

**ACCORD DE TRANSIT ET DE TRANSPORT  
DU CORRIDOR NORD**

**PROTOCOLES**

**Mombasa**

**AOUT 2007**



## TABLE DES MATIÈRES

Protocoles N° 1 Ouvrages et <b>équipements</b> portuaires maritimes.....	1
Protocole N° 2 Itinéraires, ouvrages et équipements.....	3
Protocole N° 3 Contrôle et opérations douanier.....	9
Protocole N° 4 Documentation et procédures.....	27
Protocole N° 5 Transport ferroviaire des marchandises.....	33
Protocole N° 6 Transport routier des marchandises.....	37
Protocole N° 7 Transport par voies navigables intérieures.....	47
Protocole N° 8 Transport par oléoduc.....	51
Protocole N° 9 Transport multimodal de marchandises.....	55
Protocole N° 10 Manutention des marchandises dangereuses.....	71
Protocole N° 11 Facilités accordées aux bureaux de transit, aux négociants et à leurs employés.....	73

## **PROTOCOLES N° 1**

### **OUVRAGES ET EQUIPEMENTS PORTUAIRES MARITIMES**

#### ***Article 1 : Application***

Conformément à la Section 4 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord, les Parties Contractantes conviennent d'appliquer les dispositions du présent Protocole relatif aux ouvrages et équipements portuaires maritimes, lequel fait partie intégrante de l'Accord.

#### ***Article 2 : Teneur du Protocole***

Le présent Protocole régit l'utilisation par les Parties Contractantes, conformément à des principes d'égalité de traitement, des ouvrages et équipements portuaires maritimes de la République du Kenya en vue de l'acheminement des marchandises en transit dans les zones placées sous le contrôle de « Kenya Ports Authority » ou de tout autre opérateur portuaire exerçant légalement ses fonctions à Mombasa.

#### ***Article 3 : Définitions***

Les définitions applicables au présent Protocole sont celles figurant à l'Article 1 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord.

#### ***Article 4 : Utilisation des installations portuaires***

Le Gouvernement de la République du Kenya autorise l'utilisation par les autres Parties Contractantes de ses ouvrages et équipements maritimes pour l'acheminement des marchandises en transit et dans le cadre de transports inter-États à destination et en provenance des États du Corridor. Il accepte aussi de mettre à disposition, ou prend les dispositions nécessaires pour que les opérateurs dûment autorisés mettent à disposition, dans la mesure du possible, les entrepôts, hangars, espaces ouverts, et autres installations, ouvrages et équipements pertinents, aux conditions énoncées dans le présent Protocole.

#### ***Article 5 : Égalité de traitement des navires***

Le Gouvernement de la République du Kenya garantit que les navires soit immatriculés dans les autres Parties Contractantes, soit affrétés par elles, ou transportant des marchandises pour leur compte, ainsi que les équipages de ces navires, bénéficieront du même accès aux ouvrages et équipements portuaires et des mêmes conditions d'utilisation que les navires et équipages kenyans.

### ***Article 6 : Compétence en matière d'ouvrages, équipements et services portuaires***

La responsabilité globale de l'administration, de la gestion et de l'entretien des ouvrages et équipements mis à la disposition d'un État du Corridor continue d'incomber à « Kenya Ports Authority » ou à tout autre opérateur légalement désigné à cet effet pour des ouvrages et équipements spécifiques, conformément à la législation de la République du Kenya.

### ***Article 7 : Tarifs et redevances portuaires***

- a. Les droits et redevances portuaires publiés et effectivement perçus au titre du trafic de transit ou du commerce inter-États pour l'utilisation des ouvrages et équipements portuaires exploités par « Kenyan Ports Authority » ou par tout autre opérateur légalement désigné à cet effet, ne sont pas supérieurs à ceux acquittés par d'autres usagers pour l'utilisation des ouvrages et équipements portuaires dans des circonstances similaires.
- b. Tout traitement préférentiel spécial, toute réduction de tarif ou tout autre avantage consenti à une partie prenante d'une des Parties Contractantes, ou à une personne ou à une entité agissant à des fins commerciales pour une des Parties Contractantes, ou au titre de ses marchandises ou de ses véhicules, pour des services commerciaux ou autres, est accordé ou consenti à toute autre partie prenante des Parties Contractantes, ou toute autre personne ou entité agissant à des fins commerciales pour une des Parties Contractantes, ou au titre des marchandises ou moyens de transport, remplissant des conditions similaires à celles qui ont justifié le traitement préférentiel spécial, la réduction de tarif ou autre avantage consenti.

### ***Article 8 : Procédures***

Le Gouvernement de la République du Kenya confirme que les dispositions de la Section 8 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord concernant la simplification des procédures s'appliquent au Port de Mombasa, et tout autre port maritime du Kenya, de manière à accélérer et faciliter les opérations de transit et le trafic inter-États.

### ***Article 9 : Règlement des différends***

Tout différend entre les Parties Contractantes concernant l'interprétation du présent Protocole est réglé conformément aux dispositions de la Section 14 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord.

## PROTOCOLE N° 2

### ITINERAIRES, OUVRAGES ET EQUIPEMENTS

#### *Article 1 : Application*

Conformément à la Section 5 de l'Article 13 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord, les Parties Contractantes conviennent d'appliquer les dispositions du présent Protocole relatif aux itinéraires et ouvrages et équipements.

#### *Article 2 : Teneur du Protocole*

Les Parties Contractantes conviennent de désigner les itinéraires spécifiés dans la Section I du présent Protocole en tant qu'itinéraires pouvant être empruntés par les autres Parties Contractantes pour leur trafic de transit et de transport inter-États sur leurs territoires respectifs, de mettre à leur disposition les ouvrages et équipements spécifiés dans la Section II du présent Protocole aux fins dudit trafic et de s'assurer que les coûts de construction, d'entretien et de réparation de voies de communication sont répartis comme il est indiqué dans la Section III du présent Protocole.

#### *Article 3 : Définitions*

Les définitions applicables au présent Protocole sont celles exposées dans l'Article 1 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord.

### SECTION 1. DÉSIGNATION DES ITINÉRAIRES

#### *Article 4 : Itinéraires pour le trafic routier*

- a. Pour le passage du trafic routier transitant par le Kenya, le Gouvernement de la République du Kenya désigne les routes suivantes :

De	Par	À
Mombasa	Nairobi-Kisumu	Busia
Mombasa	Nairobi-Eldoret	Malaba

- b. Pour le passage du trafic routier transitant par l'Ouganda, le Gouvernement de la République de l'Ouganda désigne les routes suivantes :

De	Par	À
Malaba	Jinja-Kampala-Masaka-Kabale	Katuna

Malaba	Jinja-Kampala	Ishasha River
Malaba	Jinja-Kampala	Mpondwe
Malaba	Tororo	Goli
Malaba	Tororo	Arua
Busia	Jinja-Kampala-Masaka-Kabale	Katuna
Busia	Jinja-Kampala	Ishasha River
Busia	Jinja-Kampala	Arua
Busia	Tororo	Goli
Kasese	Ishaka-Ntungamo	Kagitumba
Kasese		Mpondwe
Kasese		Ishasha River

- c. Pour le passage du trafic routier transitant par le Rwanda, le Gouvernement du Rwanda désigne les routes suivantes:

De	Par	À
Kagitumba	Kigali-Butare	Akanyaru Haut
Kagitumba	Kigali-Butare	Cyangugu
Kagitumba	Kigali	Akanyaru Haut
Gatuna	Kigali-Butare	Cyangugu
Gatuna	Kigali-Ruhengeri	Gisenyi
Cyangugu		Bugarama
Cyanika	Ruhengeri	Gisenyi

- d. Pour le passage du trafic routier transitant par le Burundi, le Gouvernement du Burundi désigne les routes suivantes:

De	Par	À
Kanyaru Haut	Kayanza-Bujumbura	Gatumba
Gasenyi I	Kirundo-Ngozi	Bujumbura
Ruhwa	Rugombo-Bujumbura	Gatumba
Kanyaru Bas	Ngozi	Gitega

- e. Pour le passage du trafic routier transitant par la République Démocratique du Congo, le Gouvernement de la République démocratique du Congo désigne les routes suivantes:

De	Par	À
Aru	Bunia	Kisangani ou Isiro
Mahagi	Bunia	Kisangani ou Isiro
Kasindi	Beni	Kisangani ou Bunia
Ishasha	Goma	Goma Ville
Bukavu	Kindu	Kisangani

Kiliba	Uvira	Kalundu
Kavimvira	Uvira	Kalundu
Kamanyora	Bukavu	Kalundu

Les Parties Contractantes conviennent de prolonger l'itinéraire du Corridor Nord jusqu'au port de Banana sur la côte Atlantique et, ce faisant, de relier l'Océan Atlantique à l'Océan Indien. La République du Congo est responsable de la mise à disposition à cette fin des itinéraires sur son territoire.

***Article 5 : Itinéraires de transit pour le trafic par chemin de fer***

- a. Pour le passage du trafic ferroviaire transitant par le Kenya, le Gouvernement du Kenya désigne les itinéraires suivants:

De	Par	À
Mombasa	Nairobi-Nakuru	Malaba
Mombasa	Nairobi-Nakuru	Kisumu

- b. Pour le passage du trafic ferroviaire transitant par l'Ouganda, le Gouvernement de l'Ouganda désigne les itinéraires suivants:

De	Par	À
Tororo	Jinja-Kampala	Kasese
Tororo	Mbale-Gulu	Pakwach

Les Parties Contractantes conviennent de permettre le passage du trafic en transit et le transport inter-États par chemin de fer sur les itinéraires traversant leurs territoires.

***Article 6 : Itinéraires de transit par les voies de navigation intérieure***

Les Parties Contractantes conviennent de désigner les itinéraires empruntables pour le trafic inter-États ou en transit sur leurs voies de navigation intérieure

***Article 7 : Itinéraire de l'oléoduc***

Les Gouvernements des Parties Contractantes intéressés par l'extension de l'oléoduc feront connaître en temps utile, et s'il y a lieu, les itinéraires qu'ils auront désignés à cet effet.

***Article 8 : Itinéraires et postes frontières approuvés par les Douanes***

Les itinéraires approuvés par les Douanes pour le passage du trafic en transit et le transport de marchandises dans le cadre du commerce inter-États, ainsi que les Bureaux de douane désignés



pour le dédouanement dudit trafic sont spécifiés dans le Protocole n° 3 à l'Accord, relatif au contrôle douanier.

## SECTION II. OUVRAGES ET ÉQUIPEMENTS SUR LES ITINÉRAIRES DÉSIGNÉS

### *Article 9 : Ouvrages et équipements pour le trafic routier*

- a. Les Parties Contractantes conviennent d'assurer la disponibilité des installations, ouvrages et équipements, désignés ci-après au trafic de transit et aux transports de marchandises inter-États le long des routes stipulées dans la Section 1 du présent Protocole :
- i. Service de premier secours ;
  - ii. Ateliers de réparation;
  - iii. Stations d'essence;
  - iv. Bureaux de poste et télécommunications et facilités bancaires;
  - v. Ouvrages et équipements de chargement et de déchargement ;
  - vi. Lieux d'entreposage ; et
  - vii. Restaurants et aires de repos ;
  - viii. Facilités de sécurité, parkings, et services de secours ;
  - ix. [Postes de Police](#)
  - x. [Recherche et secours](#)
  - xi. [Facilité de banque](#)
- b. Les Parties Contractantes conviennent que les ouvrages, équipements et services énumérés ci-dessus peuvent être fournis par des entrepreneurs privés.

### *Article 10 : Ouvrages et équipements pour le trafic ferroviaire*

- a. Les Parties Contractantes conviennent de veiller à ce que les ouvrages et équipements nécessaires pour les opérations de chargement, de déchargement, de rupture de charge (si nécessaire) et d'entreposage soient mises à disposition pour les marchandises transportées à l'intention des parties contractantes par chemin de fer et transférées dans des véhicules de transport routier, ou inversement dans des gares ferroviaires appropriées, contre paiement du coût des achats de fournitures et autres et des services rendus, aux mêmes prix que ceux demandés aux utilisateurs locaux.
- b. Les parties contractantes conviennent que les ouvrages, équipements et services énumérés ci-dessus peuvent être fournis par des entrepreneurs privés.

### **SECTION III. DEVELOPPEMENT ET ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES, RÉPARTITION DES COÛTS**

#### ***Article 11 : Entretien des infrastructures***

Les Parties Contractantes adoptent les politiques et mesures requises en matière *d'entretien, financement* et gestion des infrastructures, y compris des mesures encourageant la participation d'entrepreneurs privés, pour assurer que les itinéraires situés sur leurs territoires et désignés dans le présent Protocole pour le passage du trafic en transit ou du transport inter-États offrent de bonnes conditions de sécurité et d'utilisation.

#### ***Article 12 : Péages routiers***

Sous réserve des dispositions de la Section 9 de l'Article 37 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord, prohibant les discriminations, chacune des Parties Contractantes peut, par l'intermédiaire d'une autorité compétente désignée à cet effet, percevoir un péage au titre des dépenses occasionnées par l'entretien des tronçons routiers empruntés par le trafic en transit ou les transports inter-États.

#### ***Article 13 : Construction de nouvelles voies, ouvrages et équipements***

Si une Partie Contractante désire construire de nouvelles voies de communication ou installations sur les itinéraires, elle conclut un accord à cette fin avec la Partie Contractante sur le territoire de laquelle la voie de communication ou les installations doivent être construites ou mises en place. La construction de ces nouvelles voies de communication ou installations s'effectue selon les dispositions convenues entre les Parties Contractantes.

#### ***Article 14 : Protection des intérêts des États traversés par le trafic de transit***

Les Parties Contractantes peuvent restreindre ou interdire le trafic en transit ou le transport inter-États sur certains itinéraires pendant la durée de travaux de réparation ou pendant le temps nécessaire à l'élimination d'un risque pour la sécurité du public ou une situation d'urgence. Si elles décident de restreindre ou d'interdire le trafic en transit ou le transport inter-États pour d'autres motifs que des cas d'urgence, les Parties Contractantes qui imposent lesdites restrictions ou interdictions notifient à l'avance les autorités compétentes des autres Parties Contractantes.



## PROTOCOLE N° 3

### CONTROLE ET OPERATIONS DOUANIERS

#### *Article 1 : Application*

- a. Conformément à la Section 7 de l'Article 22 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord, les Parties Contractantes conviennent d'appliquer les dispositions du présent Protocole relatif au contrôle douanier.
- b. Les dispositions de ce Protocole ne font pas obstacle à l'application des dispositions du Protocole sur le commerce de transit et les facilités de transit annexé au Traité du Marché Commun de l'Afrique Orientale et australe, que les Parties Contractantes ont ratifié.

#### *Article 2 : Teneur du Protocole*

Ce Protocole couvre l'emploi des documents douaniers qui ont un impact sur l'efficacité des opérations de transit et de transport.

#### *Article 3 : Définitions*

Aux fins du présent Protocole, outre les définitions contenues dans l'Article 1 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord, les termes et expressions ci-après ont les significations suivantes :

**Document de transit du Marché Commun** : tout type de document des douanes servant de déclaration de transit établi sous la forme approuvée par le Conseil des Ministres du Marché Commun de l'Afrique orientale et australe, en vue de son utilisation dans les États du Marché Commun, et en particulier le document qui fait l'objet de ([l'Annexe I](#)) au présent Protocole.

**Garantie douanière** : engagement vis-à-vis de la douane sous forme de dépôt en espèces, de caution ou de garantie écrite certifiant qu'une obligation à l'égard de la douane sera exécutée. Elle équivaut à la garantie stipulée dans le Protocole sur le commerce de transit et les facilités de transit annexé au Traité du Marché Commun de l'Afrique orientale et australe.

**Transit douanier** : régime douanier sous lequel sont placées les marchandises transportées sous *contrôle douanier* d'un bureau de douane à un autre bureau de douane.

**Opération de transit douanier** : transport des marchandises en transit douanier, d'un bureau de douane de départ à un bureau de douane de destination.

**Déclarant** : Toute personne qui fait une déclaration de marchandises ou au nom de laquelle cette déclaration est faite.

**Droits et taxes à l'importation ou à l'exportation** : droits de douane et tout autres droits, taxes et redevances ou impositions diverses qui sont perçus à l'occasion ou au titre de l'importation ou de l'exportation des marchandises, à l'exception des redevances et impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus.

