont spécifiées dans le

Article 45: Suivi et mise en place de l'accord

Les Parties Contractantes conviennent de créer, dans les six mois suivant l'entrée en vigueur du présent Accord, une autorité chargée de coordonner le transport de transit et inter-Etats dans le corridor de transit africain dénommée Autorité du Corridor Africain (ACA).

Article 46: Mandat et composition

1. L'Autorité du Corridor Africain est responsable de la réalisation des objectifs énoncés dans l'Accord de Transit du Corridor Africain; elle traite notamment des questions relatives à la politique générale du transport de transit et de la coordination des opérations du trafic en transit et inter-Etats.
2. L'Autorité du Corridor Africain est composée des Ministres chargés des questions de transport dans chacune des Parties Contractantes, assistés par:
 - a. Un Comité Exécutif composé des Directeurs Généraux ou Secrétaires Permanents des Ministères chargés des questions de transport dans chacune des Parties Contractantes ou de leurs représentants désignés;
 - b. Un Secrétariat Permanent.
3. Les attributions de l'ACA, du Comité Exécutif et du Secrétariat sont élaborées au protocole.....

Article 47: Décisions de l'Autorité

1. Les décisions prises par l'Autorité de Coordination du Transport de Transit en ce qui concerne l'application du présent Accord et des Protocoles y relatifs lient les Parties Contractantes.
2. Toute proposition de l'Autorité qui nécessitent une modification des dispositions du présent Accord et des Protocoles y relatifs ne sera mise en application qu'après avoir été approuvé selon la procédure

protocole du présent Accord, relatif à la documentation et aux procédures.

SECTION 11: DISPOSITION DIVERSES

Article 41: Transport des marchandises dangereuses

Les marchandises dangereuses transportées en transit à travers le territoire de l'une quelconque des Parties Contractantes doivent être traitées conformément aux dispositions spécifiées dans le protocole du présent Accord, relatif au traitement des marchandises dangereuses.

Article 42: Octroi de facilités plus étendues

Le présent Accord n'envisage pas le retrait des facilités plus grandes que celles qui sont prévues par l'Accord et les Protocoles y relatifs pourvu que l'usage de ces facilités soit conforme aux dispositions prescrites. L'Accord ne s'oppose pas non plus à ce qu'une Partie Contractante accorde des facilités plus grandes dans l'avenir.

Article 43: Législation domestique

1. La législation domestique et les règlements relatifs au transport seront applicables équitablement sans discrimination au transport de transit et inter-Etats pour toutes les questions non régies par cet accord.
2. Les Parties Contractantes s'engagent à harmoniser et simplifier leurs règlements et procédures administratives relatives au transport de transit et au transport inter-Etats en accord avec les dispositions de cet accord.

Article 44: Conventions Internationales

Aucune disposition du présent Accord ou de ses Protocoles ne s'oppose à ce qu'une Partie Contractante s'acquitte de ses obligations au regard de toute autre convention internationale à laquelle elle est devenue partie pourvu que cela ne porte pas atteinte au respect des dispositions du présent Accord.

d'amendement prévue à cette fin dans les articles 50 et 51 du présent Accord.

3. Les Parties Contractantes peuvent inviter - outre les membres attirés de l'Autorité - des experts à participer à l'examen de certaines questions soumises à l'Autorité.
4. Les parties Contractantes informent les autres Parties Contractantes des procédures établies dans leurs pays respectifs pour l'approbation des amendements proposées par l'Autorité.

Article 48: Conférence Ad hoc des Chefs d'Etats

Une question exceptionnelle relevant de la compétence des Chefs d'Etats sera adressée à une Conférence ad hoc des Chefs d'Etats. Cette réunion est convenue par le Chef d'Etat du pays ayant la présidence de l'ACA sur recommandation de l'ACA.

Article 49: Rapports de l'Autorité

L'Autorité de Coordination du Transport de Transit fait part de ses recommandations et conclusions aux Parties Contractantes à l'issue de chaque session.

