

Le droit africain de la navigation intérieure : un droit en devenir ou l'impossible harmonisation ?

Sigles et abréviations.

ABN : Autorité du Bassin du Niger.

CEA : Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique.

CEEA : Communauté économique des Etats Est-Africaine.

CBLT : Commission du Bassin du Lac Tchad.

CEMAC : Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale.

CICOS : Commission internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha.

COPTRALAC : Comité Permanent des Responsables nationaux pour la gestion des lacs Kivu et Tanganyika.

COS : Bassin du Congo-Oubangui-Sangha.

OMVS : Organisation de Mise en Valeur du fleuve Sénégal.

OERS : Organisation des Etats Riverains du fleuve Sénégal.

RDC : République démocratique du Congo.

RCA : République centrafricaine.

SCEVN : Service Commun d'entretien des voies navigables.

SOGENAV : Société de gestion et d'exploitation du fleuve Sénégal.

Introduction.

A la suite de la brillante intervention de Monsieur Albert Bour notamment en ce qui concerne le bassin du Congo-Oubangui-Sangha ci-dénommé le bassin du COS, il conviendrait logiquement qu'une réflexion prospective soit entièrement consacrée voire dédiée au devenir du droit africain des transports fluviaux et lacustres, autrement dit à l'évolution du droit de la navigation intérieure en Afrique. L'objectif ici est donc de nature juridique, à savoir, tenter de définir les catégories fondatrices du nouveau droit africain des transports fluviaux et lacustres, étant entendu que ce droit en général est caractérisé et déterminé par une vocation naturelle d'abord à la régionalisation, ensuite et sous certaines conditions à l'internationalisation.

Toutefois, on ne saurait prétendre dans le cadre cette intervention, parcourir le sujet de manière exhaustive et complète. Aussi nous limiterons-nous dans un premier temps, à identifier les marques du renouveau du droit africain des transports fluviaux et lacustres (I). Ce qui nous permettra d'envisager ou non l'idée d'une harmonisation totale et effective des normes dans le domaine de la navigation intérieure en Afrique, tant il est vrai que certains embûches parsèment les diverses voies possibles (II).

Mais avant, il serait opportun que l'on retrace les principales routes inter- Etats de la navigation intérieure dans les plus grands bassins africains qui sont au nombre de 7¹ : tout d'abord,

- Le bassin du fleuve Congo qui est constitué:
 - o bief supérieur par les lacs internationaux Kivu et Tanganyika avec pour pays riverains : le Burundi, le Rwanda, la Tanzanie, la Zambie et la RDC,
 - o bief moyen par le fleuve Congo et ses affluents des rives gauche (rivière Kasai) et droite (les rivières Oubangui et Sangha qui forme le bassin du COS) avec pour pays riverains (Cameroun, Congo-Brazzaville, République centrafricaine, République démocratique du Congo.
 - o bief inférieur (Angola, République démocratique du Congo).
- Fleuve Niger :
 - o Bief moyen et inférieur (Mali, Niger, Cameroun, Nigeria).
 - o Bief supérieur (Côte d'Ivoire, Benin, le Burkina Faso et le Tchad, Algérie).
- Fleuve Nil :
 - o Bief supérieur (système lac Victoria : Kenya, Ouganda, Tanzanie).
 - o Bief inférieur (Egypte, Soudan).
- Fleuve Sénégal :
 - o Bief moyen et inférieur (Mali, Mauritanie, Sénégal).
 - o Bief supérieur (Guinée-Conakry).
- Fleuve Zambèze :
 - o Bief moyen (Zambie, Zimbabwe, Mozambique).

¹ Voir CEA, in « *Etudes pour le développement des transports fluvio-lacustres dans la sous-région de l'Afrique de l'Est : Mise en place de l'Autorité du lac Victoria* », Rapport d'avancement. ECA/GSY/MUL/ICE/IV/10c. Décembre 1996.

- Bief inférieur (système lac Malawi : Malawi, Mozambique, Tanzanie).
- Système fluvio-lacustre Chari-Logone-Lac Tchad :
 - Cameroun, Nigeria, Tchad).

I- Les marques d'une renaissance du droit des transports fluviaux et lacustres en Afrique.