**Moyens de transport** : véhicule, camion, wagon ou voiture de chemins de fer, navire de mer, bateau de navigation intérieure, conteneur, ou autre équipement précis utilisé pour le transport de marchandises ou de personnes.

**Bureau de passage** : tout bureau de douane par lequel passent les marchandises au cours d'une opération de transit douanier.

**Bureau de départ** : tout bureau de douane où commence une opération de Transit douanier. Ledit bureau est équivalent aux Bureau de douane de départ défini dans le Protocole sur le commerce de transit et les facilités de transit du Traité du Marché commun d'Afrique orientale et australe.

**Bureau de destination** : tout bureau de douane où prend fin une opération de Transit douanier. Ledit bureau est équivalent aux Bureau de douane de destination défini dans le Protocole sur le commerce de transit et les facilités de transit du Traité du Marché commun d'Afrique orientale et australe.

**Admission temporaire** : régime douanier sous lequel certaines marchandises peuvent être importées dans un territoire douanier sans être soumises aux droits et taxes à l'importation. Lesdites marchandises doivent être importées dans un but défini et destinées à être réexportées, dans un délai déterminé, sans avoir subi de modification, exception faite de la dépréciation normale des marchandises par suite de l'usage qui en est fait.

**Unité de transport** : Voir **Moyens de transport**

## SECTION 1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### *Article 4 : Portée du Protocole*

Les dispositions du présent Protocole s'appliquent au transport, soit dans des unités de transport pouvant être dûment scellées par les Services des Douanes, soit dans des matériels de transport ne pouvant pas être scellés, de marchandises en transit douanier :

- a. expédiées du territoire d'une Partie Contractante à destination d'un lieu situé sur le territoire d'un pays tiers, en passant par le territoire d'une ou de plusieurs Partie(s) Contractante(s) ;
- b. expédiées du territoire d'un pays tiers à destination d'un lieu situé sur le territoire d'une Partie Contractante en passant par le territoire d'une ou plusieurs Partie(s) Contractante(s),et ;
- c. expédiées du territoire d'une Partie Contractante à destination d'un lieu situé sur le territoire d'une autre Partie Contractante, en passant par le territoire d'une troisième Partie Contractante.

***Article 5 : Droits et taxes, admission temporaire***

- a. Les Parties Contractantes conviennent de ne pas assujettir les marchandises à destination ou en provenance du territoire des autres Parties Contractantes et transportées en transit douanier sur leur territoire, au paiement ou à la consignation de droits et taxes à l'importation ou à l'exportation, sous réserve de l'observation des conditions prescrites dans le présent Protocole.
- b. Les Parties Contractantes conviennent d'accorder l'admission temporaire à tous les moyens de transport utilisés ou destinés à être utilisés pour le transport des marchandises en transit douanier sur leur territoire. Aucune garantie ni document d'admission temporaire ne sont exigés pour ces moyens de transport.
- c. Les Parties Contractantes conviennent d'exonérer du paiement des droits et taxes à l'importation les produits suivants : le carburant et les huiles lubrifiantes contenus à l'arrivée dans les réservoirs normaux des moyens de transport, les pièces de rechange, les accessoires et les équipements, y compris les équipements spéciaux utilisés pour le chargement, le déchargement, la manutention et la protection des marchandises, importés avec le moyen de transport et destinés à être réexportés avec ce dernier.
- d. Les Parties Contractantes conviennent également d'accorder l'admission temporaire aux véhicules d'entretien ou de dépannage, aux pièces détachées et aux équipements destinés à être utilisés pour une réparation ou un entretien en vue de remplacer des pièces ou des équipements incorporés ou utilisés dans un moyen de transport pour lequel l'admission temporaire sur leur territoire a déjà été accordée. Une garantie douanière et un document d'admission temporaire peuvent être exigés pour ces pièces détachées et équipements.

***Article 6 : Itinéraires pour le transit douanier***

Les Parties Contractantes prennent les dispositions nécessaires pour que les itinéraires de transit spécifiés dans le Protocole N° 2 à l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord relatif aux itinéraires, ouvrages et équipements puissent être utilisés pour les opérations de transit douanier sur leurs territoires respectifs.

***Article 7 : Bureaux de douane désignés pour le transit douanier et le transport inter-Etat***

- a. Le Kenya désigne les bureaux de douane ci-après, qu'il a, aux fins du présent Protocole, habilités à faire fonction de :
- Bureau de départ : Mombasa, Nairobi, Nakuru, Eldoret, Malaba, Busia  
Bureau de passage : Nairobi, Kisumu, Eldoret  
Bureau de destination : Mombasa, Nairobi, Malaba, Busia,
- b. L'Ouganda désigne les bureaux de douane ci-après, qu'il a, aux fins du présent Protocole, habilités à faire fonction de :
- Bureau de départ : Malaba, Busa, Tororo  
Bureau de passage : Lugazi, Kampala  
Bureau de destination : Katuna, Kasese, Cyanika, Mirama Hill, Mpondwe, Goli, Arua, Ishasha River
- c. Le Rwanda désigne les bureaux de douane ci-après, qu'il a, aux fins du présent Protocole, habilités à faire fonction de :
- Bureau de départ : Gatuna, Kagitumba, Cyanika, Gisenyi, Cyangugu  
Bureau de passage : Gatuna, Kigali, Akanyaru Haut, Ruhengeri  
Bureau de destination : Akanyaru Haut, Gisenyi, Cyanika, Kigali, Cyangugu, Bugarama
- d. Le Burundi désigne les bureaux de douane ci-après, qu'il a, aux fins du présent Protocole, habilités à faire fonction de :
- Bureau de départ : Gasenyi I, Kanyaru Haut  
Bureau de passage : Bujumbura Port  
Bureau de destination : Gatumba, Ruhwa, Bujumbura Port
- e. La République Démocratique du Congo désigne les bureaux de douane ci-après, qu'elle à, aux fins du présent Protocole, habilités à faire fonction de :
- Bureau de départ : Arua, Mahagi, Kasindi, Ishasha, Bunagana, Goma, Kavimvira, Ruzizi I, Ruzizi II, Kamanyora
- Bureau de passage: Arua, Mahagi, Kasindi, Ishasha, Bunagana, Goma, Kavimvira, Ruzizi I, Ruzizi II, Kamanyora
- Bureau de destination : Bunia, Kisangani, Isiro, Beni, Goma Ville, Uvira, Kalundu, Bukavu, Kiliba, Kindu, Baraka, Butembo

***Article 8 : Heures d'ouverture et compétence des bureaux de douane aux frontières pour le transit douanier***

- a. Aux fins du présent Protocole, les bureaux de douane correspondants qui sont situés sur une frontière commune sont ouverts tous les jours, y compris les dimanches et jours fériés. Les heures de travail doivent être harmonisées et les Parties Contractantes conviennent de prendre toutes les dispositions nécessaires pour permettre à leurs bureaux de douanes de cheminer vers le fonctionnement 24 heures sur 24.
- b. Les services douaniers compétents examinent régulièrement la faisabilité d'un allongement des heures ouvrables des bureaux aux frontières, dans le but d'appliquer une telle mesure dès que sa faisabilité sera établie.
- c. Les Parties Contractantes autorisent leurs bureaux de douane correspondants à dédouaner toutes les marchandises transportées en transit douanier conformément aux dispositions du présent Protocole.

***Article 9 : Document de transport du Marché Commun pour le transit douanier***

- a. Les Parties Contractantes prescrivent par la présente l'emploi du Document de transit du Marché Commun, conformément aux dispositions du présent Protocole. Les règles applicables à la préparation de ce document sont celles stipulées dans l'Annexe 1 au présent Protocole.
- b. Un Document de transit du Marché Commun n'est valable que pour une seule opération de transit mais il contient le nombre de volets détachables de contrôle douanier et de décharge nécessaires pour le transport en question.

***Article 10 : Garantie douanière***

- a. Toutes les opérations de transit des marchandises doivent s'accompagner d'une caution ou autre forme de garantie douanière.
- b. Les Parties Contractantes s'engagent à utiliser et à accepter comme garantie douanière pour assurer que toute obligation résultant d'une opération de transit douanier effectuée conformément aux dispositions du présent Protocole, le Système régional de Garantie Douanière du COMESA . Le carnet de transit du COMESA est un document imprimé qui est utilisé dans tout processus de transit comme une preuve de garantie valable et conforme aux exigences douanières au sein de chaque juridiction ou domaine traversé.



- c. Le montant de la garantie douanière pour une seule opération de transit douanier est déterminé de façon à couvrir tous les droits et taxes à l'importation exigibles à l'égard des marchandises transportées.
- d. Les personnes qui effectuent régulièrement des opérations de transit douanier sont habilitées à déposer une garantie globale d'une durée de validité d'un an.
- e. En cas de dépôt d'une garantie globale, les autorités douanières n'exigent pas la présentation d'un exemplaire du document de garantie délivré par l'institution garante au début de l'opération de transit douanier, à moins qu'elles n'aient des doutes sur la validité des informations détaillées relatives à la garantie. Elles acceptent les informations détaillées qui figurent sur le Document de transit du Marché commun applicable au transit en question.
- f. La garantie couvre la responsabilité vis à vis des autorités de toute Partie Contractante à partir du moment où le Document de Transit du Marché Commun a été accepté par les services douaniers de ladite Partie Contractante..

#### ***Article 11: Obligations des Parties Contractantes***

- a. Chaque Partie Contractante prend les dispositions nécessaires pour faciliter le transfert à d'autres Parties Contractantes des fonds nécessaires au paiement des primes et autres frais que doivent acquitter un garant en application des dispositions du présent Protocole ou des amendes qui pourront être infligées si une infraction est commise au cours d'une opération de transit.
- b. Les Parties Contractantes conviennent de faire en sorte que la responsabilité du garant s'étende aux droits d'entrée ou de sortie devenus exigibles, majorés, s'il y a lieu, des intérêts de retard et autres frais, ainsi qu'aux amendes encourues par le titulaire du document de transit du Marché commun et les personnes participant au transport en transit en vertu des lois et règlements de douane du pays dans lequel une infraction aura été commise. Le garant sera tenu, conjointement et solidairement avec les contrevenants,
- c. Quand les services douaniers d'une Partie Contractante auront déchargé, sans réserve, un document de transit du Marché Commun, ils ne pourront plus réclamer au garant le paiement des droits de douane afférents à l'opération couverte par le document à moins que la décharge n'ait été obtenue abusivement ou frauduleusement.
- d. La non décharge d'un document de transit du Marché Commun et toute demande de paiement présentée au garant sont notifiées dans un délai d'un an à compter de la date de la prise en charge dudit Document.
- e. La demande de paiement des montants dus en application des dispositions du paragraphe 2 du présent article sera présentée dans un délai de trois ans à compter de la date de notification de la non-décharge du document de transit du Marché commun ou de l'obtention de la décharge frauduleusement ou abusivement. Toutefois, si dans le

délai de trois ans auquel il est fait référence ici une action en justice est engagée, la demande de paiement sera présentée dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle la décision judiciaire sera devenue exécutoire.

***Article 12 : Conditions techniques applicables aux unités de transport  
pouvant être scellées***

- a. Les unités de transport destinées à être scellées par les services douaniers pour les opérations de transport effectuées en application du présent Protocole doivent être agréées pour le transport de marchandises sous scellement douanier conformément aux dispositions de l'alinéa (b) de l'Article 11 et sont construites et aménagées de telle façon :
- i. qu'un scellement douanier puisse y être apposé simplement et efficacement ;
  - ii. qu'aucune marchandise ne puisse être extraite de la partie scellée des unités de transport ou y être introduite sans rupture du scellement douanier ou sans laisser de traces visibles d'effraction ;
  - iii. qu'elles ne comportent aucun espace caché permettant de dissimuler des marchandises ;
  - iv. que tous les espaces susceptibles de contenir des marchandises soient facilement accessibles pour les visites douanières.
- b. Les Parties Contractantes prennent les dispositions nécessaires pour accepter, sans exiger un nouvel agrément, les unités de transport agréées par les autorités compétentes des autres Parties Contractantes et les unités de transport agréées en application d'un instrument international prescrivant les conditions et les modalités d'agrément des unités de transport destinées au transport international des marchandises placées sous scellement douanier.

***Article 13 : Scellements douaniers***

Les scellements douaniers à utiliser pour le transit douanier doivent être conformes aux conditions minimales prescrites à l'Article 19 du présent Protocole.

- a. Les scellements douaniers apposés par les services douaniers des autres Parties Contractantes ou d'un pays tiers qui sont conformes aux conditions prescrites à l'Annexe 2 du présent Protocole sont acceptés aux fins du présent Protocole. Les Parties Contractantes se réservent le droit d'apposer leurs propres scellements lorsque lesdits scellements étrangers sont jugés insuffisants ou n'offrent pas la sécurité voulue, ou encore lorsque leurs propres services douaniers ont procédé à l'examen des marchandises.
- b. Les scellements étrangers acceptés en application du paragraphe 2 du présent article bénéficient de la même protection juridique que les scellements nationaux.
- c. Les Parties Contractantes doivent fournir les unes aux autres des spécimens des scellements douaniers qu'elles utilisent aux fins du transit douanier.

## SECTION II. FORMALITÉS À ACCOMPLIR AU BUREAU DE DÉPART

### *Article 14 : Formalités documentaires*

- a. Le déclarant présente aux services douaniers du bureau de départ les marchandises à acheminer en transit douanier, accompagnées du Document de Transit du Marché commun et des documents commerciaux ou des documents de transport exigibles. Un volet du Document de Transit du Marché commun est conservé au bureau de départ jusqu'à la réception du volet prévu au paragraphe 1 de l'Article 17 du présent Protocole, confirmant que les marchandises ont effectivement quitté le territoire douanier.
- b. Les services douaniers du bureau de départ s'assurent :
  - i. que le Document de Transit est dûment rempli ;
  - ii. que les marchandises déclarées pour le transit douanier sont bien celles qui sont spécifiées dans le Document de Transit du Marché commun ; et
  - iii. le cas échéant, que la garantie est en bon ordre.

### *Article 15 : Formalités relatives à l'utilisation des scellements douaniers*

- a. Lorsque les marchandises sont transportées dans une unité de transport répondant aux conditions indiquées à l'Article 12 du présent Protocole, les services douaniers scellent l'unité de transport.
- b. Dans certaines circonstances, les services douaniers peuvent sceller les unités de transport qui n'ont pas été agréées pour le transport des marchandises sous scellement douanier, s'il est établi à leur satisfaction que ces unités, une fois scellées, offrent une sécurité suffisante.
- c. La description détaillée des scellements douaniers apposés et la date à laquelle lesdits scellements ont été apposés sont dûment portées sur le Document de Transit du Marché Commun pour permettre au bureau de destination d'identifier l'envoi et de détecter toute manipulation frauduleuse éventuelle.
- d. Lorsque les marchandises sont acheminées dans une unité de transport ne pouvant pas être dûment scellée, les marchandises sont identifiées et toute manipulation non autorisée est rendue aisément décelable soit par l'apposition d'un scellement douanier sur chaque colis, soit par l'apposition de marques d'identification, la description des marchandises en se référant à des échantillons, plans, dessins ou photographies joints au Document de Transit du Marché Commun, soit par la vérification complète des marchandises et la mention du résultat de ladite vérification sur le Document de Transit le résultat de cette vérification ; les marchandises peuvent aussi être transportées sous escorte de douane.

### ***Article 16 : Mesures de contrôle supplémentaires***

Les services douaniers imposent, les mesures suivantes uniquement dans les cas où ils le jugent indispensable :

- a. l'obligation de transporter les marchandises en provenance ou à destination du territoire d'une autre Partie Contractante soit effectué sous escorte de douane sur le territoire de ladite Partie Contractante ; ou
- b. l'obligation de respecter un délai maximum pour la présentation des marchandises à un bureau de douane déterminé sur leur propre territoire.

