

**COMMISSION INTERNATIONALE DU BASSIN  
CONGO – OUBANGUI - SANGHA**

**« C.I.C.O.S. »**

**=====**



***CONVENTION D'EXPLOITATION DU  
POOL MALEBO***

***ENTRE***

***LA REPUBLIQUE DU CONGO***

***ET***

***LA REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE  
DU CONGO***

## CONVENTION D'EXPLOITATION DU POOL MALEBO

ENTRE :

**LA REPUBLIQUE DU CONGO,**

représentée par Son Excellence, Monsieur André OKOMBI SALISSA,  
Ministre des Transports et de l'Aviation Civile ;

d'une part,

ET

**LA REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO,**

représentée par Son Excellence, Monsieur HEVA MUAKASA, Ministre des  
Transports et Communications,

d'autre part,

### LES PARTIES CONTRACTANTES

Soucieuses de préserver et de renforcer les rapports de bon voisinage, de fraternité et de coopération bilatérale entre les peuples de la République du Congo et de la République Démocratique du Congo, les Gouvernements des deux pays qui prônent l'entente mutuelle à travers les échanges commerciaux avaient recommandé en mai 1994 à leurs sociétés publiques de transport fluvial de régler de manière concertée leurs problèmes d'intérêt commun.

Considérant l'Accord instituant un Régime Fluvial Uniforme et créant la Commission Internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha signée le 06 novembre 1999 entre la République du Cameroun, la République Centrafricaine, la République du Congo et la République Démocratique du Congo établissant un cadre de politique communautaire dans le domaine du transport fluvial et de la protection de l'environnement ;

Considérant le code de la navigation intérieure CEMAC/RDC.



Yazy

Considérant la Convention sur la Réglementation de l'exploitation du Pool Malebo signée le 09 septembre 1995 entre l'Agence Transcongolaise des Communications (ATC) pour la République du Congo et l'Office des Transports et des Ports (OTP) pour la République Démocratique du Congo ;

Considérant l'Ordonnance n° 1/2000 du 16 février 2000 relative à la scission - dissolution de l'Agence Transcongolaise des Communications, ayant conduit à la création de trois entités autonomes dont le Port Autonome de Brazzaville et Ports Secondaires et à la mise en place d'un Organe Public ad hoc chargé entre autres de la gestion intérimaire du secteur de transport fluvial et chantier naval en vue de leur privatisation ;

Considérant la restructuration de l'Office des Transports et des Ports et du Holding ONATRA ayant abouti à la création de l'Office National des Transports en sigle « 'ONATRA » par décret N°0051 du 7 Novembre 1995 ;

Considérant la fin de la mission, en 2004, de l'Organe public Ad Hoc de suivi du processus de scission/dissolution de l'ATC ainsi que le transfert de la gestion intérimaire du Chantier Naval et des Transports Fluviaux en sigle « CNTF » à la Direction Générale de la Navigation Fluviale ;

Considérant les recommandations de la dixième session ordinaire de la Commission mixte République du Congo – République Démocratique du Congo du 25 novembre 2000, relative à la révision de la Convention sur la Réglementation de l'Exploitation du Pool Malebo ;

Considérant les conclusions de la réunion d'information entre le Ministère des Transports et des Privatisations, chargé de la Coordination de l'Action Gouvernementale de la République du Congo et le Ministère des Transports et Communications de la République Démocratique du Congo du 30 janvier 2003 élevant la concertation au niveau des Ministres pour préparer le cadre idoine permettant de définir les principes généraux qui devront régir l'exploitation inter - rives sur le Pool Malebo;

Ont convenu ce qui suit :

## TITRE 1 : DISPOSITIONS GENERALES

### Article premier : Définitions

Aux fins de la présente Convention, on entend par :