A notre avis, un vent nouveau semble souffler en direction des transports fluviaux et lacustres restés longtemps le parent pauvre des transports en Afrique, alors même qu'ils constituent une excellente voie de pénétration, de désenclavement et de développement économique comme il est confirmé à travers les différentes routes fluviales et lacustres inter-Etats susmentionnées². Désormais considérés comme alternatifs au rail et à la route³, les transports de personnes et de marchandises par voies d'eau navigables suscitent un regain d'intérêt dans bon nombre de bassins africains, les traductions réglementaires, institutionnelles et structurelles relativement récentes en sont des preuves durables et irréfutables.

- Les traductions réglementaires.

Ainsi, sur le plan continental, l'Union Africaine (UA) préconise une coopération renforcée en faveur des transports fluvio-lacustres.

On peut lire dans les paragraphes par ordre décroissant 15 et 13 du Préambule de la Charte africaine des transports maritimes révisée que « *les Chefs d'Etats et Gouvernement des Etats membres de l'Union Africaine [...], préoccupés par la diversité et la disparité des politiques, règlements et procédures relatifs au transport [...] par voies de navigation intérieure, sont « conscients de la nécessité d'établir et de renforcer la coopération pour coordonner et harmoniser les politiques et les règlements »* tant au niveau continental que régional.

L'article 16 de la Charte précitée exige des Etats membres qu'ils renforcent « *leur coopération en vue du développement d'un réseau de transport par voies*

² Voir Commission Economique Africaine (CEA), in « *Les transports et l'intégration régionale en Afrique* », Editions Maisonneuve et Larose, 2004, p. 68.

³ Du fait du déficit de voies routières et ferroviaires qui exigent par ailleurs d'énormes investissements par rapport aux voies d'eau navigables qui sont des routes naturelles.

d'eau navigables efficace, sûr, sécurisé et respectueux de l'environnement et se dotent d'une infrastructure capable d'établir un lien entre les différents centres d'activités économiques aux niveaux national et régional ».

Sur le plan régional, le bassin du COS dans la région d'Afrique centrale n'est évidemment pas le seul à avoir procédé au renouveau de son droit sur les transports fluviaux et lacustres. Les bassins du fleuve Sénégal et des lacs Victoria, Kivu et Tanganyika ont également unifié leurs normes en matière de navigation et des transports fluviaux et lacustres par le biais de deux textes internationaux ou régionaux : le Code international de la navigation et des transports sur le fleuve Sénégal du 13 mars 2006 et l'accord de transit et de transport du corridor nord et son protocole n° 7 du 6 octobre 2007.

Si évidemment, nous n'allons pas revenir sur la réglementation sur le régime du bassin du COS brillamment analysé par l'un de ses artisans Monsieur Albert Bour, en revanche, on peut dire du Code international de la navigation et des transports sur le fleuve Sénégal qu'il est un outil juridique assez intéressant. En effet, il traite de la presque totalité des questions liées aux transports fluviaux, allant même jusqu'à emprunter les règles de droit maritime notamment les conventions des Nations Unies respectivement sur le transport des marchandises par mer de 1978, pour la prévention des pollutions par les navires de 1973 et ses protocoles, pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et sur le droit de la mer du 10 décembre 1982. Plus explicitement, le Code international de la navigation et des transports sur le fleuve Sénégal édicte les normes relatives au régime de la navigation, à l'accès au marché des transports, les règles techniques liées à l'exploitation des unités fluviales et lacustres (navires, bateaux et embarcations assimilées), les règles de navigation (règles de circulation, de stationnement), du régime pénal. Il régit également l'assistance, le sauvetage, l'abordage, la pollution ainsi que les infractions à la police de la pollution.

Le Code international de la navigation et des transports sur le fleuve Sénégal édicte enfin les normes relatives au transport de passagers, à la responsabilité du transporteur de passagers, aux bagages des passagers, au transport de marchandises (contrat et documents de transport, l'exécution du contrat, des avaries communes, de l'assurance)

De même, l'article 38 de l'Accord de transit et de transport du corridor Nord, riche de 7 alinéa, institue un régime uniforme en matière de navigation entre les différents Etats membres, tous de la région des grands lacs que sont le Burundi, le Kenya, l'Ouganda, la République démocratique du Congo et le Rwanda riverains des lacs Kivu, Tanganyika et Victoria.

L'une des valeurs ajoutées de l'article 38 est l'institution d'un régime uniforme en matière d'assurance concernant la limitation de responsabilité du transporteur par voies d'eau navigables. C'est un document unique et un contrat unique pour tous les Etats membres de l'accord précité.