### **SECTION III. FORMALITÉS À ACCOMPLIR AUX BUREAUX DE PASSAGE ET DE DESTINATION**

#### ***Article 17 : Formalités au bureau de passage***

- a. Lorsque les marchandises quittent un territoire douanier, les services douaniers du bureau par lequel lesdites marchandises passent s'assurent que les scellements douaniers ou les marques d'identification sont intacts et, s'il y a lieu, que l'unité de transport présente une sécurité douanière suffisante ; les services douaniers consignent le résultat de leur vérification sur le Document de Transit du Marché commun, conservent un volet dudit Document de Transit et transmettent un autre volet au bureau de passage par lequel les marchandises pénètrent dans le pays de transit suivant. Lorsque le bureau de destination réceptionne ce dernier volet, conformément au paragraphe b. ci-dessous, ledit bureau de destination renvoie ledit volet au bureau de départ, ou, pour les pays de transit, au bureau de passage par lequel les marchandises ont pénétré sur le territoire douanier.
- b. Lorsque les marchandises sont importées sur un territoire douanier, les services douaniers du bureau par lequel lesdites marchandises rentrent s'assurent que le Document de Transit du Marché commun est en règle, que les scellements douaniers ou les marques d'identification apposés antérieurement sont intacts, que, s'il y a lieu, l'unité de transport présente une sécurité douanière suffisante, et que la garantie est valide ; les services douaniers consignent le résultat de leur vérification sur le Document de Transit, conservent un volet dudit Document de Transit, et retournent un autre volet au Bureau de passage du territoire douanier d'où les marchandises ont été importées.
- c. Lorsqu'un bureau de passage enlève un scellement douanier ou une marque d'identification, notamment parce qu'il n'offre pas la sécurité voulue, il consigne les caractéristiques des nouveaux scellements douaniers ou marques d'identification sur le Document de Transit qui accompagne les marchandises.

***Article 18 : Formalités au Bureau de destination***

- a. Au bureau de destination, les services douaniers s'assurent que les scellements ou les marques d'identification sont intacts, et vérifient que l'unité de transport offre à tous autres égards une sécurité suffisante. Ils peuvent également procéder à une vérification sommaire ou détaillée des marchandises mêmes.
- b. Après s'être assurés du respect de toutes les obligations relatives à l'opération de transit douanier, les services douaniers du bureau de destination consignent le résultat de leur vérification sur le Document de Transit du Marché commun. Ils renvoient également un volet dudit Document de Transit au bureau de douane compétent, de façon à permettre aux services douaniers de ce bureau de prendre toutes les mesures, documentaire ou autres, nécessaires à l'achèvement de l'opération de transit douanier.

**SECTION IV. ASSISTANCE ADMINISTRATIVE MUTUELLE**

***Article 19 : Échange d'informations***

Les services douaniers des Parties Contractantes doivent se communiquer les uns aux autres, aussi rapidement que possible après qu'il le leur ait été demandé :

- a) tout renseignement dont ils disposent au sujet des Documents de Transit qui ont été établis ou acceptés sur leurs territoires mais qui sont soupçonnés d'être frauduleux ;
- b) tout renseignement dont ils disposent qui permet de vérifier l'authenticité des scellements dits avoir été apposés sur leurs territoires.
- c) Toute autre information relative au mouvement des marchandises et moyens de transport.

***Article 20 : Notification des inexactitudes***

Les services douaniers des Parties Contractantes se notifient réciproquement, spontanément et sans délai, de toute inexactitude grave concernant une information figurant sur un Document de Transit ou de toute autre irrégularité grave découverte à l'occasion d'une opération de transit douanier effectuée conformément aux dispositions du présent Protocole, afin qu'il soit procédé à une investigation, à la collecte des droits et taxes qui peuvent être exigibles et que toute répétition des faits constatés soit évitée.

## SECTION V. INSTALLATIONS D'ENTREPOSAGE

### ***Article 21 : Autorisation d'entreposer des marchandises en transit***

- a. Les Parties Contractantes autorisent l'entreposage sur leur propre territoire des marchandises en provenance ou à destination du territoire d'une autre Partie Contractante, dans un dépôt temporaire ou dans un entrepôt de douane, lorsque cet entreposage est nécessaire après ou avant une opération de transit douanier, ou à un stade quelconque de ladite opération, notamment à un poste frontalier pendant une période suffisamment longue pour permettre l'acheminement des marchandises jusqu'à leur destination finale dans un pays tiers ou leur placement sous transit douanier.
- b. L'entreposage est limité à une période convenue entre services douaniers. À la fin de cette période, les marchandises non dédouanées sont détruites ou vendues conformément à la législation et à la réglementation douanière applicables au lieu d'entreposage. Les services douaniers peuvent, à tout moment, donner l'ordre de vendre ou de détruire les marchandises périssables si leur condition de conservation présente ou prévue à brève échéance le justifie.

### ***Article 22 : Opérations dont peuvent faire l'objet les marchandises entreposées***

- a. Les opérations normalement requises pour conserver en bon état les marchandises stockées sont autorisées par les services des douanes. Ces opérations sont notamment le nettoyage, le battage, le dépoussiérage, le tri, la remise en l'état ou le remplacement des emballages défectueux.
- b. Les marchandises peuvent également faire l'objet des opérations usuelles nécessaires à faciliter leur enlèvement du dépôt et leur acheminement ultérieur. Ces opérations sont notamment le tassement, la pesée, le marquage et l'étiquetage.

### ***Article 23 : Documents relatifs à l'entreposage***

Les marchandises arrivant dans un lieu d'entreposage sont admises en dépôt temporaire sous couvert du document commercial ou du document de transport qui les accompagne, par exemple un Manifeste de marchandises, un Document de transport multimodal, un récépissé de chargement, une Lettre de transport aérien ou un Document de Transit du Marché Commun pour le Transit douanier. Les marchandises mises en entrepôt de douane sont assujetties à la procédure du régime national de l'entrepôt de douane.

## SECTION VI. DISPOSITIONS DIVERSES

### *Article 24 : Priorité à certains envois*

Les Parties Contractantes accordent, dans tout bureau de douane où des formalités de dédouanement interviennent au cours d'une opération de transit douanier, la priorité aux envois d'animaux vivants, de marchandises périssables ou d'autres marchandises ayant un caractère d'urgence et qui requièrent impérativement un transport rapide.

### *Article 25 : Marchandises dangereuses*

Le transport de marchandises dangereuses en transit douanier est régi par les dispositions du Protocole N°.10 au présent Accord, relatif à la manutention des marchandises dangereuses.

### *Article 26 : Accidents*

Tout accident et tout autre événement imprévu survenant pendant le transport et affectant l'opération de transit douanier sont signalés à la douane ou aux autres autorités compétentes les plus proches du lieu de l'accident ou de l'événement imprévu, lesquelles autorités procèdent alors à la vérification dudit accident ou événements imprévu. En cas d'accident ou de danger imminent, requérant le déchargement immédiat de la totalité ou d'une partie du contenu d'un moyen de transport, le transporteur peut, à son initiative, prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des marchandises transportées. Le transporteur informe, dès que possible, le bureau de départ et le bureau de douane le plus proche. Lorsqu'il y a lieu, le transporteur prend les mesures nécessaires pour transférer les marchandises dans un autre moyen de transport en présence des services douaniers compétents ou de toute autre autorité locale dûment agréée. Lesdits services douaniers ou ladite autorité locale agréée cautionnent le Document de Transit du Marché Commun, sur lequel est porté le détail des marchandises transbordées sur le nouveau moyen de transport et, lorsque cela est possible, apposent les scellements douaniers.

### *Article 27 : Dispense de paiement*

- a. Les Parties Contractantes dispensent du paiement des droits et taxes à l'importation normalement exigibles, lorsqu'il est établi à la satisfaction des services douaniers que les marchandises en provenance ou à destination d'une autre Partie Contractante et transportées en transit douanier ont été détruites ou irrémédiablement perdues par suite d'un accident, d'un cas de force majeure ou de causes tenant à leur nature en quantité ou en volume.
- b. Les marchandises restantes peuvent être :
  - i. mises à la consommation en l'état, comme si elles avaient été importées dans ledit état ; ou
  - ii. réexportées ; ou



- iii détruites ou traitées de manière à leur ôter toute valeur commerciale, sous contrôle de la douane et sans frais pour le Trésor public ; ou
- iv avec le consentement des services douaniers, abandonnées sans frais au profit du Trésor public.

***Article 28 : Examen des conditions d'application des dispositions du présent Protocole***

Des représentants des Administrations douanières des Parties Contractantes et des Associations des Parties prenantes se réunissent au moins une fois par an, ou à la demande d'une Partie Contractante ou de l'Autorité de Coordination du Transport de Transit, par l'intermédiaire de son Secrétariat, pour assurer le suivi de l'application des dispositions du présent Protocole.

***Article 29 : Acceptation d'unités de transport***

Outre les unités de transport approuvées par leurs autorités compétentes, les Parties Contractantes s'engagent à accepter, sans autre procédure d'approbation, les unités de transport approuvées conformément aux dispositions d'un des instruments internationaux indiqués dans l'Annexe III au présent Protocole, qui stipulent les conditions et les procédures d'approbation des unités de transport destinées au transport international de marchandises sous scelléments douaniers. Les dispositions du paragraphe (b) de l'Article 13 concernent seulement les sections desdits instruments spécifiant les conditions d'approbation des scelléments des unités de transport et n'impliquent pas l'acceptation des autres dispositions des instruments en question.

**Annexe I au Protocole N° 3**

## RÈGLES APPLICABLES AU DOCUMENT DE TRANSIT DU MARCHÉ COMMUN DE L'AFRIQUE ORIENTALE ET AUSTRALE

### Annexe II au Protocole N° 3

#### CONDITIONS MINIMALES AUXQUELLES DOIVENT RÉPONDRE LES SCELLEMENTS DOUANIERS

Les scellements douaniers doivent répondre aux conditions minimales suivantes :

**1. Conditions générales relatives aux scellements :**

Les scellements et pièces d'assemblage doivent :

- a) être solides et durables ;
- b) pouvoir être apposés rapidement et aisément ;
- c) pouvoir être contrôlés et identifiés facilement ;
- d) être tels qu'il soit impossible de les enlever ou de les défaire sans les briser ou d'effectuer des manipulations irrégulières sans laisser de traces ;
- e) être tels qu'il soit impossible d'utiliser le même scellement plus d'une fois ;
- f) être constitués de telle manière que la copie ou la contrefaçon en soit rendue aussi difficile que possible.

**2. Spécifications matérielles du scellé :**

- a) la forme et les dimensions du scellé doivent être telles qu'on puisse facilement distinguer les marques d'identification ;
- b) les œillets ménagés dans un scellé doivent avoir des dimensions correspondant à celles du lien utilisé et doivent être disposés de telle sorte que le lien soit maintenu fermement en place lorsque le scellé est fermé ;
- c) la matière à utiliser doit être assez résistante pour éviter les ruptures accidentelles et une détérioration trop rapide (par agents atmosphériques ou chimiques, par exemple) ainsi que pour éviter qu'il soit possible d'effectuer des manipulations irrégulières sans laisser de traces.

**3. Marques d'identification :**

Le scellement doit comporter des marques :

- a) indiquant qu'il s'agit d'un scellé douanier par la mention des mots « Customs » ou « Douane » ;

- b) indiquant le pays qui a apposé le scellement, de préférence au moyen des signes distinctifs utilisés pour indiquer les pays d'immatriculation des véhicules automobiles dans la circulation internationale ;
- c) permettant de déterminer le bureau de douane par lequel ou sous l'autorité duquel le scellement a été apposé, par exemple, au moyen de lettres ou de chiffres conventionnels.

### **Annexe III au Protocole N° 3**

#### **LISTE DES INSTRUMENTS INTERNATIONAUX PRESCRIVANT LES CONDITIONS ET LES MODALITÉS D'AGRÈMENT DES CONTENEURS**

Les instruments internationaux prescrivant les conditions et les modalités d'agrément des conteneurs sont les suivants :

1. Convention douanière relative aux conteneurs, 18 mai 1956, Genève ;
2. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnet TIR, 15 janvier 1959, Genève ;
3. Convention douanière relative aux conteneurs, 2 décembre 1972, Genève
4. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnet TIR, 14 novembre 1975, Genève ;
5. Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, 2 décembre 1972, Genève ;
6. Amendements à la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, 2 avril 1981 ;
7. Amendements à la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs et à ses Annexes, 2 novembre 1993.

Il y a un certain nombre de normes internationales concernant les conteneurs de transport de marchandises qui servent à définir la terminologie ainsi que les précisions techniques pouvant être utiles dans le contexte du dédouanement des conteneurs. Quelques-unes de ces normes figurent ci-dessous à titre d'information :

- ISO 668-1979, Conteneurs de la série 1 – Classification, dimensions extérieures et masses brutes maximales ;
- ISO 830-1981, Conteneurs pour le transport de marchandises – Terminologie ;
- ISO 1161-1980, Conteneurs de la série 1 – pièces de coin – Spécifications ;
- ISO 1496/1-1978, Conteneurs de la série 1 – Spécifications et essais –

Partie 1 : Conteneurs, usage général ;

- ISO 1496/2-1979, Conteneurs de la série 1 – Spécifications et essais –

Partie 2 : Conteneurs à caractéristiques thermiques ;

- ISO 1496/3-1981, Conteneurs de la série 1 – Spécifications et essais –

Partie 3 : Conteneurs citernes pour les liquides et le gaz ;

- ISO 1496/5-1977, Conteneurs de la série 1 – Spécifications et essais –

Partie 4 : Conteneurs plates-formes ;

- ISO 1496/6C-1977, Conteneurs de la série 1 – Spécifications et essais

Partie 5 : Conteneurs type plate-forme à parois ouvertes, avec superstructure complète ;

- ISO 3874/1979, Conteneurs de la série 1 – Manutention et fixation ;
- ISO 6346-1981, Conteneurs pour le transport de marchandises – Codage, identification et marquage ;
- ISO 6359-1982, Conteneurs – Plaque unique d'identification.



## PROTOCOLE N° 4

### DOCUMENTATION ET PROCEDURES

#### *Article 1 : Application*

Conformément à la Section 8 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord, les Parties Contractantes conviennent d'appliquer les dispositions du présent Protocole relatif à la documentation et aux procédures, qui fait partie intégrante de l'Accord.

#### *Article 2 : Teneur du Protocole*

Le présent Protocole contient les dispositions relatives aux documents devant être utilisés dans le cadre de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord, et les dispositions relatives aux normes et documents internationaux applicables au commerce de transit et au transport inter-États dans les États du Corridor Nord. Le Protocole contient également des dispositions relatives aux procédures à suivre, établies sur la base des dispositions d'autres Protocoles à l'Accord.

#### *Article 3 : Définitions*

Aux fins du présent Protocole, les expressions ci-après ont les significations qui leur sont données ici :

**Déclaration de marchandises pour le transit douanier :** Document établi sous la forme prescrite, par lequel les intéressés déclarent des marchandises aux fins de transit douanier et communiquent les renseignements détaillés dont la Douane exige la déclaration dans le cadre de la demande de transit douanier.

**Procédé de frappe unique :** Procédé de reproduction permettant le transfert d'une partie ou l'intégralité du contrat de transport routier, du document de prise en charge des marchandises par le transporteur et de l'engagement dudit transporteur de livrer lesdites marchandises conformément aux conditions du contrat.

**Lettre de voiture pour les transports routiers :** Document délivré pour une opération de transport routier attestant de l'existence d'un contrat établi pour un transport par route, de la prise en charge des marchandises par le transporteur routier et de l'engagement pris par ledit transporteur de livrer lesdites marchandises conformément aux conditions dudit contrat.

**Lettre de voiture ferroviaire :** Document délivré pour une opération de transport ferroviaire attestant de l'existence d'un contrat établi pour un transport par chemin de fer, de la prise en

charge des marchandises par le transporteur ferroviaire et de l'engagement pris par ledit transporteur de livrer lesdites marchandises conformément aux termes dudit contrat.

**Connaissance fluvial** : Document délivré pour une opération de transport par voie navigable intérieure attestant de l'existence d'un contrat de transport par les voies navigables intérieures, de la prise en charge des marchandises par le transporteur fluvial et de l'engagement pris par ledit transporteur de livrer lesdites marchandises conformément aux termes dudit contrat.

**Lettre de transport par oléoduc** : Document délivré pour une opération de transport par oléoduc attestant de l'existence d'un contrat de transport par oléoduc, de la prise en charge des marchandises par le transporteur et de l'engagement pris par ledit transporteur de livrer les marchandises conformément aux termes dudit contrat.