- 1.1. Port Autonome de Brazzaville et Ports Secondaires, en sigle « PABPS » l'Autorité portuaire chargée de la gestion de sites du Port Autonome de Brazzaville.
- 1.2. La coordination du Chantier Naval et Transports fluviaux en sigle «CNTF », l'armateur public en République du Congo.
- 1.3. Office National des Transports en sigle « ONATRA », l'Autorité portuaire du beach Ngobila et du Port Public de Kinshasa et l'armateur public en République Démocratique du Congo.
- 1.4. Direction Générale de la Navigation Fluviale, en sigle « DIGENAF », organe technique en charge de la réglementation fluviale en République du Congo.
- 1.5. La Direction de la Marine et des Voies Navigables, organe technique en charge de la réglementation fluviale en République Démocratique du Congo.
- 1.6. « CICOS », Commission Internationale du Bassin Congo –Oubangui – Sangha, Institution Inter-Etats chargée de la gestion et du développement du Bassin.
- 1.7. « Armateur », tout opérateur public assurant le transport fluvial de personnes sur le Pool Malebo.
- 1.8. « Parties », les signataires de la présente Convention.
- 1.9. « Autorités portuaires », les sociétés en charge de la gestion des sites portuaires dans les deux pays.
- 1.10. « Passager », toute personne transportée à bord d'une unité fluviale en vertu d'un contrat de transport ;
- 1.11. « Bagage », tout bien accompagné et proportionné d'un passager (sacs ou valises de voyage).



## **Article 2 : Objet**

La présente Convention a pour objet de réglementer la navigation inter-rives entre Kinshasa et Brazzaville notamment :

- Les conditions d'accès et d'accostage aux sites portuaires ;
- le transport de personnes et leurs bagages;
- la facilitation ;
- le règlement des incidents de navigation et tout autre différend.

Elle fixe, en outre, les conditions supplétives d'harmonisation et du respect des droits humains dans les prestations des services commis aux frontières.

## **TITRE II : CONDITIONS D'ACCES ET D'ACCOSTAGE AUX SITES PORTUAIRES**

### **Article 3 : Formalités administratives**

Toutes les unités fluviales des armateurs publics sont autorisées à accoster aux différents sites portuaires prévus à l'article 4 ci-dessous sous réserve du respect des règlements d'exploitation fluviale ou administratifs en vigueur dans chacun des Etats et de la présentation des documents prescrits par le Code de la Navigation Intérieure CEMAC/RDC, notamment :

- le certificat de navigabilité en cours de validité
- le rôle d'équipage ;
- le livret de service ;
- le journal de bord dûment rempli;
- le certificat d'aptitude à la navigation intérieure du capitaine ;
- le certificat d'immatriculation ;
- l'album de navigation ;
- l'extrait du certificat de jaugeage ;
- la police d'assurance de l'unité fluviale ;
- le code de la navigation intérieure CEMAC/RDC ;
- Le manifeste passagers ;
- la police d'assurance de transport des passagers.

### **Article 4 : Sites portuaires**

Les sites portuaires concernés par la présente convention sont :

- le beach de Brazzaville pour la République du Congo ;
- le beach Ngobila pour la République Démocratique du Congo.

Toutefois, pour des raisons techniques, le trafic passagers peut être transféré aux sites ci-après :



pour la République du Congo

- la gare à passagers ;
- le Port public.

pour la République Démocratique du Congo

- la gare fluviale ;
- le port public.

### **TITRE III : AMENAGEMENT ET ENTRETIEN DES DOMAINES PUBLICS PORTUAIRES**

#### **Article 5: Aménagement des emprises terrestres**

Les Autorités portuaires sont tenues d'aménager et d'entretenir les accès portuaires de manière à canaliser les flux de personnes et leurs bagages dans le but de faciliter le contrôle et d'éliminer les fraudes.

#### **Article 6 : Entretien des plans d'eau portuaires et des accès à quai**

Les parties s'engagent à obliger les Autorités portuaires à assurer l'accessibilité permanente des unités fluviales aux quais en faisant procéder périodiquement aux opérations de dragage et de balisage.

### **TITRE IV : NAVIGATION INTER-RIVES, INCIDENTS, ASSISTANCE ET SAUVETAGE, CONTROLE DES UNITES PAR L'ETAT DU PORT**

#### **Article 7 : Harmonisation des connaissances et pratiques nautiques**

En raison des spécificités des sites portuaires respectifs exigeant des manœuvres d'approche appropriées, les armateurs publics conviennent d'harmoniser les connaissances et pratiques nautiques de leurs équipages.