L'alinéa (f) de l'article 38 de l'accord précité renvoie expressément les parties contractantes à appliquer les dispositions du Protocole 7 dudit accord. En effet, ces dispositions constituent un véritable code international des transports sur les 3 lacs précités.

De ces modèles, on peut positivement dire qu'ils constituent inéluctablement les signaux indélébiles d'une mutation du droit africain en matière de navigation intérieure. En effet, ils sont à ce jour, les seules harmonisations régionales effectives du droit de la navigation intérieure en Afrique. Et même, on n'aurait certainement pas tort de penser que cela augure un changement d'orientation pour ce qui est des autres bassins fluviaux et lacustres africains, la question subrepticement se pose de plus en plus dans l'ensemble du continent. Plusieurs observateurs ont relevé par exemple que les pays des bassins du Nil et du fleuve Gambie ont repris voire « cloner » le cadre juridique et institutionnel de l'OMVS⁴.

En revanche, l'on peut regretter que ces textes régionaux n'aient pas abordé les questions de sûreté fluviale et lacustre, alors même que la piraterie fluvio-lacustre en Afrique est en pleine recrudescence et aucun bassin n'est épargné. Cette lacune ou insuffisance est selon nous l'une des plus importantes dans la mesure où l'OMVS tout comme la CICOS ont même procédé à l'harmonisation des normes relatives aux embarcations en bois et en fer opérant sur leurs

⁴ Eastern Nile Subsidiary Action Program (ENSAP), the management of a transboundary river. An African Cross Learning: A Report on NBI's Eastern Nile Joint Multipurpose Program. Knowledge Exchange Study Tour to the Senegal River Basin (2-9 November 2006). <http://ensap.nilebasin.org/files/Senegal%20River%20Basin>

réseaux fluviaux et lacustres⁵ (la sécurité est le maillon faible des transports en Afrique. Cela se vérifie pour ce qui est notablement des transports fluviaux et lacustres. Pour avoir une idée de l'ampleur du problème, on relèvera qu'entre 2009 et 2011, environ 5000 personnes ont péri ou disparus dans les routes fluviales et lacustres africaines. Et même, ces chiffres ne concernent principalement que les bassins du fleuve Congo et du Niger. Les principales causes à l'origine de cette sinistralité fluvio-lacustre très meurtrière et très fréquente sont exclusivement les violations des normes de sécurité tant dans l'exploitation que la construction et l'entretien des unités fluviales artisanales qui sont aussi les plus usitées).

Sur le plan local, on peut souligner que : deux pays en particulier ont retenu notre attention :

- Premièrement, le Burundi qui a adopté par le décret - loi n° 1/11 du 16 mai 2010, le Code de la navigation et du transport lacustre et a institué par décret n° 100/252 du 4 octobre 2011 l'Autorité Maritime, Portuaire et Ferroviaire. Le décret portant Code de la navigation et du transport lacustre transpose les dispositions de l'article 38 et du protocole n°7 de l'accord de transit et de transport du Corridor Nord précité. A titre de rappel, environ 80 voire 90 % des importations et exportations au Burundi transitent par le lac Tanganyika.
- Deuxièmement, le Mali qui a élaboré un projet de Code sur la navigation et le transport sur le fleuve Niger.
 - Les traductions institutionnelles et structurelles.

La presque totalité des grands bassins fluviaux et lacustres africains⁶ ont mis en place des institutions chargées de la gestion de leurs bassins respectifs. Toutes ces institutions ont été réactualisées soit du fait de leur inertie, soit du fait de nombreux dysfonctionnements et du manque de moyens surtout matériels et financiers pour mener à bien leurs missions et exercer ainsi leurs compétences. Egalement certains bassins ont institué des structures voire des mécanismes de

⁵ La CICOS a adopté en août 2012 un document unique intitulé « Normes de construction, de réparation et d'entretien des unités fluviales en bois et en acier dans le réseau fluvial du bassin du COS ». Sur le fleuve Congo et ses affluents, ces embarcations sont appelées « baleinières ».

Quant à l'OMVS, elle a adopté conjointement avec la SOGENAV le Règlement 8 concernant les dispositions relatives aux règles de sécurité et aux titres de sécurité y afférentes. Ce règlement « édicte des prescriptions de sécurité en matière de conception et construction des unités fluviales notamment les embarcations en bois ou en acier encore appelées « pinasses ».