**Le régime régional de la garantie de transit douanier** : le système qui fournit une base uniforme pour le mouvement des marchandises dans la région où une seule garantie est utilisée pour la traversée des marchandises dans les pays de transit.

**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 4 : Application des normes internationales***

Les Parties Contractantes conviennent que tout document utilisé aux fins des activités couvertes par l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord, est établi conformément à :

- a) la Norme Internationale ISO 216-1975 pour le format du papier, le format A4 étant retenu de préférence (210 X 297mm) ;
- b) la Norme Internationale ISO 3535-1974 pour la présentation du document qui prévoit un interligne de 4,24 mm (1/6 de pouce) et des espacements de 2,54 mm (1/10 de pouce).

#### ***Article 5 : Conformité à la Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux***

Les Parties Contractantes conviennent que les documents utilisés aux fins des activités couvertes par l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord suivent, dans toute la mesure du possible la Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux, telle qu'elle est reproduite dans l'appendice 1 au présent Protocole.

### ***Article 6 : Connaissance maritime***

Les Parties Contractantes prennent les dispositions nécessaires pour promouvoir l'utilisation de documents simplifiés et non négociables agréés au plan international pour le transport maritime, et donner les instructions nécessaires aux autorités nationales pour qu'elles acceptent ces documents. Lesdits documents sont, entre autres, le connaissance maritime non négociable (qui remplace le connaissance négociable), le connaissance original unique, le connaissance direct et le connaissance avec verso en blanc.



***Article 7 : Lettre de voiture ferroviaire standardisée***

Les Parties Contractantes conviennent d'accepter la Lettre de voiture ferroviaire standardisée figurant à l'appendice 2 au présent Protocole pour le transit et le transport inter-États des marchandises par chemin de fer.

***Article 8 : Lettre de voiture pour les transports routiers***

Les Parties Contractantes conviennent d'accepter la Lettre de voiture pour les transports routiers figurant à l'appendice 3 au présent Protocole, pour le transit et le transport inter-États des marchandises par la route.

***Article 9 : Déclaration de transit douanier***

- a. Les Parties Contractantes conviennent de l'adoption d'un formulaire de Déclaration de marchandises pour le transit douanier, conforme au Document douanier du Marché Commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA-CD COM) dont le modèle figure à l'appendice 4 au présent Protocole, en tant que document douanier unique destiné à couvrir les opérations de transit douanier par tout mode de transport ou par une combinaison de modes différents.
- b. La Déclaration de transit douanier est rédigée en anglais ou en français en autant d'exemplaires que le nécessite l'opération de transit en question.
- c. Tout document commercial ou de transport donnant clairement les renseignements nécessaires est réputé constituer la partie descriptive de la Déclaration de transit douanier et accepté en tant que tel.

***Article 10 : Documents pour le transport des marchandises dangereuses***

Les Parties Contractantes conviennent d'accepter les documents établis en application des conventions et accords internationaux applicables au transport des marchandises dangereuses et de promouvoir l'emploi de la Déclaration de marchandises dangereuses annexée dans l'Appendice 5 au présent Protocole pour le transport de ces marchandises commençant dans leurs territoires.

***Article 11 : Recevabilité des factures aux fins du dédouanement***

- a. Lorsque la présentation d'une facture est requise aux fins du dédouanement des marchandises en transit ou faisant l'objet d'une opération de transport inter-États, les Parties Contractantes acceptent la facture commerciale correspondant à l'envoi en tant que seul document nécessaire à l'appui de la Déclaration de Transit douanier par la route.

- b. Les Parties Contractantes conviennent de mettre à exécution les mesures, recommandées par l'Organisation mondiale des douanes, en application desquelles elles acceptent les factures commerciales préparées par un procédé, quelconque, par exemple le procédé de frappe unique, par ordinateur ou autres moyens d'impression informatisés, au moyen de formulaires pré imprimés ou sur papier libre, à condition que leur authenticité soit dûment établie ; les Parties Contractantes peuvent en outre renoncer à exiger qu'une signature manuscrite figure sur ces factures.

***Article 12 : Présence des documents à bord des moyens de transport***

Des exemplaires de la Déclaration de transit douanier, de la Lettre de voiture ferroviaire, de la Lettre de voiture pour les transports routiers et du Connaissance fluvial doivent se trouver à bord des *moyens de transport* et être présentés à la demande des autorités compétentes.

***Article 13 : Remise des marchandises sans présentation des documents de transport***

Les Parties Contractantes autorisent la remise des marchandises à la personne habilitée à en prendre livraison sans qu'il soit nécessaire de présenter un connaissance ou tout autre document de transport aux services douaniers ou autres autorités compétentes, sauf si lesdits services ou autorités sont responsables des marchandises dont ils ont la garde et la présentation d'un connaissance, ou d'un document similaire attestant du droit de propriété sur les marchandises, est exigé.

***Article 14 : Contrôle conjoint des opérations de trafic en transit***

Les Parties Contractantes conviennent d'établir et de gérer un système conjoint d'information qui, dans la mesure du possible, est basé sur les Technologies d'Information et de Communication, est intégré et fournit des informations en temps réel permettant d'exercer un contrôle opérationnel du trafic en transit ; ledit système comprend un module de centralisation des documents et de coordination des opérations devant permettre de suivre les mouvement des marchandises dans les ports et les autres sites des opérations de transit ou de transport inter-États.

***Article 15 : Vérification douanière sélective***

Les Parties Contractantes conviennent que les services douaniers peuvent effectuer des contrôles douaniers sélectifs des marchandises en transit au bureau de départ sur la base de la Déclaration de transit en douane, sur base des principes de gestion des risques et/ou recherches et renseignements.

***Article 16 : Priorité accordée au trafic en transit***

Les Parties Contractantes prennent les dispositions nécessaires pour que les véhicules transportant des marchandises sous couvert d'un document de transit douanier et passant par

leurs ports ou leurs postes frontières n'aient pas à attendre leur tour avec les véhicules transportant des marchandises qui ne sont pas couvertes par un tel document.

***Article 17 : Contrôles phytosanitaires, sanitaires et vétérinaires***

Les Parties Contractantes acceptent et conviennent de coordonner leurs procédures de contrôle phytosanitaire, sanitaire, vétérinaire ou autres, en vue d'éviter les retards inutiles dus à des contrôles répétés.

***Article 18 : Normalisation du marquage des chargements***

Les Parties Contractantes acceptent et conviennent d'encourager l'utilisation de marques d'expédition normalisées, agréées au plan international, pour l'identification des colis et leur représentation sur les documents. Ces marques sont composées des éléments suivants :

- a. Initiales ou nom abrégé ;
- b. Numéro de référence ;
- c. Destination ;
- d. Numéro du colis.

***Article 19 : Rationalisation supplémentaire des procédures et de la documentation***

- a. Les Parties Contractantes conviennent de promouvoir la simplification, la rationalisation et l'harmonisation des procédures administratives relatives aux échanges commerciaux, au transport et au transit, compte tenu des normes et des recommandations internationales pertinentes.
- b. Les Parties Contractantes conviennent de créer, s'il y a lieu, des comités nationaux de facilitation, dont les membres sont des représentants d'organismes publics ainsi que des parties prenantes. Ces comités seront les points focaux chargés de coordonner les travaux de facilitation du commerce sur le plan national et international.

***Article 20 : Examen de l'application des dispositions du Protocole***

Des représentants des organismes nationaux de facilitation – le cas échéant – ou d'autres organismes compétents des Parties Contractantes se réunissent au moins une fois par an ou à la demande d'une Partie Contractante ou de l'Autorité de Coordination du Transport de Transit, par l'intermédiaire de son Secrétariat, pour suivre l'application des dispositions du présent Protocole.

## PROTOCOLE N° 5

### TRANSPORT FERROVIAIRE DES MARCHANDISES

#### *Article 1 : Application*

Conformément à la Section 9 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord, les Parties Contractantes conviennent d'appliquer les dispositions du présent Protocole relatif au transport ferroviaire des marchandises en transit et dans le cadre du commerce inter-États, qui fait partie intégrante de l'Accord.

#### *Article 2 : Teneur du Protocole*

Le présent Protocole régit l'utilisation par les Parties Contractantes des chemins de fer se trouvant sur leurs territoires.

#### *Article 3 : Définitions*

Aux fins d'application du présent Protocole, et en complément des définitions figurant à l'Article 1 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord, on entend par :

**Frontière** : le point où les lignes du réseau ferroviaire Kenyan rejoignent les lignes du réseau ougandais, et vice versa.

**Gare frontière** : la gare de chemin de fer située à la frontière.

**Services de correspondance et de transit** : toutes activités ferroviaires nécessaires pour transférer d'un transporteur ferroviaire d'une Partie Contractante au transporteur ferroviaire d'une autre Partie Contractante les marchandises, voitures, wagons, fourgons, conteneurs et engins de chargement.

**Ligne frontière de raccordement** : la ligne ferroviaire qui relie la gare de correspondance et la frontière entre deux États.

**Ligne frontière** : la ligne de chemin de fer qui relie la frontière entre deux États et la gare frontière.

**Tronçon frontalier** : le tronçon de la ligne de chemin de fer qui relie deux gares frontières situées de part et d'autre de la frontière entre deux États.

**Gare de correspondance** : la gare ou le terminal ferroviaire de transbordeur où sont effectués les services de correspondance et de transit.

**Trafic ferroviaire de transit** : le trafic ferroviaire prenant place entre les gares d'une des Parties Contractantes et les gares situées sur le territoire d'une autre Partie Contractante.

## SECTION 1 : DISPOSITIONS OPÉRATIONNELLES

### *Article 4 : Services de correspondance et de transit*

Les services de correspondance et de transit sur les lignes de chemin de fer reliant les territoires des Parties Contractantes sont effectués dans les gares de correspondance désignées à cet effet.

### *Article 5 : Gares frontières et gares de correspondance*

- a. Les gares ci-après situées sur les lignes de chemin de fer ouvertes au trafic de transit sont considérées comme gares frontières :  
au Kenya : Malaba ;  
en Ouganda : Tororo.
- b. Les gares ci-après situées sur les lignes de chemin de fer ouvertes au trafic de transit sont considérées comme gares de correspondance :  
au Kenya : Busia et Kisumu ;  
en Ouganda : Kasese, Jinja et Port Bell.
- c. Les autorités compétentes des Parties Contractantes peuvent, si nécessaire, convenir de modifier les gares frontières ou les gares d'échange mentionnés aux paragraphes (a) et (b) ci-dessus.

### *Article 6 : Établissement et exploitation des gares de correspondance*

- a. Les services de correspondance et de transit sont effectués par les transporteurs ferroviaires Kenyans et ougandais aux gares frontières et aux gares de correspondance spécifiées dans l'Article 5 du présent Protocole.
- b. À la gare frontière, le transporteur ferroviaire d'un État voisin transfère les wagons, les marchandises et les documents au transporteur ferroviaire responsable de la suite du transport.
- c. À la gare de correspondance, le transporteur ferroviaire concerné transmet, s'il y a lieu, les wagons, les marchandises et les documents au transporteur ferroviaire responsable de la suite du transport.

### ***Article 7 : Contrôle technique du matériel roulant***

Chaque Partie Contractante transmet à l'autre Partie Contractante tous les matériels roulants affectés à une destination au-delà de la frontière, chargés ou à vide, en bon état de marche. Tout contrôle technique de ces matériels roulants s'effectue en conformité avec tout accord d'exploitation conclu entre les transporteurs ferroviaires des deux Parties Contractantes concernées.

### ***Article 8 : Contrôle des marchandises en transit transportées par chemin de fer***

Le contrôle des marchandises en transit transportées par chemin de fer s'effectue à la gare frontière ou à la gare de correspondance désignée par les autorités compétentes de l'État où la gare est située. Ce contrôle du trafic s'effectue de façon à ce que les trains en transit ne soient pas retenus indûment.

### ***Article 9 : Transport de marchandises dangereuses***

Le Transport de marchandises dangereuses est régi par les dispositions de l'Article 41 de l'Accord de Transit et de Transport du Corridor Nord et du Protocole 10.

### ***Article 10 : Suppression des obstacles sur les lignes frontières de raccordement***

Lorsque des obstacles au trafic surgissent sur une ligne frontière de raccordement, ils sont supprimés par la Partie Contractante sur le territoire de laquelle ils se trouvent. Les transporteurs ferroviaires des Parties Contractantes se portent réciproquement assistance afin de supprimer les obstacles au trafic ferroviaire en transit ou au trafic inter-États, particulièrement par la fourniture de l'équipement, des véhicules, du matériel et de la main-d'œuvre nécessaires, contre remboursement du coût effectif de cette assistance et en conformité avec toute disposition appropriée de tout accord d'exploitation entre les transporteurs ferroviaires des deux Parties Contractantes concernées.

## **SECTION III : RESPONSABILITÉ DES TRANSPORTEURS FERROVIAIRES**

### ***Article 11 : Responsabilité à l'égard des tiers***

La responsabilité à l'égard des tiers pour dommages survenant au cours du transit ou du transport inter-États incombe au transporteur ferroviaire qui cause le dommage. S'il ne peut être prouvé que ce dommage a été causé par un transporteur ferroviaire [quelconque](#), la responsabilité incombe au transporteur ferroviaire de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle le dommage est survenu.

### ***Article 12 : Répartition des responsabilités***

La revendication de dommages entre transporteurs ferroviaires des Parties Contractantes est régie par les principes suivants :

- a. la responsabilité pour les dommages causés par la faute des employés des chemins de fer incombe au transporteur ferroviaire qui les emploie ;
- b. la responsabilité pour les dommages résultant de l'état défectueux des ouvrages et installations affectés au trafic ferroviaire ou assurant la sécurité de ce trafic incombe au transporteur ferroviaire chargé de l'entretien et de la reconstruction desdits ouvrages et desdites installations ;
- c. la responsabilité des dommages dus au mauvais état technique du matériel roulant incombe au transporteur ferroviaire qui a, le dernier, pris ce matériel en charge pour l'exploitation ;
- d. si le dommage est imputable conjointement aux transporteurs ferroviaires des deux Parties Contractantes ou à leurs employés, ou bien s'il est impossible de déterminer quel transporteur ou quels employés ont causé le dommage, ou sur quel territoire a eu lieu le dommage, la responsabilité incombe aux deux transporteurs ferroviaires.

### ***Article 13 : Application des dispositions relatives à la responsabilité***

Les détails relatifs aux dispositions de l'Article 12, ainsi que la méthode d'enquête permettant de déterminer la cause et la portée du dommage, sont réglés par accord entre les transporteurs ferroviaires des Parties Contractantes.

### ***Article 14 : Interprétation des dispositions du Protocole***

Toute question relative à l'application des dispositions du présent Protocole ou d'amendements éventuels est transmise au Conseil des Ministres de l'Autorité.

## PROTOCOLE N° 6

### TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES

#### *Article 1 : Application*

- a. Conformément à la Section 9 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord, les Parties Contractantes s'engagent à appliquer les dispositions du présent Protocole relatif au transport routier des marchandises en transit, ce Protocole faisant intégrante de l'Accord et étant divisé en trois Sections distinctes.
- b. Les dispositions du présent Protocole n'excluent nullement l'application des dispositions de tout Protocole annexé à un instrument du Marché Commun de l'Afrique orientale et australe auquel les Parties Contractantes sont parties ou qu'elles ont ratifié ou qu'elles ont formellement approuvé.

#### *Article 2 : Teneur du Protocole*

Les Parties Contractantes conviennent d'appliquer les dispositions du présent protocole aux aspects du *trafic routier inter-États* et du trafic en transit qui relèvent des règlements applicables à ces trafics, aux caractéristiques techniques des véhicules, aux contrats de transport, et à la responsabilité des transporteurs routiers.

#### *Article 3 : Définitions*

Aux fins du présent Protocole, et en plus des définitions énoncées à l'Article 1 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord, on entend par :

**Charge à l'essieu** : la charge transmise à la chaussée par l'ensemble des roues liées à un essieu spécifique ou à un groupe d'essieux.

**Poids en charge** : le poids effectif du véhicule chargé, avec l'équipage et les passagers à bord.

**Poids maximal autorisé** : le poids maximal du véhicule chargé autorisé par l'autorité compétente de l'État où le véhicule est immatriculé.