Article 50: Amendements proposés par l'Autorité

1. Toute Partie Contractante peut proposer des amendements au présent Accord par l'entremise de l'ACA. L'ACA peut également prendre l'initiative de tels amendements. Les amendements proposées sont examinés par l'Autorité qui communique les amendements acceptés aux Parties Contractantes.
2. Si chacune des Parties Contractantes notifie qu'elle accepte l'amendement, cet amendement entre en vigueur le jour où l'Autorité reçoit la dernière notification d'acception.
3. Si, pendant un délais de six mois, (des) Partie(s) contractantes omettent de notifier formellement son acceptation mais ne formulent aucune objection à l'amendement proposé, celui-ci est considéré comme adopté.

en cause, et seront soumis à cette fin à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties au différend.

2. Si dans les trois mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties Contractantes ne parviennent pas à s'entendre pour désigner un arbitre ou des arbitres, chacune des Parties Contractantes peut demander à l'ACA de nommer un arbitre unique, qui ne sera ressortissant d'aucune des Parties Contractantes et à qui le différend sera soumis pour décision.
3. Si une des Parties Contractantes n'assiste pas aux séances d'arbitrage prévues au deuxième paragraphe du présent article, ou si l'ACA ne parvient pas à un accord sur la nomination d'un arbitre, chacune des Parties Contractantes peut demander au Centre régional pour l'arbitrage commercial du Caire de nommer un arbitre unique qui ne sera ressortissant d'aucune des Parties Contractantes et à qui le différend sera soumis pour décision conformément au règlement d'arbitrage de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI).

Article 55: Décision de l'arbitre

La sentence rendue par l'arbitre ou les arbitres désignés conformément l'article 53 est définitive et obligatoire pour les Parties Contractantes en cause.

Article 56: Rapport de l'arbitre

L'arbitre, ou les arbitres, notifient à toutes les Parties Contractantes l'existence et la nature du différend et les termes généraux de son règlement; la notification, en langues....., leur est transmise par l'arbitre, ou les arbitres, dans le mois qui suit le prononcé de cette décision.

SECTION 12: DISPOSITION FINALES

Article 57: Coût de l'arbitrage

Les frais d'arbitrage sont supportés à parts égales par les Parties en cause. L'arbitre, ou les arbitres, peuvent néanmoins décider que l'une quelconque

4. L'Autorité notifie l'adoption des amendements au dépositaire, qui doit en informer les Parties Contractantes.

Article 51: Nouveaux protocoles

1. Indépendamment de la procédure d'amendement prévue à l'article 50 du présent Accord, l'Autorité a le pouvoir d'adopter de nouveaux protocoles. Elle communique le texte des nouveaux protocoles aux Parties Contractantes.
2. Si aucune Partie Contractante ne formule d'objection pendant un délais de quatre vingt dix jours, les nouveaux protocoles entrent en vigueur le quatre vingt onzième jour suivant l'envoi de sa notification aux Parties Contractantes.
3. L'ACA notifie le dépositaire et les Parties Contractantes de l'adoption des nouveaux protocoles.

Article 52: Amendements

Tout Etat adhérent au présent Accord conformément aux dispositions de l'article 59 ci-dessus est réputé avoir accepté les amendements ou nouveaux protocole du présent Accord qui étaient en vigueur du moment de son adhésion.

Article 53: Règlement des différends

Tout litige, controverse ou réclamation né du présent Accord et de ses Protocoles ou se rapportant au présent Accord et à ses Protocoles ou à une contravention au présent Accord et à ses protocoles, à sa résolution ou à sa nullité qui ne pourrait être réglé par consultation entre elles sera soumis à l'Autorité du Corridor Africain par une des Parties Contractantes.

Article 54: Arbitrage

1. Les litiges, controverses ou réclamations qui ne sont pas réglés par consultation ou par l'entremise de l'Autorité seront réglés par arbitrage, à la demande de l'une quelconque des Parties Contractantes

des Parties prendra à sa charge la totalité ou une part plus importante des frais et cette décision est obligatoire pour les Parties Contractantes en cause.