⁶ A l'exception pour le moment du bassin du fleuve Congo pris dans son ensemble avec ses dix pays riverains.

coopération dans les domaines de l'aménagement, de la rénovation et de l'entretien des infrastructures dédiées à la navigation intérieure. Tels sont les cas du bassin du COS avec le Service commun d'entretien des voies navigables (SCEVN) entre le RDC et la RCA, des bassins des lacs Tanganyika et Kivu avec le Comité permanent des Responsables nationaux des transports sur les 2 lacs (COPTRALAC). Les pays du fleuve Sénégal ont également mis en place une structure de coopération encore plus innovante notamment signant en 1978 une convention sur le statut juridique des ouvrages communs⁷. Nous allons nous attarder sur la Commission fluviale chargée de la navigation intérieure sur le Fleuve Sénégal à savoir l'Organisation de Mise en Valeur du fleuve Sénégal (OMVS) instituée par la Convention du 11 mars 1972 pour des raisons que vous allez instamment comprendre. Mais avant, il convient de rappeler que l'OMVS remplace l'Organisation des Etats Riverains du fleuve Sénégal créé en 1968.

Pour de nombreux observateurs, l'Organisation de Mise en Valeur du Fleuve Sénégal est un cadre de coopération de référence⁸.

A notre avis, c'est l'une des meilleures exportations juridiques africaines du modèle CCNR en ce qui concerne l'administration de la navigation intérieure inter-Etats. En effet, l'OMVS a des compétences étendues dont celles d'avoir mis en place un système intégré de transport multimodal (SITRAM) et une société de gestion et d'exploitation de la navigation sur le fleuve Sénégal connue sous le sigle de SOGENAV, afin d'assurer de façon sûre et continue le transport fluvial sur le fleuve Sénégal.

L'OMVS a également assujéti la navigation sur le fleuve Sénégal à des règlements uniformes arrêtés d'un commun accord entre les pays membres et adoptés à l'unanimité en 2009 et 2011. Ces règlements qui sont au nombre de 10 et obligatoires pour toutes parties contractantes, concernent entre autres la police de la navigation, les règles techniques relatifs aux ouvrages communs, à la batellerie navigant sur le fleuve Sénégal, etc.

Enfin le socle juridique et institutionnel de l'OMVS oblige les Etats membres à des conférences diplomatiques permanentes et continues.

Au vu de toutes les avancées récentes observées çà et là dans l'ensemble des bassins africains, peut-on envisager l'idée d'une harmonisation juridique totale

⁷ Que sont conformément à la convention précitée les barrages de Diama et Manatali, le port fluvio-maritime de Saint-Louis (Sénégal), le port fluvial de Kayes (Mali), les escales portuaires et les ouvrages d'aménagement du chenal.

⁸ Voir Edouard Boinet, in « *Hydro-politique du Fleuve Sénégal : Limites et perspectives d'un modèle de coopération* », préface de Jacques Sironneau, octobre 2013, Editions L'Harmattan, p. 1-47.

du droit de la navigation intérieure en Afrique, c'est-à-dire l'idée d'un texte unique réglementant la presque totalité des activités liées aux transports fluviaux et lacustres ?

II- Quelques embûches imposent des doutes justifiés.

Quelques embûches repérées, la liste n'étant pas exhaustive, nous obligent à des réserves :

- La première difficulté qui empêche d'envisager un droit africain unique en matière de navigation intérieure, vient de ce que tous les bassins et leurs modèles de gestion sont divers d'une part et d'autre part, leurs caractéristiques et leurs priorités sont également différentes. Ensuite, on observe que l'intérêt pour le développement des transports par voie d'eau navigables change d'un bassin à un autre. En ce qui concerne les transports fluviaux ou lacustres en Afrique, il existe de deux catégories de pays :
 - pays « *à navigation intérieure* » où les transports fluviaux lacustres sont vitaux pour leurs économies et pour le désenclavement de leurs pays. Ces pays sont en général enclavés ou semi-enclavés : à savoir Mali, Burundi, RDC, RCA, Congo-Brazzaville (le Nord du Congo-Brazzaville est enclavé), le Malawi, Zambie, Zimbabwe, Ouganda, etc.
 - Et malheureusement, les autres, qui restent aveugles, dirons-nous, bien que l'urgence d'un développement des transports par voies navigables intérieures sûrs et durables se fait cruellement sentir notamment pour le désenclavement de leurs hinterlands. C'est le cas du Cameroun, du Nigéria, du Niger et même de la Côte d'Ivoire.
- La deuxième difficulté viendra également à notre avis, de la pléthore des droits-régionaux ou nationaux existants ou à venir régissant les transports fluviaux et /ou lacustres existants. Pour l'heure, on assiste à un manque d'intégration qui entraîne une mosaïque de gestions différentes ne se regroupant pas toujours. Un cas concret nous permettra de mieux illustrer notre thèse : la République démocratique du Congo. En effet, ce pays est membre de l'Accord de Brazzaville du 6 novembre 1999 instituant un régime uniforme de navigation intérieure,