**Poids à vide** : le poids du véhicule sans équipage, passagers ou chargement, mais avec le plein de carburant et les outils que le véhicule transporte d'ordinaire.



## SECTION 1 : RÈGLES RÉGISSANT LE TRANSPORT ROUTIER

### *Article 4 : Respect des législations nationales*

Les Parties Contractantes conviennent que les équipements ou les véhicules utilisés pour les opérations de transport inter-États ou de transit doivent être conformes aux dispositions de la législation et de la réglementation nationales de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle l'opération est effectuée.

### *Article 6 : Reconnaissance mutuelle des Licences de transport*

- a. Les Parties Contractantes reconnaissent mutuellement la validité des licences de transport délivrés par leurs autorités compétentes respectives en matière des licences de transport routier.
- b. Un véhicule portant les marques afférentes à une licence valide délivrée par un service compétent en la matière de l'une quelconque des Parties Contractantes a le droit d'entrer dans le territoire de toute autre Partie Contractante lorsqu'il effectue des opérations de transport inter-États ou de transit de marchandises par la route.

### *Article 6 : Certificat de Contrôle technique*

- a. Les licences de transport sont délivrés par les autorités compétentes de chaque Partie Contractante concernée.
- b. Les permis de circuler sont délivrés pour les véhicules ayant été officiellement inspectés et pour lesquels un Certificat de bon état de marche, ou un document analogue, a été délivré par l'organisme de certification compétent dans le pays où le véhicule est immatriculé.

### *Article 7 : Autorités compétentes*

Les autorités compétentes habilitées à délivrer les licences de transport sont les suivantes :

au Burundi :

le Ministère responsable des Transports, conjointement avec le Ministère en charge des Finances ;

au Kenya :

le Ministère responsable des Transports, conjointement avec le Ministère responsable des Finances ;

au Rwanda :

le Ministère responsable des Transports, conjointement avec le Ministère responsable des Finances ;

en Ouganda :

le Ministère en charge des Transports, conjointement avec le Ministère responsable des Finances ;

en République démocratique du Congo :

le Ministère responsable des Transports, conjointement avec le Ministère responsable des Finances.

### ***Article 8 : Licence de transporteur COMESA***

Les Parties Contractantes conviennent que les véhicules porteurs de la licence COMESA délivrée conformément aux dispositions du Traité portant création du Marché Commun de l'Afrique orientale et australe et de ses Protocoles concernant le transport routier ont le droit de pénétrer dans leurs territoires respectifs lorsqu'ils effectuent des opérations de transport inter-États ou de transit, et ce, au même titre que les véhicules autorisés par les services nationaux compétents pour délivrer des permis.

### ***Article 9 : Contenu et formulaire de permis de circuler***

Les permis de circuler doivent porter les mentions suivantes :

- numéro d'immatriculation du véhicule ;
- nom et adresse du propriétaire déclaré ;
- date d'expiration du permis ;
- toute condition spéciale à laquelle la délivrance du permis a été subordonnée.

### ***Article 10 : Priorité accordée à certains chargements***

Les Parties Contractantes conviennent d'accorder dans la mesure du possible la priorité au transport d'animaux vivants, de marchandises périssables et autres biens requis d'urgence, dont l'acheminement rapide est essentiel.

### ***Article 11 : Transport de marchandises dangereuses et de marchandises périssables***

- a. Le transport de marchandises dangereuses est régi par les dispositions de l'Article 41 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord et du Protocole N° 10 dudit Accord.
- b. Le transport des marchandises périssables est régi par les dispositions de l'Article 42 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord.

### ***Article 12 : Infractions***

En cas d'infraction sur le territoire de l'une des Parties Contractantes aux dispositions du présent Protocole relatives aux règles régissant le transport routier inter-États ou de transit,

l'autorité compétente de ladite Partie Contractante peut, si elle le juge nécessaire, prendre les mesures prévues par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur sur son territoire et informer l'autorité compétente de la Partie Contractante où le véhicule est immatriculé des mesures prises.

### ***Article 13 : Efforts supplémentaires de simplification***

Conformément aux dispositions de l'Article 85 (i) du Traité portant création du Marché Commun de l'Afrique orientale et australe, les Parties Contractantes conviennent de poursuivre leurs efforts pour supprimer progressivement les réglementations, procédures et documents qui affectent le transport routier inter-États et de transit.

## **SECTION II : CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES EXIGÉES DES VÉHICULES ROUTIERS**

### ***Article 14 : Agrément des véhicules***

Les Parties Contractantes admettent tout véhicule qui répond aux caractéristiques techniques requises sur le territoire des autres Parties Contractantes où le véhicule est immatriculé et qui possède un Certificat de conformité, ou un document analogue, délivré par l'organe compétent du pays d'immatriculation.

### ***Article 15 : Adaptation des véhicules aux normes requises pour le transit douanier***

Les véhicules destinés à être utilisés pour le transport international de marchandises par la route en application du présent Protocole sont construits de manière à satisfaire aux normes requises pour le transit douanier, telles qu'elles sont spécifiées dans la Section 7 relative au contrôle douanier de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord.

### ***Article 16 : Poids maximal des véhicules***

a. La charge maximale autorisée par essieu de quatre roues est conforme à celle qui est spécifiée dans les protocoles pertinents du COMESA et, dans tous les cas, ne dépasse pas :

i.	-	par essieu directeur :	8 tonnes
ii.	-	par essieu simple :	10 tonnes
iii.	-	par essieu tandem :	16 tonnes
iv.	-	par essieu triple :	24 tonnes

b. Le poids en charge maximum d'un quelconque véhicule ne dépasse en aucun cas 53 tonnes.

### ***Article 17 : Dimensions maximales des véhicules***

Les dimensions des véhicules utilisés pour le transport des marchandises en transit ne dépassent pas :

en largeur : 2,65 m

en hauteur : 4,20 m

en longueur :

- pour camion seul : 12 m
- pour semi-remorque : 17,40 m
- pour camion avec remorque : 22 m

### ***Article 18 : Application***

Les Parties Contractantes conviennent que l'application de règles concernant les poids, dimensions et autres caractéristiques techniques des véhicules, stipulées dans le présent Protocole n'excluent pas l'application des règles résultant des dispositions de l'Article 85 du Traité portant création du Marché Commun de l'Afrique orientale et australe.

## **SECTION III : CONTRAT DE TRANSPORT ET RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR ROUTIER**

### ***Article 19 : Déclaration***

Les Parties Contractantes, ayant reconnu l'intérêt d'harmoniser les conditions qui régissent le contrat de transport international de marchandises par la route, en particulier s'agissant des documents utilisés pour ledit transport et de la responsabilité des transporteurs, conviennent d'appliquer les dispositions ci-dessous et relatives au trafic routier inter-États et en transit sur leurs territoires respectifs.

### ***Article 20 : Conclusion du contrat de transport***

- a. Le contrat de transport est constaté par une Lettre de voiture.
- b. La Lettre de voiture est établie en au moins trois exemplaires originaux signés par l'expéditeur ou son agent et par le transporteur. Ces signatures peuvent être imprimées ou remplacées par les timbres de l'expéditeur et du transporteur, si la législation du pays où la Lettre de voiture a été émise le permet. Le premier exemplaire est remis à l'expéditeur, le deuxième accompagne les marchandises, le troisième est retenu par le transporteur, et les autres, par qui de droit.
- c. Lorsque les marchandises à transporter doivent être chargées dans des véhicules différents, ou sont de différentes natures ou divisées en plusieurs lots, l'expéditeur ou le

transporteur a le droit d'exiger l'établissement d'une Lettre de voiture distincte pour chaque véhicule utilisé, ou pour chaque type ou lot de marchandises.

***Article 21 : Dispositions de la Lettre de voiture***

- a. La Lettre de voiture doit contenir les indications ci-après :
- i. la date et le lieu d'établissement de la Lettre de voiture ;
  - ii. le nom et l'adresse de l'expéditeur ;
  - iii. le nom et l'adresse du transporteur ;
  - iv. le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison ;
  - v. le nom et l'adresse du destinataire ;
  - vi. la dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, leur description dans les termes généralement admis ;
  - vii. le nombre de colis, leurs marques caractéristiques et leurs numéros ;
  - viii. le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise ;
  - ix. les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de Douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) ;
  - x. les instructions requises pour les formalités de Douane et autres ;
  - xi. une déclaration que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux dispositions du présent Protocole.
- b. Le cas échéant, la Lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes :
- i. l'interdiction de transbordement ;
  - ii. les frais que l'expéditeur prend à sa charge ;
  - iii. le montant du remboursement à percevoir à la livraison de la marchandise ;
  - iv. la valeur déclarée de la marchandise et la somme représentant un intérêt spécial à la livraison ;
  - v. les instructions de l'expéditeur au transporteur concernant l'assurance de la marchandise ;
  - vi. le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué ;
  - vii. la liste des documents remis au transporteur.
- c. Les parties peuvent porter sur la Lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

### ***Article 22 : Responsabilité de l'expéditeur***

- a. L'expéditeur est responsable de tous frais, perte et dommages que supporterait le transporteur en raison du caractère inexact ou insuffisant de toutes indications ou instructions qu'il donne pour l'établissement de la Lettre de voiture ou pour son report.
- b. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit sur la Lettre de voiture les indications visées à l'alinéa (a) ci-dessus, il est réputé, sauf preuve contraire, avoir agi pour le compte de l'expéditeur.
- c. Si la Lettre de voiture ne contient pas la mention prévue à l'alinéa a (xi) de l'Article 21 ci-dessus, le transporteur est responsable de tous dommages et perte que subirait l'ayant droit à la marchandise en raison de cette omission.

### ***Article 23 : Responsabilité du transporteur***

Le transporteur est responsable de toute perte, totale ou partielle, de la marchandise, ou de tout dommage qui pourrait lui être occasionné entre le moment de sa prise en charge et celui de sa livraison, ainsi que de tout retard de livraison.

### ***Article 24 : Décharge de responsabilité du transporteur***

- a. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité si la perte, le dommage ou le retard est dû à une faute ou une négligence du demandeur, à un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute ou d'une négligence du transporteur, à un vice propre de la marchandise, ou à des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.
- b. 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.
- c. Le transporteur est déchargé de sa responsabilité lorsque la perte ou le dommage résulte des risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux :
  - i. emploi de véhicules ouverts et non bâchés, lorsque cet emploi est convenu d'une manière expresse et mentionné dans la Lettre de voiture ;
  - ii. absence ou défaut de l'emballage pour les marchandises qui, de par leur nature, sont susceptibles d'être avariées ou endommagées si elles ne sont pas emballées ou si elles sont mal emballées ;
  - iii. manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur, le destinataire, ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire ;

- iv. nature de certaines marchandises, qui les expose plus particulièrement à une perte totale ou partielle ou à un dommage, notamment par bris, rouille, détérioration interne et spontanée, dessiccation, coulage, déchet normal ou action de la vermine et des rongeurs ;
  - v. insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros des colis ;
  - vi. transport d'animaux vivants.
- d. Lorsque, en application du présent Article, le transporteur n'est aucunement responsable de certains des facteurs qui ont causé la perte, le dommage ou le retard, sa responsabilité n'est engagée que dans la mesure où les facteurs dont il répond en application du présent Article ont contribué à la perte, au dommage ou au retard.

#### ***Article 25 : Charge de la preuve***

- a. La charge de la preuve de la perte, du dommage ou du retard incombe au transporteur.
- b. Lorsque le transporteur établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou le dommage a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus au paragraphe (c) de l'Article 24, il y a présomption que ces risques en sont effectivement la cause. Le demandeur peut toutefois faire la preuve que ladite perte ou ledit dommage n'a pas l'un de ces risques pour cause totale ou partielle.
- c. La présomption visée ci-dessus ne s'applique pas dans le cas visé à l'alinéa (c) (i) de l'Article 24, s'il y a un manque d'une importance anormale ou la perte de colis.
- d. Si le transport est effectué au moyen d'un véhicule aménagé en vue de soustraire les marchandises à l'influence de la chaleur, du froid, des variations de température ou de l'humidité de l'air, le transporteur ne peut invoquer le bénéfice du paragraphe (c) (iv) de l'Article 24 que s'il fournit la preuve que toutes les mesures lui incombant, compte tenu des circonstances, ont été prises en ce qui concerne le choix, l'entretien et l'emploi de ces aménagements et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données.
- e. Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice du paragraphe (c) (vi) de l'Article 24 que s'il fournit la preuve que toutes les mesures lui incombant normalement, compte tenu des circonstances, ont été prises et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données.

#### ***Article 26 : Responsabilité en cas de retard à la livraison***

- a. 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, compte tenu des circonstances et, notamment, dans le cas d'un chargement partiel, du

temps nécessaire pour assembler un chargement complet dans des conditions normales, dépasse le temps qu'il est raisonnable d'allouer à un transporteur diligent.

- b. La personne fondée à demander une indemnisation peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée dans les trente jours suivant l'expiration du délai convenu.
- c. Ledit requérant peut, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, demander, par écrit, à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité. Il lui est donné par écrit acte de cette demande.
- d. Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, le requérant susmentionné peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des frais exigibles indiqués sur la Lettre de voiture et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à indemnité pour retard à la livraison.
- e. À défaut soit de la demande prévue au paragraphe (c) ci-dessus, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au paragraphe (d) ci-dessus, ou bien si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément à la loi du lieu où se trouve la marchandise.

***Article 27 : Indemnité en cas de perte ou de retard à la livraison***

- a. Quand, en application des dispositions du présent Protocole, le transporteur est assujéti au versement d'une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise, le montant de ladite indemnité est calculé par référence à la valeur de la marchandise au lieu et date de la prise en charge pour le transport.
- b. 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, d'après la valeur C.A.F.
- c. Toutefois, le montant de l'indemnité ne peut dépasser 1 300 Droits de Tirage Spéciaux par chargement de camion, ou une somme calculée au taux de 330 Droits de Tirage Spéciaux par tonne métrique de poids brut des marchandises, le plus faible de ces deux montants étant retenu.
- d. 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.
- e. En cas de retard, si le demandeur prouve qu'un préjudice en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix du transport.



- f. Des indemnités plus élevées ne peuvent être réclamées qu'en cas de déclaration de la valeur de la marchandise ou de déclaration d'intérêt spécial à la livraison, conformément aux Articles 28 et 30.

***Article 28 : Indemnité applicable aux marchandises d'une valeur élevée***

L'expéditeur peut, moyennant le paiement d'une somme supplémentaire à convenir, déclarer dans la Lettre de voiture une valeur de la marchandise excédant la limite mentionnée au paragraphe (c) de l'Article 27 et, dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.

***Article 29 : Responsabilité en cas de dommage aux marchandises***

En cas de dommage, le transporteur est assujéti au paiement du montant de la dépréciation calculée d'après la valeur de la marchandise fixée conformément aux dispositions de l'Article 26, paragraphes (a), (b) et (d). Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser :

- i. le montant à payer en cas de perte totale, si la totalité de l'expédition a été endommagée ;
- ii. le montant à payer en cas de perte de la partie dépréciée, si une partie seulement de l'expédition a été endommagée.

***Article 30 : Taux d'intérêt spécial à la livraison en cas de dommage***

- a. L'expéditeur peut, moyennant le paiement d'une somme supplémentaire à convenir, fixer le montant d'un intérêt spécial à la livraison en cas de perte ou de dommage ou de dépassement du délai de livraison convenu, en inscrivant ledit montant dans la Lettre de voiture.
- b. S'il y a eu déclaration d'intérêt spécial à la livraison, il peut être réclamé, indépendamment des indemnités prévues aux Articles 27, 28 et 29, une indemnité pour le dommage supplémentaire dont la preuve est apportée, à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

***Article 31 : Taux d'intérêt en matière indemnitaire***

- a. Le requérant peut demander les intérêts de l'indemnité. Ces intérêts courent à partir du jour où la réclamation a été adressée par écrit au transporteur ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.
- b. Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie du pays où le paiement est réclamé, la conversion est effectuée au taux de change applicable aux jour et lieu de paiement de l'indemnité.

## PROTOCOLE N°7

### TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES INTERIEURES

#### *Article 1 : Application*

Conformément à la Section 9 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord, les Parties Contractantes conviennent d'appliquer les dispositions du présent Protocole relatif au transport par voies navigables intérieures des marchandises, qui fait partie intégrante dudit Accord.