#### **Article 8 : Abordage et autres incidents de navigation**

Les abordages et tout autre incident de navigation qui pourraient survenir à l'occasion de l'exploitation des unités fluviales font l'objet d'enquêtes conformément aux dispositions des articles 137 et 138 du code de navigation intérieure CEMAC/RDC.



### **Article 9 : Assistance et Sauvetage**

En application des prescriptions spécifiques prévues à l'annexe 9.3. du code de la navigation intérieure CEMAC/RDC relatives à l'assistance et au sauvetage, les capitaines des unités fluviales doivent en cas de détresse se prêter mutuellement assistance.

Les actions de cette assistance concernent notamment :

- le déséchouement ;
- le remorquage en cas d'avarie des machines ou de l'appareil à gouverner ;
- le pompage en cas de voie d'eau ;
- la lutte contre l'incendie à bord ;
- le transbordement des passagers et de leurs bagages ;
- la mise à disposition des bouées, corsets de sauvetage, ciment à prise rapide, câbles, bâches de sauvetage, canots ;
- la perte par automoteur de la capacité de naviguer par ses propres moyens ;
- les autres actions pour des cas imprévus.

### **Article 10 : Matériel de sécurité**

Il est fait obligation aux armateurs de doter toutes les unités affectées au transport sur le Pool Malebo de matériel de sécurité.

### **Article 11 : Mesures sécuritaires dans les sites portuaires**

Les parties s'engagent à œuvrer de manière concertée pour renforcer les dispositions de sécurité au niveau de deux beaches par des mesures ci-après :

- interdire l'embarquement des manutentionnaires ;
- rendre obligatoire le débarquement de tous les passagers avant de procéder à l'embarquement ;
- interdire le trafic du fret sur les deux sites ;
- interdire la vente des marchandises dans les unités fluviales ;
- humaniser le traitement des passagers ;
- veiller à la sécurité des personnes et de leurs bagages, des unités fluviales à l'accostage et à l'appareillage aux beaches et lutter contre les usagers inciviques.

### **Article 12 : Communications**

Les parties s'engagent à obliger les Autorités portuaires et les armateurs à s'équiper des moyens de radio-communication adéquats et à adopter des fréquences communes.



### **Article 13 : Contrôle des unités par l'Etat du port**

Les unités fluviales à passagers immatriculées dans l'un ou l'autre Etat affectées à l'exploitation du pool Malebo, peuvent être contrôlées par l'Etat du port.

### **Article 14 : Présomption de sécurité**

Les unités fluviales à passagers affectées à l'exploitation du pool Malebo sont présumées satisfaire aux conditions de sécurité découlant des prescriptions des articles 10, 16, 17, 18 et 19 de la présente convention, si le capitaine présente les titres et les documents exigés.

La vérification de ces titres et documents sera considérée comme un contrôle suffisant, sauf si l'état apparent de l'unité fluviale et la situation de son équipage ne correspondent pas aux indications qui y sont portées.

### **Article 15 : Objet et Modalités d'Inspection par l'Etat du port**

Les inspections des unités fluviales d'un des Etats parties par l'Etat du port porteront sur :

- les normes minimales applicables aux unités fluviales telles que définies aux articles 17, 18, 19, 20, 21 et 22 de la présente Convention;
- la validité du certificat de navigabilité ;
- les matériels de sécurité prévus à l'article 10 de la présente convention ;
- l'état sommaire de l'unité fluviale ;
- les documents du personnel navigant

Les capitaines ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placées les unités fluviales doivent apporter leur collaboration au service d'inspection dans l'accomplissement de sa mission.

Le refus de collaboration ou toute autre entrave à l'inspection peut entraîner le refus d'appareiller du port par l'autorité compétente.

Un rapport d'inspection détaillé contenant les anomalies constatées et les directives prescrites pour y remédier ainsi que toute autre mesure arrêtée sera notifié au capitaine et selon le cas au représentant de l'ONATRA et du CNTF.





Une copie du rapport d'inspection justifiant les mesures prises à l'encontre de l'unité fluviale est transmise sans délai au Secrétariat Général de la CICOS par les administrations compétentes.