par conséquent lié par l'application du Code CEMAC de la navigation intérieure. Il est ensuite, membre de l'Accord de transit et de transport du Corridor Nord, autrement dit, lié par l'article 38 dudit accord qui institue un régime uniforme en matière de transports lacustre et par voie de conséquence, par le protocole n°7 dudit accord qui constitue une espèce de Convention portant code de la navigation et des transports lacustres entre les Etats parties à l'Accord de transit et de transport du Corridor Nord. Résultat : il ressort que la RDC est rappelé à l'ordre à la fois par la CICOS et l'Autorité chargée de l'Accord de transit pour non-ratification et application des conventions par elle approuvées et signées en bonne et due forme conformément à la Convention de Vienne sur le droit des traités⁹. Ce cas, pour ainsi dire empêche visiblement l'effectivité matérielle du droit harmonisé de la CEMAC et des Etats membres de l'Accord de transit et de transport du Corridor Nord.

- La situation d'instabilité de certaines régions empêche le fonctionnement des commissions fluviales et par voie de conséquence la gestion commune et équitable des activités liées à l'eau parmi lesquelles la navigation. En effet, il est certain que les Etats riverains ont des pouvoirs qui demeurent cruciaux dans le fonctionnement et la gestion des commissions fluviales et lacustres. Certains aspects de l'organisation du travail des Commissions fluviales sont naturellement et nécessairement dépendants de la coopération étroite entre les Etats riverains. L'inertie de l'Autorité du Bassin du Niger (ABN)¹⁰ et même de la Commission du bassin du Lac Tchad (CBLT)¹¹ vient en grande partie de la méfiance réciproque de certains Etats riverains. En effet, le conflit qui a opposé le Sénégal à la Guinée-Conakry est à l'origine de la disparition de l'Organisation des Etats Riverains du fleuve Sénégal avec le retrait de la Guinée-Conakry. De même, le conflit juridique qui a opposé le Cameroun au Nigeria sur la délimitation de la frontière maritime de la presqu'île de Bakassi suscite encore de la méfiance entre les autorités de

⁹ Voir Paulette Ngo Mbogba-Mikano, in « Le droit de la navigation intérieure en Afrique centrale : vers la communautarisation », Editions L'Harmattan, 2012, p. 195.

Lire également le quotidien Congolais en ligne Digitalcongo.net du 6 janvier 2015 où l'on apprend que la RDC n'a toujours pas ratifié l'Accord de transit et de transport du corridor nord du 6 octobre 2007 signé à Nairobi (Kenya).

¹⁰ Instituée par la Convention du 21 novembre 1980, révisée le 29 octobre 1987 ;

¹¹ Instituée par la Convention du 22 mai 1964.

ces deux pays qui sont cumulativement riverains du fleuve Niger et du Lac Tchad. Ces deux exemples illustrent bien les dérives que peuvent entraîner les situations de conflits entre les Etats riverains d'un fleuve international confirmant ainsi que le plus grand obstacle à une bonne coopération voire harmonisation n'est pas technique mais politique¹².

- La dernière difficulté que nous allons évoquer dans le cadre de cette intervention et la plus déterminante à notre avis, est la faiblesse des activités économiques qui est en elle-même un frein considérable au développement des transports fluviaux et lacustres en Afrique et voie de conséquence du développement du droit africain de la navigation intérieure¹³.

Conclusion :

Le droit africain de la navigation intérieure ne saurait être pris comme un droit unique. La mesure des évolutions en cours n'est pas encore aisée, compte tenu de l'hétérogénéité des bassins fluviaux et lacustres africains. Aussi, le droit africain des transports fluvio-lacustres en cours de constitution se situe-t-il à notre avis, à la confluence de deux droits : les droits fluviaux et/ou lacustres régionaux et les droits fluviaux et/ou lacustres nationaux. Nous pensons qu'il faut dès lors oublier l'idée d'un droit africain de la navigation intérieure qui trônerait au-dessus des droits régionaux et nationaux, et raisonner plutôt en termes de « *Pluralisme*¹⁴ » que nous qualifions pour l'heure de *semi-ordonné*, du fait de certains cas pour le moins ambigus tels que celui de la République démocratique du Congo précédemment évoqué. Les différents droits régionaux et nationaux sus-évoqués créent à notre sens, une dynamique de fertilisation croisée qui suppose une cohabitation, laquelle peut certes créer une insécurité juridique quant à l'application uniforme du droit de la navigation intérieure dans un bassin et conduire ainsi à l'échec d'une harmonisation régionale.