#### *Article 2 : Teneur du Protocole*

Les Parties Contractantes conviennent d'appliquer les dispositions du présent Protocole relatif au transport et au transit des marchandises par voies navigables intérieures.

#### *Article 3 : Définitions*

Aux fins du présent Protocole, outre les définitions contenues dans la Section 1 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord, on entend par :

**Voies navigables** : un lac, un fleuve ou un canal, navigable en fait, pour le transport de personnes, de marchandises et de moyens de transport sur une base régulière et commerciale.

#### *Article 4 : Eaux navigables*

Aux fins du présent Protocole, les Parties Contractantes conviennent que sont déclarées navigables toutes les parties des cours d'eau naturels ou artificiels, y compris les lacs, qui sont naturellement navigables ou navigables en fait à la suite d'aménagements et qui séparent ou traversent leurs territoires respectifs, permettant ainsi leur utilisation pour le trafic international.

#### *Article 5 : Égalité de traitement*

- a. Dans l'exercice de la navigation sur les voies navigables auxquelles il est fait référence ci-dessus, les nationaux, biens et pavillons des Parties Contractantes sont traités sur un même pied d'égalité.
- b. Les Parties Contractantes conviennent qu'aucun droit exclusif de navigation pour le transport de personnes, de marchandises et de moyens de transport n'est conféré aux États riverains exerçant leur souveraineté ou leur autorité sur tout ou partie des voies navigables.

- c. Les Parties Contractantes conviennent qu'aucun droit exclusif de navigation et de transport pour le trafic inter-États ou de transit n'est accordé à un transporteur, qu'il s'agisse d'une entreprise privée ou d'une entreprise publique ou contrôlée par l'État.
- d. Les dispositions des paragraphes (a),(b) et (c) du présent Article ne font pas obstacle à l'exercice par les États riverains de leur droit et de leur devoir d'exercer leur souveraineté sur les eaux navigables, de prendre les mesures requises fondées sur les lois et règlements nécessaires concernant l'ordre public, la sécurité, la sûreté et la santé publiques, et toute autre matière relevant de leur compétence.

#### ***Article 6 : Ports***

- a. Les nationaux, les biens et les bateaux battant pavillons de toutes les Parties Contractantes bénéficient, dans tous les ports situés sur une voie navigable, pour tout ce qui concerne l'utilisation du port, y compris les taxes et redevances portuaires, d'un traitement égal à celui accordé aux nationaux, biens et pavillon de la Partie Contractante exerçant sa souveraineté ou son autorité sur le port considéré.
- b. L'accès aux équipements des ports situés sur une voie navigable, ainsi qu'aux ouvrages et équipements mis à disposition dans ces ports pour la navigation et le transport, n'est pas interdit au public au-delà de ce qui est compatible avec le libre exercice de la navigation et du transport.

#### ***Article 7 : Obligations des Parties Contractantes***

- a. Les Parties Contractantes conviennent qu'elles sont toutes tenues de s'abstenir de prendre toute mesure susceptible de nuire à la navigabilité de la voie navigable ou de réduire les ouvrages et équipements de nature à faciliter la navigation, et de prendre aussi rapidement que possible toutes mesures nécessaires à la levée des obstacles qui pourraient entraver la navigation et le transport.
- b. Si ladite navigation et les besoins du transport nécessitent l'entretien courant des voies navigables, chacune des Parties Contractantes est tenue à l'égard des autres de prendre les mesures nécessaires à cet effet et d'exécuter lesdits travaux nécessaires sur son territoire, afin que ces voies restent navigables.
- c. Sauf accord contraire, toute Partie Contractante a le droit de demander aux autres Parties Contractantes une contribution raisonnable au coût d'entretien de la voie navigable.
- d. Les Parties contractantes conviennent de collaborer en matière de sécurité, recherche et secours sur les voies navigables

### ***Article 8 : Redevances sur la navigation***

Les Parties Contractantes conviennent que les redevances perçues sur les voies navigables sont affectées exclusivement à la couverture des coûts d'entretien et d'amélioration de la navigabilité de ces voies navigables ou au financement des dépenses effectuées dans l'intérêt de la navigation.

### ***Article 9 : Bateaux et autres vaisseaux***

- a. Les Parties Contractantes s'engagent à assurer que les vaisseaux utilisés sur leurs voies navigables intérieures pour le transport inter-États et de transit ont des patrons et des équipages qualifiés et compétents, conformément aux réglementations nationales et internationales applicables en la matière.
- b. Les Parties Contractantes prennent les dispositions nécessaires pour instituer des vérifications et des inspections obligatoires et annuelles des bateaux et autres moyens de transports flottants naviguant sur les eaux intérieures, pour s'assurer de leur état et évaluer les travaux nécessaires pour les rendre navigables.



## PROTOCOL N° 8

### TRANSPORT PAR OLEODUC

#### *Article 1 : Application*

Conformément à l'Article 39 (c) de la Section 9 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord, les Parties Contractantes conviennent d'appliquer les dispositions du présent Protocole relatif au transport par oléoduc de produits pétroliers, qui fait partie intégrante dudit Accord.

#### *Article 2 : Teneur du Protocole*

Les parties contractantes conviennent de mettre en application les dispositions du présent Protocole relatif au transport par oléoduc.

#### *Article 3 : Définitions*

Aux fins du présent Protocole, outre les définitions contenues dans l'Article 1 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord, on entend par :

**Point de livraison et de re-livraison** : la localisation de la station de mesure ou du point où les mesures de quantité et de qualité du produit pétrolier sont effectuées pour conformité aux règles de garde de la chose et de transfert de titre de propriété aux points d'accès au réseau de transport de produits pétroliers et aux points de sortie.

**Installations de transport de produits pétroliers** : l'ensemble ou les éléments d'un réseau d'oléoducs, existant(s) ou devant être construit(s), possédés(s), acquis, exploités(s) ou utilisés(s) pour le transport de produits pétroliers.

**Pétrole** : l'huile minérale naturelle consistant essentiellement en de nombreux types d'hydrocarbures.

**Produit pétrolier** : le produit hydrocarboné substantiellement dérivé du pétrole et conforme aux spécifications de l'industrie pétrolière.

**Oléoduc pétrolier Kenya-Ouganda** : les installations de transport de produits pétroliers, leurs dépendances et toutes les installations souterraines et en surface, les équipements auxiliaires, ainsi que toutes les installations connexes de chargement, déchargement, pompage, compression, mesure, essais, comptage, équipements de communications, télémétrie et

équipements similaires, tous équipements et équipements de réception et de piston racleur, équipements et systèmes de protection cathodique, tous les postes de surveillance, marqueurs et anodes réactives, toutes les installations portuaires de stockage et terminaux, toutes les digues marines et constructions similaires, et tous les ouvrages et leurs dépendances (y compris les routes et autres moyens d'accès et d'appui à l'exploitation) nécessaires au bon fonctionnement des installations de transport de produits pétroliers, constituant un réseau intégré, entre autres, qui traverse actuellement les territoires du Kenya et de l'Ouganda et qui est adapté au transport de produits pétroliers.

**Itinéraire de l'oléoduc de transport de produits pétroliers Kenya-Ouganda :** l'itinéraire par lequel les produits pétroliers sont transportés dans l'oléoduc de produits pétroliers Kenya-Ouganda.

**Oléoduc :** actuellement, l'Oléoduc de produits pétroliers Kenya-Ouganda, dont la construction est prévue dans le cadre d'une association entre le Kenya et l'Ouganda, et tout autre prolongement futur de l'oléoduc.

**Chargeur :** toute partie ayant conclu un accord de prestation de services de transport de produits pétroliers par l'oléoduc Kenya-Ouganda et tout endosseur successif titulaire de ses droits.

**Contrat de transport :** tout contrat conclu entre les Parties ou entre les Parties et leurs consommateurs dans le but et avec l'objectif d'un transport de produits pétroliers par les Installations de transport de produits pétroliers.

**Perte en ligne ou en transport :** la perte (à l'exception des pertes dont le montant est remboursé à l'investisseur par des assurances et pour lesquelles il est indemnisé par tiers propriétaires et/ou opérateurs des installations de transport des produits pétroliers) subie pendant le transport des produits pétroliers entre tout point de livraison et tout point de re-livraison situés au sein des installations de transport de produits pétroliers, qui s'avère supérieure aux tolérances admises sur l'oléoduc Kenya-Ouganda.

***Article 4 : Obligation d'assurer l'acheminement ininterrompu de produits pétroliers et d'éliminer les causes de retard***

- a. Les Parties Contractantes dont l'oléoduc traverse le territoire conviennent de mettre en place les mesures permettant d'assurer l'acheminement ininterrompu de produits pétroliers par l'oléoduc.
- b. Les Parties Contractantes conviennent de prendre les mesures qui permettent d'éviter ou de prévenir l'interruption ou la réduction du flux de produits pétroliers, qui doit s'écouler de façon sûre, efficace et sans entraves, ou les retards dus aux procédures et autres mesures administratives.

### ***Article 5 : Propriété***

Chaque Partie Contractante dont l'oléoduc traverse le territoire reconnaît et convient que le chargeur demeure propriétaire de tous les produits pétroliers acheminés par l'oléoduc conformément à leurs accords commerciaux, et ladite Partie Contractante ne prétendra pas à cette propriété, ni ne permettra à d'autres d'y prétendre en son nom.

### ***Article 6 : Personnel***

- a. Les Parties Contractantes conviennent qu'elles prendront des dispositions pour assurer la sûreté et la sécurité de tout le personnel qui, sur leurs territoires respectifs, participent aux activités concernant l'oléoduc et le transport de tous produits pétroliers acheminés à travers leurs territoires.
- b. Les Parties Contractantes conviennent que, sous réserve de l'application de la législation en vigueur en matière d'immigration, douanière, pénale et autres, elles garantissent le droit d'entrer et de circuler librement dans leur territoire au personnel employé à l'entretien et à l'exploitation de l'oléoduc.

### ***Article 7 : Suivi et inspection***

- a. Afin d'assurer l'observation par les propriétaires, opérateurs, ou autres personnes ou sociétés participant à l'exploitation de l'oléoduc, des normes internationales en matière de santé, de protection de l'environnement et de sécurité, et des lois et règlements nationaux applicables en la matière, les Parties Contractantes conviennent de se consulter et de prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer de cette observation, y compris de désigner et de recruter des inspecteurs dont les compétences en ce qui concerne les parties de l'oléoduc se trouvant dans les territoires des autres Parties Contractantes seront telles que formulées dans le présent Protocole.
- b. Les Parties Contractantes conviennent de permettre l'accès par les inspecteurs, y compris l'accès par les inspecteurs d'une autre Partie Contractante, à l'oléoduc et de fournir toutes les informations nécessaires touchant aux intérêts d'une autre Partie Contractante concernant l'oléoduc, à des conditions mutuellement acceptables.
- c. Les inspecteurs de chacune des Parties Contractantes coopèrent et se consultent mutuellement en vue d'obtenir un respect uniforme des normes de santé, de protection de l'environnement et de sécurité convenues pour l'oléoduc. Un inspecteur de l'une des Parties Contractantes peut, en ce qui concerne la section de l'oléoduc situé dans le territoire d'une autre Partie Contractante, demander à un inspecteur d'une autre Partie Contractante d'exercer ses compétences pour assurer le respect desdites normes, lorsqu'il apparaît que les circonstances l'exigent.
- d. En cas de désaccord entre inspecteurs des Parties Contractantes, ou de refus de l'inspecteur d'une des Parties Contractantes d'agir à la demande d'un des inspecteurs



d'une autre Partie Contractante, la matière sera, dans un premier temps, réglée conformément au mécanisme de prévention et de règlement des différends stipulé dans l'Accord de construction et d'exploitation de l'oléoduc entre le Kenya et l'Ouganda.

***Article 8 : Assurances et responsabilité.***

- a. Les Parties Contractantes s'assurent qu'il existe un régime complet de responsabilité civile incluant les dommages causés à l'environnement, la responsabilité contractuelle, la responsabilité civile vis-à-vis des tiers, et l'indemnisation prompte et adéquate des dommages causés par les activités liées à l'oléoduc, cette liste n'étant pas exhaustive.
- b. Chacune des Parties Contractantes veille à ce que soient mises en place des assurances dûment certifiées couvrant correctement les risques associés aux activités concernant l'oléoduc sur son territoire.

## PROTOCOLE N° 9

### TRANSPORT MULTIMODAL DE MARCHANDISES

#### *Article 1 : Application*

- a. Conformément à l'Article 40 (a) de la Section 9 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord, les Parties Contractantes conviennent d'appliquer les dispositions du présent Protocole relatif au transport multimodal de marchandises en Transit, qui fait partie intégrante de l'Accord et qui est divisé en trois parties.
- b. Les Parties Contractantes conviennent que, lorsqu'un contrat de transport multimodal a été conclu dans l'un de leurs pays pour des marchandises devant être prises en charge dans l'un de ces pays, l'application des dispositions du présent Protocole et de ses annexes sera obligatoire.
- c. Les dispositions du présent Protocole ne feront pas obstacle à l'application des dispositions de tout instrument du Marché Commun de l'Afrique orientale et australe auquel les Parties Contractantes sont parties ou qu'elles ont ratifié ou formellement approuvé sous une forme quelconque.
- d. Les Parties Contractantes conviennent que les dispositions du présent Protocole ne feront pas obstacle à l'application des dispositions de tout contrat de transport international conclu dans un pays autre que celui d'une des Parties Contractantes pour le transport multimodal.
- e. Rien dans ce Protocole n'affectera le droit de l'expéditeur de choisir entre le transport multimodal et le transport fractionné.
- f. Ce Protocole ne portera atteinte à l'application d'aucune convention internationale ni d'aucune législation nationale concernant la réglementation et le contrôle des opérations de transport.
- g. Rien dans ce Protocole ne fera obstacle à l'application de stipulations dans le contrat de transport multimodal ou de dispositions dans la loi nationale concernant le règlement des avaries communes, dans les limites applicables en l'espèce.

#### *Article 2 : Teneur du Protocole*

Les parties contractantes conviennent de mettre en application les dispositions de ce Protocole relatif au transport multimodal de marchandises sur leurs territoires et en transit sur les mêmes territoires.

### ***Article 3 : Définitions***

Aux fins du présent Protocole, on entend par :

**Transport multimodal international** : le transport de marchandises effectué par au moins deux modes de transport différents, en vertu d'un contrat de transport multimodal, à partir du lieu situé dans un État où les marchandises sont prises en charge par l'entrepreneur de transport multimodal jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un État différent.

**Contrat de transport multimodal** : un contrat par lequel un entrepreneur de transport multimodal s'engage, moyennant paiement d'un fret, à exécuter ou à faire exécuter un transport multimodal.

**Entrepreneur de transport multimodal** : toute personne qui conclut un contrat de transport multimodal pour son propre compte ou par l'intermédiaire d'un tiers et qui n'agit pas en tant que préposé ou mandataire des expéditeurs ou des transporteurs participant aux opérations de transport multimodal international, et qui assume la responsabilité de l'exécution du contrat.

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

**Expéditeur** : toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport multimodal est conclu avec l'entrepreneur de transport multimodal, ou toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises à l'entrepreneur de transport multimodal en relation avec le contrat de transport multimodal.

**Destinataire** : toute personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

**MARCHANDISES** : tous les biens meubles personnels notamment les articles divers, bagages, substances minérales et produits d'élevage et de cultures, les devises et d'autres produits approuvés pour le transport. ..

**Disposition d'ordre public** : tout texte législatif ou réglementaire concernant le transport de marchandises aux dispositions duquel il ne peut être dérogé par stipulation contractuelle au détriment de l'expéditeur.

**Livraison** : la remise des marchandises au destinataire, ou le dépôt des marchandises à la disposition du destinataire, conformément aux clauses du contrat de transport multimodal ou de la loi ou des usages commerciaux en vigueur au point de livraison, ou la remise des

marchandises à l'autorité ou au tiers auquel, en vertu des lois ou règlements applicables au point de livraison, les marchandises doivent être remises.