#### **Article 16 : Immobilisation des unités fluviales**

Dans tous les cas, lorsque l'inspection s'aperçoit qu'une unité fluviale présente des anomalies graves de nature à compromettre la sécurité des personnes se trouvant à bord ou celle de la navigation, elle doit procéder à l'immobilisation de l'engin et en informer sans tarder l'autorité compétente.

L'unité ne sera remise en exploitation qu'après réparation des anomalies constatées.

### **TITRE V : NORMES MINIMALES RELATIVES AUX CARACTERISTIQUES DES UNITES FLUVIALES EXPLOITANT LE POOL MALEBO.**

#### **Article 17 : Construction des unités fluviales**

Les unités fluviales doivent être construites selon les règles de l'art.

#### **Article 18 : Dimensions principales**

Les unités fluviales destinées au transport de passagers doivent avoir les dimensions minimales suivantes :

- longueur hors tout : 19 mètres
- largeur hors tout : 4,85 mètres
- creux de côté : 1,50 mètre
- tirant d'eau : 0,70 mètre
- marque de franc bord : 0,30 mètre

#### **Article 19 : Propulsion**

Toutes les unités fluviales affectées au trafic sur le pool Malebo doivent avoir, pour des raisons de sécurité, deux (2) ensembles propulsifs en état de fonctionnement.

#### **Article 20 : Coque**

La coque doit avoir une solidité suffisante pour répondre à toutes les sollicitations auxquelles elle est normalement soumise ;

Les unités fluviales doivent disposer des bittes d'amarrage du côté tribord et bâbord.

La marque de franc bord doit être visible sur une bande de 0,30 m dont la couleur sera distincte de celle de la coque.

Les échelles de tirant d'eau doivent être marquées du côté bâbord et tribord.

### **Article 21 : Timonerie**

La timonerie doit avoir la forme aérodynamique afin de minimiser la force du vent.

Le mât de la timonerie doit être muni de deux drapeaux ; celui du Pays et celui de l'Armateur.

Elle doit disposer d'un projecteur d'une portée d'un kilomètre et des feux de navigation. La timonerie doit être peinte en blanc et porter des indications relatives au nom et à l'immatriculation de l'unité (côté bâbord et tribord).

### **Article 22 : Armement**

Il est fait obligation aux unités fluviales de disposer entre autres des matériels suivants :

- câble ou corde d'amarrage de 16 mm ;
- treuil de  $\pm$  10kg ;
- ancre de 25 kg avec une chaîne de 25 m.

## **TITRE VI : HORAIRES – TARIFICATION – COMPENSATION**

### **Article 23 : Horaires :**

Dans le souci d'assurer une circulation aisée des personnes et de leurs bagages dans les deux pays, les parties arrêtent l'horaire de navigation comme suit :

- jours ouvrables ) de 8H à 16H00 ;
- Dimanches ) de 8H à 12H00.
- jours fériés )

Elles admettent en outre que cet horaire est susceptible de modification par les autorités compétentes.

Toutefois, cet horaire peut faire l'objet de dérogation en cas d'affrètement en dehors des heures ci-dessus indiquées, dans ce cas, les parties s'informent mutuellement par un avis d'affrètement.

La fermeture de la frontière par un des Etats entraîne immédiatement l'arrêt du trafic. L'Etat qui décide cette fermeture doit aviser, dans les brefs délais, l'autre Partie par tous moyens.

La réouverture de la frontière doit requérir au préalable l'accord de l'autre Partie.



### **Article 24 : Tarification**

Les frais de transport sont fixés de commun accord par les Parties. Ils donnent lieu à la délivrance d'un titre de transport.

Les redevances d'accostage des unités fluviales sont déterminées par l'Autorité portuaire de chaque Partie.

A cet effet, les Autorités portuaires doivent veiller à :

- l'égalité de traitement de tous les armateurs ;
- l'uniformisation des bases de calcul des redevances d'accostage.

### **Article 25 : Compensation**

Les Parties s'engagent à faire transporter à bord d'une autre unité fluviale tout voyageur muni d'un titre de transport délivré par une autre société de transport à bord duquel il n'aurait pu embarquer pour diverses raisons.