Ceci dit, nous pensons qu'un double défi se présente aujourd'hui à l'Union Africaine. En premier lieu, elle ne devrait plus être cantonnée à exiger voire à

¹² Bernauer T. (2002), « Explaining success and failure in international river management », *Aquatic sciences*, vol. 64. Pp. 1-19 cité dans Kistin 2007.

¹³ Voir Maurice Kamto, « Le droit international des ressources en eau continentales africaines », in « *Annuaire français de droit international* » vol. 36, 1990.

¹⁴ L'expression a été empruntée à Mireille Delmas-Marty, in « *Les Forces imaginantes du droit (II) – Le Pluralisme ordonné* », 2006, Paris, Seuil. Nous avons tout juste ajouté le préfixe « semi » pour qualifier le cas spécifique du droit africain de la navigation intérieure.

recommander, et la Charte africaine des transports maritimes notamment l'article 16 précité est critiquable à ce niveau. Elle (UA) devrait plutôt repenser les conditions de coopération inter-Etats surtout en ce qui concerne la navigation intérieure dans les principaux bassins et proposer un cadre unique qui sera adapté aux réalités de chaque bassin, car nous l'avons vu, les bassins en Afrique sont interconnectés allant parfois jusqu'à former des réseaux reliant plusieurs Etats, à l'instar du bassin du fleuve Congo avec dix pays riverains. Et on peut ajouter *in fine* que les textes en vigueur dans les bassins du COS, du fleuve Sénégal et de la région des Grands Lacs ne sont pas seulement typiques pour ces bassins, mais donnent une bonne illustration de ce qu'est la tendance générale.

BIBLIOGRAPHIE.

Bernauer T. (2002), « Explaining success and failure in international river management », *Aquatic sciences*, vol. 64. Pp. 1-19 cité dans Kistin 2007.

Boinet E., in « *Hydro-politique du Fleuve Sénégal : Limites et perspectives d'un modèle de coopération* », préface de Jacques Sironneau, octobre 2013, Editions L'Harmattan, p. 1-47.

CEA, in « *Etudes pour le développement des transports fluvio-lacustres dans la sous-région de l'Afrique de l'Est : Mise en place de l'Autorité du lac Victoria* », Rapport d'avancement. ECA/GSY/MUL/ICE/IV/10c. Décembre 1996.

CEA, in « *Les transports et l'intégration régionale en Afrique* », Editions Maisonneuve et Larose, 2004, p. 68

CICOS, in « *Normes de construction, de réparation et d'entretien des unités fluviales en bois et en acier dans le réseau fluvial du bassin du COS* ».

Delmas-Marty M., in « Les Forces imaginantes du droit (II) – Le Pluralisme ordonné », 2006, Paris, Seuil.

Eastern Nile Subsidiary Action Program (ENSAP), in " the management of a transboundary river. An African Cross Learning": A Report on NBI's Eastern Nile Joint Multipurpose Program. Knowledge Exchange Study Tour to the Senegal

River Basin (2-9 November 2006).
<http://ensap.nilebasin.org/files/Senegal%20River%20Basin>

Kamto M., « Le droit international des ressources en eau continentales africaines », in « Annuaire français de droit international » vol. 36, 1990.

Ngo Mbogba-Mikano P., in « Le droit de la navigation intérieure en Afrique centrale : vers la communautarisation », Editions L'Harmattan, 2012, p. 195.

Quotidien Congolais en ligne Digitalcongo.net du 6 janvier 2015

Législations.

Convention du 11 mars 1972 portant création de l'Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal.

L'Accord du 6 décembre 1999 instituant un régime fluvial uniforme et créant la CICOS.

Code international de la navigation et des transports sur le fleuve Sénégal du 23 mars 2006.

L'Accord de transit et de transport du Corridor Nord du 6 octobre 2007.

Sites internet :

<http://www.omvs.org/>