#### ***Article 4 : Conditions contractuelles***

- a. Quand le recours aux règles énoncées dans le présent Protocole s'avère nécessaire, toute stipulation du contrat de transport multimodal ou du Document de transport multimodal sera nulle et non avenue dans la mesure où elle déroge, directement ou indirectement, aux dispositions du présent Protocole.
- b. La nullité de ladite stipulation n'affectera pas la validité d'autres dispositions du contrat ou document dont elle fait partie.
- c. Une clause attribuant le bénéfice de l'assurance des marchandises à l'entrepreneur de transport multimodal ou toute clause similaire sera nulle et non avenue.
- d. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent Article, l'entrepreneur de transport multimodal peut, avec l'accord de l'expéditeur, accroître les responsabilités et obligations qui sont les siennes en application de ce Protocole.

### **SECTION I – DOCUMENTATION**

#### ***Article 5 : Émission du document de transport multimodal***

- a. Quand l'entrepreneur de transport multimodal prend les marchandises en charge, il émet un document de transport multimodal qui, au choix de l'expéditeur, sera soit négociable, soit non négociable.
- b. Le document de transport multimodal doit être signé par l'entrepreneur de transport multimodal ou une personne mandatée par lui.
- c. La signature apposée sur le document de transport multimodal peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, se présenter sous forme de sceau ou de symbole ou être apposée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si cela n'est pas incompatible avec la législation du pays où le document de transport multimodal est émis.
- d. Si l'expéditeur en convient, un document de transport multimodal non négociable peut être émis à l'aide de tout moyen mécanique ou électronique, via l'internet, ou d'autres moyens constatant les indications visées à l'Article 4, qui doivent figurer dans le document de transport multimodal. Dans ce cas, l'entrepreneur de transport multimodal, après avoir pris en charge les marchandises, délivre à l'expéditeur un document lisible contenant toutes les indications ainsi enregistrées. Aux fins des

dispositions du présent Protocole, ledit document est réputé être un document de transport multimodal

### ***Article 6 : Document négociable de transport multimodal***

- a. Un document négociable de transport multimodal est émis sous forme de document à ordre ou au porteur. Un document à ordre est transmissible par endossement. Un document au porteur est transmissible sans endossement.
- b. S'il y a émission de plusieurs originaux, le document doit en indiquer le nombre. Si des copies sont émises, chacune doit porter la mention « copie non négociable ».
- c. La livraison des marchandises ne sera effectuée que contre remise de l'original ou de l'un des originaux du document de transport multimodal négociable, dûment endossé si nécessaire, et ladite livraison effectuée de bonne foi par l'entrepreneur de transport multimodal dégage la responsabilité de ce dernier.

### ***Article 7 : Document de transport multimodal non négociable***

Tout document de transport multimodal non négociable indiquera le nom du destinataire désigné à qui les marchandises seront livrées, ladite livraison dégageant la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal.

Le document de transport multimodal porte les indications suivantes :

- a) la nature générale des marchandises ;
- b) les marques principales, nécessaires à leur identification ;
- c) une déclaration expresse, le cas échéant, du caractère dangereux de marchandises ;
- d) le nombre de colis ou de pièces ;
- e) le poids brut des marchandises ou leur quantité exprimée autrement ;
- f) l'état apparent des marchandises ;
- g) le nom et l'établissement principal de l'entrepreneur de transport multimodal ;
- h) le nom de l'expéditeur ;
- i) le nom du destinataire, s'il a été désigné par l'expéditeur ;
- j) le lieu et la date de prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal ;
- k) le lieu de livraison des marchandises ;
- l) la date ou le délai de livraison des marchandises au lieu de livraison, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties ;
- m) une mention indiquant si le document de transport multimodal est négociable ou non ;
- n) le lieu et la date d'émission du document de transport multimodal ;
- o) la signature de l'entrepreneur de transport multimodal ou d'une personne mandatée par lui ;
- p) le fret correspondant à chaque mode de transport, s'il est expressément convenu entre les parties, ou le fret, y compris la monnaie de paiement, à hauteur du montant payable par le destinataire, ou toute indication que le fret est dû par lui ;

- q) l'itinéraire envisagé pour le parcours, les modes de transport à employer et les points de transbordements prévus, s'ils sont connus au moment de l'émission du document de transport multimodal ;
- r) toutes autres indications que les parties seront convenues de mentionner dans le document de transport multimodal, sous réserve qu'elles ne soient pas incompatibles avec la législation du pays où le document de transport est émis.

L'absence d'une ou de plusieurs indications énumérées ci-dessus n'altère pas la valeur juridique du document en tant que document de transport multimodal, à condition toutefois que celui-ci remplisse les conditions énoncées à l'Article 1 du présent Protocole.

#### ***Article 8 : Réserves dans le document de transport multimodal***

L'entrepreneur de transport multimodal qui a connaissance d'inexactitudes ou qui doute de l'exactitude des indications qui lui ont été notifiées quand il a pris les marchandises en charge et qui n'a aucun moyen de vérifier ou de confirmer ces informations peut insérer dans le document de transport des réserves attestant ces inexactitudes, les raisons de ses doutes ou soupçons, ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

#### ***Article 9 : Valeur probante du document de transport multimodal***

À l'exception des indications pour lesquelles a été faite une réserve autorisée en vertu de l'Article 5 et dans les limites de cette réserve :

- a. le document de transport multimodal fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge, par l'entrepreneur de transport multimodal, des marchandises telles qu'elles sont décrites dans ledit document ; et
- b. la preuve contraire par l'entrepreneur de transport multimodal n'est pas recevable si le document de transport multimodal est émis sous forme négociable et a été transféré à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises données dans ledit document.

#### ***Article 10 : Responsabilité du fait de fausses déclarations ou d'omissions intentionnelles***

L'entrepreneur de transport multimodal qui, dans une intention frauduleuse, fait figurer dans le document de transport multimodal des renseignements inexacts concernant les marchandises ou omet un quelconque renseignement dont l'inclusion est requise ou nécessaire en vertu des dispositions du présent Protocole ou de tout autre instrument valide ou en application des règles régissant l'exercice ou les usages de la profession, sera responsable, sans être admis au bénéfice de la limitation de responsabilité prévue dans le présent Protocole, de toutes pertes, dommages ou dépenses encourus par un tiers, y compris un destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises données dans le document de transport multimodal.

### ***Article 11 : Garantie donnée par l'expéditeur***

- a. Lorsque l'entrepreneur de transport multimodal prend en charge les marchandises, l'expéditeur est réputé avoir garanti l'exactitude des caractéristiques d'ordre général décrivant lesdites marchandises, leurs marques, nombre, poids et quantité et, le cas échéant, leur caractère dangereux, ainsi que tous autres renseignements nécessaires, fournis par lui pour figurer dans le document de transport multimodal.
- b. L'expéditeur indemnise l'entrepreneur de transport multimodal qui s'est fié aux informations fournies, visées au paragraphe 1 du présent Article, de tout préjudice résultant de leur inexactitude ou de leurs lacunes. La responsabilité de l'expéditeur reste engagée, même si le document de transport multimodal lui a été transféré. Le droit de l'entrepreneur de transport multimodal de bénéficier de ladite indemnisation ne limite en aucune façon la responsabilité qui lui incombe, en vertu du contrat de transport multimodal, vis-à-vis de toute personne autre que l'expéditeur.

### ***Article 12 : Autres documents***

L'émission du document de transport multimodal n'empêche pas l'émission, si besoin est, d'autres documents relatifs au transport ou à d'autres services liés au transport multimodal international, en application des conventions internationales ou des législations nationales en vigueur. Toutefois, l'émission de ces autres documents n'affectera pas la valeur juridique du document de transport multimodal.

## ***SECTION II – RESPONSABILITÉ***

### ***Article 13 : Durée de la responsabilité***

En vertu du présent Protocole, l'entrepreneur de transport multimodal est responsable des marchandises à partir du moment où il les prend en charge jusqu'au moment de leur livraison.

### ***Article 14 : Responsabilité de l'opérateur de transport multimodal du fait de ses préposés, agents et autres personnes***

L'entrepreneur de transport multimodal sera responsable des actes et omissions de ses préposés ou mandataires, quand ceux-ci agissent dans le cadre de leur emploi, et des actes et omissions de toute personne aux services de laquelle il fait appel pour l'exécution du contrat de transport multimodal, au même titre que si les actes ou omissions de ladite personne étaient les siens.

### ***Article 15 : Livraison des marchandises au destinataire***

L'entrepreneur de transport multimodal s'engage à exécuter ou à faire exécuter tous les actes nécessaires à la livraison des marchandises :



- a. à la personne remettant un original du document de transport multimodal, lorsque celui-ci a été émis sous la forme d'un document négociable « au porteur » ;
- b. à la personne remettant un original du document de transport multimodal dûment endossé, lorsque celui-ci a été émis sous la forme d'un document négociable « à ordre » ;
- c. à la personne désignée dans le document de transport multimodal, lorsque celui-ci a été émis sous la forme d'un document négociable nominatif, sur présentation par la personne nommément désignée d'une preuve d'identité et contre remise d'un original du document ; si ledit document a été transféré sous la forme d'un document vierge ou « à ordre », les dispositions de l'alinéa (b) ci-dessus s'appliquent ;
- d. à la personne désignée comme destinataire dans le document de transport multimodal, lorsque celui-ci a été émis sous la forme d'un document non négociable, sur présentation par la personne nommément désignée d'une preuve d'identité ;
- e. à la personne désignée par l'expéditeur ou par une personne ayant acquis les droits conférés par le contrat de transport multimodal à l'expéditeur ou aux expéditeurs de formuler cette désignation, lorsqu'aucun document n'a été émis.

#### ***Article 16 : Fondement de la responsabilité***

- a. Sauf exonération dans les conditions prévues au présent Protocole, l'entrepreneur de transport multimodal est responsable du préjudice résultant 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 s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde, à moins qu'il ne prouve qu'aucune faute ou négligence de sa part ou de la part de ses préposés ou mandataires ou de toute autre personne agissant en son nom n'a causé ladite perte, ledit dommage ou ledit retard ou n'y a contribué, et que lui-même, ses préposés ou mandataires et/ou toutes autres personnes visées ci-dessus ont pris toutes les mesures pouvant raisonnablement être exigées pour éviter ledit événement et ses conséquences.
- b. Toutefois, l'entrepreneur de transport multimodal ne sera responsable d'une perte résultant d'un retard de livraison que si l'expéditeur a fait une déclaration d'intérêt spécial à la livraison, qui a été acceptée par l'entrepreneur de transport multimodal.

#### ***Article 17 : Retard de livraison***

Il y a retard à la livraison quand les marchandises n'ont pas été livrées à la date expressément convenue ou, à défaut de date convenue, dans un délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un entrepreneur de transport multimodal diligent, compte tenue des circonstances de fait.

### ***Article 18 : Conversion du retard en perte financière***

Le requérant peut, sauf preuve contraire, considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées dans les 90 jours consécutifs à la date de livraison.

### ***Article 19 : Exonération dans le cas de transport par mer ou par voies navigables intérieures***

- a. Nonobstant les dispositions de l'Article 4 ci-dessus, l'entrepreneur de transport multimodal ne sera pas responsable des pertes, dommages ou retards de livraison encourus dans le cadre du transport des marchandises par voie maritime ou par voies navigables intérieures, lorsque lesdits retards, dommages ou pertes occasionnés durant le transport sont imputables aux causes suivantes :
  - i. acte, négligence ou fautes du capitaine, navigateur, pilote ou des préposés du transporteur en matière de navigation ou de gestion du navire ; et
  - ii. incendie, sauf s'il est dû à un acte ou une faute du transporteur.
- b. Il est toutefois entendu que, chaque fois que les pertes ou dommages auront été causés par l'innavigabilité du navire, l'entrepreneur de transport multimodal ne sera pas responsable s'il peut prouver qu'une diligence raisonnable a été exercée pour rendre le navire navigable au commencement du voyage.

### ***Article 20 : Causes concomitantes de responsabilité***

Lorsqu'une faute ou une négligence de l'entrepreneur de transport multimodal, de ses préposés ou mandataires, ou de toute autre personne dont les actes relèvent de sa responsabilité, a concouru avec une autre cause à une perte, un dommage ou un retard à la livraison, l'entrepreneur de transport multimodal n'est responsable que dans la mesure où ladite perte, ledit dommage ou ledit retard est imputable à ladite faute ou négligence ; il est entendu que l'entrepreneur de transport multimodal n'est pas responsable de la part de la perte, du dommage ou du retard dont il peut prouver qu'elle n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

### ***Article 21 : Évaluation de l'indemnisation***

- a. L'indemnisation pour perte de marchandises ou dommages aux marchandises sera évaluée par référence à la valeur desdites marchandises au lieu et date auxquels elles ont été livrées au destinataire, ou au lieu et date auxquels elles auraient dû être livrées, conformément aux clauses du contrat de transport multimodal.
- b. La valeur des marchandises sera déterminée par référence au cours en bourse de commerce ou, à défaut, par référence au prix du marché ou, à défaut, par référence au prix de marchandises analogues et de qualité équivalente.

***Article 22 : Limitation de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal***

- a. À moins que l'expéditeur n'ait déclaré la nature et la valeur des marchandises avant leur prise en charge par l'entrepreneur de transport multimodal et n'ait inscrit cette information dans le document de transport multimodal, la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour le préjudice résultant de pertes ou dommages subis par les marchandises est limitée à une somme ne dépassant pas la contre-valeur de 666,67 DTS par colis ou 2 DTS par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la somme la plus élevée étant retenue.
- b. Lorsque plusieurs colis ou unités de chargement sont chargés dans un conteneur, une palette ou un engin de transport similaire, les colis ou unités de chargement énumérés dans le document de transport multimodal comme étant contenus dans ledit engin de transport sont considérés comme des colis ou unités de chargement distincts. Sauf dans le cas susmentionné, l'engin de transport est considéré comme constituant le colis ou l'unité de chargement.
- c. Nonobstant les dispositions ci-dessus, si le transport multimodal ne prévoit pas, aux termes du contrat, le transport de marchandises par mer ou par voies navigables intérieures, la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal est limitée à une somme ne dépassant pas 8,33 droits de tirage spéciaux par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées.
- d. Lorsque la perte ou le dommage occasionné aux marchandises s'est produit sur un tronçon déterminé du transport multimodal pour lequel une convention internationale applicable ou une loi nationale impérative fixe une limite de responsabilité différente, et sous réserve que ledit tronçon ait fait l'objet d'un contrat de transport séparé, la limite de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour cette perte ou ce dommage est déterminée par référence aux dispositions de ladite convention ou de ladite loi nationale impérative.
- e. Si l'entrepreneur de transport multimodal est responsable d'un préjudice résultant d'un retard de livraison, ou d'un préjudice indirect résultant d'une cause autre qu'une perte de marchandises ou un dommage occasionné aux marchandises, sa responsabilité sera limitée à une somme ne dépassant pas la contre-valeur du fret payable en application du contrat de transport pour le transport multimodal. La responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour le préjudice résultant d'un retard à la livraison sera limitée à un montant équivalant à deux fois et demi le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédera pas le montant total du fret payable en application du contrat de transport multimodal.
- f. Le montant cumulé des indemnités dues par l'entrepreneur de transport multimodal ne dépassera pas le plafond de responsabilité applicable en cas de perte totale des marchandises.
- g. L'entrepreneur de transport multimodal et l'expéditeur peuvent convenir de fixer, dans le

document de transport multimodal international, des limites de responsabilité supérieures à celles prévues par le présent Protocole.

***Article 23 : Perte du droit de limiter la responsabilité***

- a. L'entrepreneur de transport multimodal 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 résulte d'un acte ou omission délibéré(e) de sa part pour provoquer ladite perte, ledit dommage ou ledit retard, ou d'une négligence grave de son fait, sachant que ladite perte, ledit dommage ou ledit retard en résulteraient.
- b. Un préposé ou un mandataire de l'entrepreneur de transport multimodal ou une autre personne aux services de laquelle celui-ci recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal ne sont pas admis au bénéfice de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention, s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou omission délibéré(e) de leur part pour provoquer ladite perte, ledit dommage ou ledit retard, ou d'une négligence grave de leur fait, sachant que ladite perte, ledit dommage ou ledit retard en résulteraient probablement.
- c.