Article 58: Fonctions du dépositaire

1. Le présent Accord et tous les instruments de signature définitive, de ratification et d'adhésion sont déposés auprès du Secrétaire Exécutif de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique.
2. Le dépositaire:
 - a. Reçoit le texte original du présent Accord et en assure la garde;
 - b. Etablit des copies certifiées conformes du texte original du présent Accord et les communique aux Etats ayant qualité pour devenir Parties au présent Accord;
 - c. Reçoit toutes les signatures au présent Accord, reçoit et garde tous instruments, notifications et communications relatifs au présent Accord;
 - d. Examine si une signature, un instrument, une notification ou une communication se rapportant au présent Accord est établi en bonne et due forme et, le cas échéant, porte la question à l'attention de l'Etat en cause;
 - e. Informe les Parties Contractantes et les Etats ayant qualité pour devenir Parties au présent Accord des actes, notifications et communications relatifs au présent Accord;
 - f. Informe les Etats ayant qualité pour devenir Parties au présent Accord de la date à laquelle a été reçu ou déposé le nombre de signatures ou d'instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion requis pour l'entrée en vigueur du présent Accord;
 - g. Assure l'enregistrement du présent Accord auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

3. Lorsqu'une divergence apparaît entre un Etat et le dépositaire au sujet de l'accomplissement des fonctions de ce dernier, le dépositaire ou cet Etat doit porter la question à l'attention des Etats signataires et des Parties Contractantes ou, le cas échéant, de l'ACA.

Article 59: Signature, ratification, acceptation, approbation et accession

1. Les gouvernements des pays utilisateurs du corridor de transit africain et leurs voisins de transit deviennent Parties Contractantes au présent Accord:
 - a. En signant le présent Accord sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation (signature définitive); ou
 - b. En ratifiant, acceptant ou approuvant le présent Accord après l'avoir signé sous réserve de ratification, d'acceptation, ou d'approbation.
 - c. Adhésion
2. Cet accord sera ouvert pour signature à partir de jusqu'à (inclusivement).....
3. Après cet accord sera ouvert à l'adhésion des pays mentionnés au paragraphe qui ne l'auront pas signé.
4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation et d'accession seront soumis au dépositaire.

Article 60: Réservations

Aucune réserve ne peut être opposée à cet accord.

Article 61: Entrée en vigueur

1. Le présent accord entrera en vigueur six mois après l'accomplissement des conditions définies à l'article 59 par les pays enclavés utilisateurs du corridor de transit africain et leurs pays voisins de transit.

2. Pour les pays qui adhèrent au présent accord après sa mise en vigueur, l'accord va entrer en vigueur trois mois après que les pays concernés auront déposés les instruments appropriés.

Article 62: Date d'Application

Chaque Partie Contractante applique les dispositions de cet accord au trafic en transit et les contrats de transport y relatifs conclus à la date ou après la date d'entrée en vigueur de l'accord pour cette Partie Contractante.

Article 63: Dénonciation

1. Chaque Partie Contractante peut dénoncer cet accord à tout moment après l'expiration de la période de deux ans à partir de sa date d'entrée en vigueur par notification écrite adressée au dépositaire.
2. Cette dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période d'une année après la réception de la notification par le dépositaire. Si une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prend effet à l'expiration de cette plus longue période après la réception de la notification par le dépositaire.

**EN FOIS QUOI NOUS, CHEFS D'ETAT ET DE GOUVERNEMENT
DES ETATS UTILISATEURS DU CORRIDOR DE TRANSIT
AFRICAIN, AVONS SIGNE LE PRESENT ACCORD.**

**FAIT ALE.....EN UN SEUL
ORIGINAL EN LANGUES..... TOUS LES
TEXTES FAISANT EGALEMENT FOI**