Le principe de compensation admis s'effectue selon les conditions ci-après :

- pour les passagers : dernière rotation et/ou en cas d'avaries survenues aux unités fluviales de l'une ou l'autre Partie ;
- pour l'affrètement en cas d'indisponibilité des unités de l'une ou l'autre Partie.

## **TITRE VII : FACILITATION**

### **Articles 26 : Formalités administratives aux frontières**

Tout voyageur est tenu d'accomplir les formalités administratives auprès des services ci-après :

- service de migration ;
- service de douane ;
- service de santé.

### **Article 27 : Formalités des sédentaires**

Les agents des armateurs non inscrits au rôle d'équipage et ceux des services implantés dans les deux beaches y compris les porteurs et/ou bagagistes sont tenus d'accomplir les formalités administratives auprès des Autorités compétentes et de se munir des badges avec photos.



### **Article 28 : Accès des services commis aux frontières dans les unités fluviales**

L'accès des agents des services commis aux frontières à bord des unités fluviales s'effectue conformément à la législation en vigueur dans chaque pays.

### **Article 29 : Visite à bord de l'Autorité sanitaire**

La visite de l'Autorité Sanitaire à bord des unités fluviales doit s'effectuer conformément aux dispositions des articles 118,119, 120,121 et 122 du Code de la navigation intérieure CEMAC/RDC.

### **Article 30 : Carte spéciale de traversée**

Il est institué une carte spéciale de traversée au profit de certains responsables et agents des institutions et structures ci-après dont les fonctions exigent des traversées régulières sur le Pool Malebo :

- de la CICOS ;
- de l'ONATRA ;
- du PABPS ;
- du CNTF ;
- de la DIGENAF ;
- de l'OFIDA ;
- de l'OCC ;
- de la Direction de la Marine et des voies navigables.

La carte spéciale de traversée est établie conjointement par les Armateurs et les services de sécurité en fonction aux beaches des deux pays.

Cette carte spéciale de traversée sera reconnue par toutes les autorités compétentes comme un titre de transport suffisant et valable.

## **TITRE VIII : DU SUIVI DE L'APPLICATION DE LA CONVENTION**

### **Article 31 : Commission de concertation**

Aux fins de contribuer à une exécution harmonieuse et effective des clauses de la présente convention, les Parties décident de la mise en place d'une commission de concertation présidée alternativement par les représentants de deux Etats et composée ainsi qu'il suit :

- autorités portuaires ;
- armateurs ;



- services commis aux frontières ;
- administration en charge de la réglementation fluviale ;
- services d'entretien des voies fluviales.

Les attributions de cette commission sont définies par un texte spécifique.

## **TITRE IX : DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES**

### **Article 32 : Entrée en vigueur**

Dès sa signature par les Ministres en charge de la Navigation Intérieure des deux Etats, la présente convention abroge et remplace toutes dispositions antérieures contraires.

Elle entre en vigueur et s'applique dans les deux Etats.

### **Article 33 : Période probatoire**

Les Armateurs qui exercent actuellement la profession de transporteur sur le pool Malebo disposent d'un délai d'un (01) an à compter de la date de signature de la présente convention pour se conformer aux dispositions relatives aux normes minimales des unités fluviales.

### **Article 34 : Interprétation et règlement des différends**

Tout différend entre les parties relevant de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention que les parties n'auraient pu régler par voie de négociation ou par un autre mode de règlement, pourra être porté à la requête de l'une d'elles devant la Commission Internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha.

### **Article 35 : Autres dispositions**

Les définitions et dispositions du Code de la Navigation Intérieure CEMAC/RDC sont complémentaires applicables à la présente convention.



18/24

**Article 36 : Révision**

La présente convention peut être révisée à l'initiative de l'une des Parties ou la CICOS trois ans après son entrée en vigueur. La CICOS notifie la demande à toutes les deux Parties et convoque une Commission de révision dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par elle à chaque partie.

Fait à ...Kinshasa....., le **22 NOV. 2005** .....

Pour la République du Congo,

Pour la République Démocratique  
du Congo

Le Ministre des Transports  
et de l'Aviation Civile ,

Le Ministre des Transports et  
Communications



**André OKOMBI SALISSA**

**HEVA MUAKASA**