***Article 24 : Responsabilité non contractuelle***

- a. Les règles énoncées dans le présent Protocole sont applicables dans toute action contre l'entrepreneur de transport multimodal pour préjudice lié à l'exécution du contrat de transport multimodal, que ladite action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle.
- b. Ces règles s'appliquent dans le cas où une instance pour préjudice en rapport avec l'exécution du contrat de transport multimodal est introduite contre tout préposé ou mandataire de l'entrepreneur de transport multimodal ou toute personne dont l'opérateur a utilisé les services pour l'exécution du contrat de transport multimodal, que ladite instance soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle.
- c. Sous réserve des dispositions de l'Article 21, le montant total des réparations dues par l'entrepreneur de transport multimodal et par un préposé ou un mandataire ou par toute autre personne aux services desquels il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues dans le présent Protocole.

***Article 25 : Responsabilité de l'expéditeur***

- a. L'expéditeur est réputé avoir garanti à l'entrepreneur de transport multimodal l'exactitude, au moment où ledit entrepreneur a pris les marchandises en charge, de

toutes les caractéristiques d'ordre général décrivant lesdites marchandises, leurs marques, nombre, volume, quantité et, s'il y a lieu, leur caractère dangereux, ces informations étant fournies par lui ou en son nom pour figurer dans le document de transport multimodal au moment où les marchandises ont été prises en charge.

- b. L'expéditeur indemnise l'entrepreneur de transport multimodal pour toute perte résultant d'inexactitudes ou d'insuffisances des informations visées ci-dessus
- c. La responsabilité de l'expéditeur reste engagée même si le document de transport multimodal a été transféré par ses soins.
- d. Le droit à indemnisation de l'entrepreneur de transport multimodal ne limite en aucune manière la responsabilité qui lui incombe en vertu du contrat de transport multimodal vis-à-vis de toute personne autre que l'expéditeur.

### SECTION III CONTENTIEUX

#### *Article 26 : Avis de perte ou de dommage*

- a. Le destinataire notifie toute perte ou tout dommage à l'entrepreneur de transport multimodal par écrit, au plus tard le jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises, en spécifiant la nature générale de ladite perte ou dudit dommage. À défaut, ladite remise des marchandises constitue une présomption, sauf preuve contraire, que l'entrepreneur de transport multimodal a effectivement livré les marchandises, telles qu'elles sont décrites dans le document de transport multimodal.
- b. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, la même présomption de livraison s'applique si ladite perte ou ledit dommage n'est pas notifié par écrit dans un délai de six (6) jours à compter du jour où les marchandises ont été remises au destinataire.
- c. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant d'un retard à la livraison, sauf si notification écrite a été donnée à l'entrepreneur de transport multimodal dans un délai de soixante (60) jours consécutifs à compter du jour où les marchandises ont été remises au destinataire ou suivant le jour où le destinataire a été avisé que les marchandises ont été livrées.
- d. L'entrepreneur de transport multimodal notifie toute perte ou dommage à l'expéditeur par écrit, en spécifiant la nature générale de ladite perte ou dudit dommage, dans un délai de quatre vingt dix (90) jours à compter du jour où ladite perte ou ledit dommage a été occasionné(e) ou du jour où les marchandises ont été livrées, la date la plus récente étant retenue. L'absence de notification constitue une présomption, sauf preuve contraire, que l'entrepreneur de transport multimodal n'a pas subi de perte ou de dommage par la faute ou la négligence de l'expéditeur, de ses préposés ou de ses mandataires.

- e. Si le jour où l'un des délais de notification prévus dans le présent Article vient à expiration est un jour non ouvrable au lieu de livraison, ce délai est prorogé jusqu'au prochain jour ouvrable.
- f. Aux fins du présent Article, toute notification donnée à une personne agissant pour le compte de l'entrepreneur de transport multimodal, y compris toute personne dont celui-ci utilise les services au lieu de livraison, ou à une personne agissant pour le compte de l'expéditeur, est réputée avoir été donnée à l'entrepreneur de transport multimodal ou à l'expéditeur, respectivement.

#### ***Article 27 : Contre-expertise***

- a. En cas de perte ou de dommage constaté(e) ou soupçonné(e), l'entrepreneur de transport multimodal et le destinataire se faciliteront mutuellement, dans toute la mesure du possible l'inspection et la vérification des marchandises.
- b. Si les parties ou leurs représentants autorisés sur le lieu de livraison ont mené une inspection contradictoire de l'état des marchandises, il n'est pas nécessaire de notifier par écrit de la perte ou des dommages constatés pendant ladite inspection.

#### ***Article 28 : Prescription***

- a. Toute action relative au transport multimodal international en application du présent Protocole est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux (2) ans.
- b. Toutefois, si la nature de la réclamation et les principaux chefs de demande n'ont pas été notifiés par écrit dans un délai de six (6) mois à compter de la date de livraison des marchandises ou, si les marchandises n'ont pas été livrées, à compter de la date à laquelle elles auraient dû l'être, l'action est prescrite à l'expiration de ce délai.
- c. Le délai de prescription court à partir du lendemain du jour où l'entrepreneur de transport multimodal a livré les marchandises ou une partie des marchandises ou, si les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du lendemain du dernier jour où elles auraient dû l'être.
- d. La personne contre qui une réclamation a été faite peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration envoyée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs déclarations.
- e. Sauf disposition contraire d'une convention internationale ou d'une loi nationale impérative, une personne tenue responsable aux termes de la présente Convention peut intenter une action récursoire même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si cette action est engagée dans le

délai autorisé par la loi du lieu où l'action est intentée. Toutefois ce délai ne peut être inférieur à quatre vingt dix (90) jours à compter de la date à laquelle la personne qui intente l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle même reçu signification de l'assignation.

### ***Article 29 : Compétence***

- a. Dans tout litige relatif au transport multimodal international en application du présent Protocole, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi du lieu où ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux énumérés ci-après :
  - i. le lieu où est situé l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, le lieu de sa résidence habituelle ;
  - ii. le lieu où a été conclu le contrat de transport multimodal, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire desquels le contrat a été conclu ;
  - iii. le lieu de prise en charge des marchandises pour le transport multimodal international, ou le lieu de livraison ;
  - iv. tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport multimodal et indiqué dans le document de transport multimodal.
- b. Aucune procédure judiciaire relative au transport multimodal international en application du présent Protocole ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe (a) du présent Article. Les dispositions de cet article ne font pas obstacle à la compétence des tribunaux des Parties Contractantes en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.
- c. Nonobstant les dispositions précédentes du présent Article, tout accord conclu par les parties après la naissance d'un litige est réputé valable et pleinement exécutoire.
  - i. Lorsqu'une action a été intentée conformément aux dispositions du présent Article ou qu'un jugement a été rendu à la suite d'une telle action, aucune nouvelle action ne peut être engagée entre les mêmes parties qui soit fondée sur la même cause, à moins que le jugement rendu à la suite de la première action ne soit pas exécutable dans le pays où la nouvelle instance est introduite.
  - ii. Aux fins du présent Article, ni les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement, ni le renvoi d'une action devant un autre tribunal du même pays ne sont considérés comme l'introduction d'une nouvelle instance.

### ***Article 30 : Effet des nullités***

- a. Lorsque le demandeur au titre des marchandises a subi une perte du fait d'une stipulation contractuelle nulle et non avenue en application du présent Protocole ou du fait de toute autre cause, l'entrepreneur de transport multimodal doit l'indemniser dans la mesure requise pour le dédommager, conformément aux dispositions du présent Protocole, du préjudice résultant de tous dommages ou pertes occasionnés aux marchandises ou de tout retard de livraison.
- b. En outre, l'entrepreneur de transport multimodal doit dédommager le demandeur des frais encourus par ce dernier pour faire valoir ses droits, étant entendu que les frais encourus dans l'action intentée en vertu des dispositions ci-dessus doivent être déterminés conformément à la législation de la partie contractante dans le lieu où ladite action a été intentée.

### ***Article 31 : Arbitrage***

- a. Les parties peuvent prévoir, par un accord écrit, que tout litige relatif au transport multimodal international en application de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.
- b. La procédure d'arbitrage sera engagée en tout lieu fixé par la clause compromissoire ou la convention d'arbitrage.
- c. L'arbitre ou le tribunal arbitral appliquera les règles fixées par le présent Protocole.

### ***Article 32 : Taux d'intérêt spécial à la livraison en cas de dommage***

- a. L'expéditeur peut, moyennant le paiement d'une somme supplémentaire à convenir, fixer le montant d'un intérêt spécial à la livraison en cas de perte ou de dommage ou de dépassement du délai de livraison convenu, en inscrivant ledit montant dans le document de transport multimodal.
- b. S'il y a eu déclaration d'intérêt spécial à la livraison, il peut être réclamé, indépendamment des réparations obtenues, une indemnité pour la perte ou le dommage supplémentaire dont la preuve est apportée, à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

### ***Article 33 : Taux d'intérêt en matière indemnitaire***

- a. Le requérant peut demander les intérêts de l'indemnité. Ces intérêts sont calculés sur la base du taux d'intérêt du marché. Ils courent du jour où la réclamation a été adressée par écrit à l'entrepreneur de transport multimodal ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.



- b. Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie du pays où le paiement est réclamé, la conversion est effectuée au taux de change applicable aux jour et lieu de paiement de l'indemnité.

## PROTOCOLE N° 10

### MANUTENTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

#### *Article 1 : Application*

En application de l'Article 41 (b) de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord, les Parties Contractantes conviennent d'appliquer les dispositions du présent Protocole relatif à la manutention des marchandises dangereuses.

#### *Article 2 : Teneur du Protocole*

Le présent Protocole concerne la manutention et le transport, dans le cadre du trafic et du transit inter-États sur les territoires des Parties Contractantes, des matières, substances et objets qui, aux termes des recommandations acceptées au niveau international, sont classés comme des marchandises dangereuses.

#### *Article 3 : Définitions*

Les définitions applicables au présent Protocole sont celles énoncées dans l'Article 1 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord.

#### *Article 4 : Reconnaissance des conventions internationales ..*

Les instruments, documents, normes, directives et textes qui sont contenus dans les conventions internationales comprenant :

- a. les recommandations du Comité d'experts des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses ;
- b. les règles régissant la sécurité du transport des matières radioactives du Conseil des Gouverneurs de l'Agence internationale de l'énergie atomique ;
- c. les dispositions concernant le transport des marchandises dangereuses incluses dans la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ;
- d. les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale.
- e. **La convention de Bale relative au contrôle des mouvements transfrontaliers des déchets dangereux et leur élimination.**

***Article 5 : Code maritime international des marchandises dangereuses***

Les Parties Contractantes reconnaissent que l'application du Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG) a été rendue obligatoire en janvier 2004, sauf pour les dispositions suivantes, qui sont recommandées mais non obligatoires : Sections 1.3 (Formation), 2.1 ; Notes 1 à 4 (Explosifs) ; 2.2, Colonnes 15 et 17 (Liste des marchandises dangereuses) ; 3.5 (Transport des marchandises de Classe 7) ; 5.45 (formulaire) ; 7.3 (Dispositions particulières en cas d'incident).

***Article 6 : Classification et définition des classes de marchandises dangereuses***

Les Parties Contractantes reconnaissent la classification des marchandises par type de risques encourus, qui figure dans le Manuel des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses, comme base pour déterminer les risques encourus dans le cadre du transport des marchandises dangereuses.

***Article 7 : Marquage des marchandises dangereuses***

Chaque Partie Contractante s'engage à informer les parties concernées de son pays des étiquettes et étiquettes-placards recommandées au niveau international pour identifier les risques, qui sont apposées sur les marchandises dangereuses provenant de l'étranger, et à donner les instructions appropriées pour que la manutention et le transport des marchandises ainsi étiquetées soient effectués en fonction du risque encouru.

***Article 8 : Documentation relative aux marchandises dangereuses***

Les documents devant être utilisés dans le cadre de la manutention et du transport des marchandises dangereuses sont mentionnés dans la Section 8 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord relative à la documentation et aux procédures.

## PROTOCOLE N° 11

### FACILITES ACCORDEES AUX BUREAUX DE TRANSIT, AUX NEGOCIANTS ET A LEURS EMPLOYES

#### *Article 1 : Application*

Conformément à la Section 10 de l'Article 43, 44 et 45 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord, les Parties Contractantes conviennent d'appliquer les dispositions du présent Protocole relatives aux facilités accordées aux personnes employées par des opérateurs de transit. Ce Protocole fait partie intégrante de l'Accord.

#### *Article 2 : Teneur du Protocole*

Le présent Protocole contient des dispositions régissant l'octroi de facilités et de moyens qui permettent de rationaliser la gestion et la conduite du trafic inter-États et de transit et d'assurer l'acheminement rapide et fluide dudit trafic sur les territoires respectifs des Parties Contractantes.

#### *Article 3 : Définitions*

Les définitions applicables au présent Protocole sont celles énoncées dans l'Article 1 de l'Accord sur le Transit et le Transport dans le Corridor Nord.

#### *Article 4 : Création de Bureaux de Liaison*

Chaque Partie Contractante autorise les autres Parties Contractantes qui le désirent à ouvrir sur son territoire des Bureaux de Liaison de Transport et à affecter des Agents de Liaison à ces bureaux.

#### *Article 5 : Agences de transport*

Chaque Partie Contractante permet aux transporteurs reconnus officiellement par les autorités compétentes des Parties Contractantes où ces transporteurs sont domiciliés d'établir sur son territoire des agences, aux fins de conduire des opérations relatives au trafic en transit et inter-États.

### ***Article 6 : Prestation de services***

Les Parties Contractantes fournissent, dans la mesure de leurs possibilités, des services d'éclairage, de chauffage, de climatisation et de nettoyage, des communications téléphoniques et par télex et des services postaux aux bureaux de liaison autorisés et aux agences installées par les autres Parties Contractantes sur leurs territoires respectifs, moyennant le paiement des frais afférents à ces services.

### ***Article 7 : Visas, permis de travail et de séjour pour négociants et personnes employées par des opérateurs de transit***

Chaque Partie Contractante accorde des visas à entrées multiples et des permis de travail et de séjour de la plus longue durée possible aux personnes employées par les entreprises de transport et les opérateurs travaillant pour les agences ou exerçant des activités relatives au trafic en transit et inter-États sur son territoire.

### ***Article 8 : Laissez-passer***

- a. Les Parties Contractantes s'engagent à délivrer aux opérateurs de transit et de transport et à leurs employés un Laissez-passer dont le format facilite leur identification et attire l'attention des autorités sur la nécessité de leur faciliter la tâche.
- b. Le Laissez-passer pourra être annulé en cas d'infraction aux lois et règlements de police, de douane, d'immigration ou autres. Cette annulation sera portée à la connaissance des services de police ou de douane chargés du contrôle de l'application des lois et règlements.

### ***Article 9 : Déplacements des personnes employées dans le trafic en transit***

Les Parties Contractantes autorisent les agents des opérateurs de transport participant au trafic en transit et inter-États sur les itinéraires de leurs territoires à circuler librement sur tous les itinéraires ouverts audit trafic.

### ***Article 10 : Identification des employés***

- a. Les Parties Contractantes conviennent de donner aux employés de leurs agences de transport respectives, opérant sur leurs territoires respectifs, des Cartes de Service indiquant le nom, la nationalité, le rang et la nature des fonctions desdits employés, avec instruction de présenter ces Cartes de Service aux autorités compétentes des autres Parties Contractantes qui leur en font la demande lorsque lesdits employés se trouvent sur les territoires respectifs de ces dernières, étant entendu que ces Cartes de Service ne sont pas des documents de voyage.

- b. Les Parties Contractantes encouragent lesdits employés à porter des uniformes ou des insignes distinctifs pendant leur service, de façon à ce qu'ils soient aisément reconnaissables dans l'exercice de leurs fonctions liées au commerce inter-États et au trafic en transit.

***Article 11 : Échange d'informations***

- a. Les Parties Contractantes conviennent d'échanger des informations relatives à la description des signes distinctifs, des cartes et plaquettes d'identité et des uniformes utilisés dans le cadre du trafic en transit et inter-États et de s'informer mutuellement de tous changements susceptibles d'y être apportés.
- b. Les Parties Contractantes conviennent également de transmettre les renseignements précisant les noms et fonctions des personnes employées par leurs agences de transport respectives opérant sur le territoire des autres Parties Contractantes, ainsi que leur lieu d'établissement.