

This document contains English, Arabic, Portuguese and French versions.

Arabic: page 2

English: page 17

French: page 32

Portuguese: page 48



## الميثاق الأفريقي للسلامة على الطرق

## الديباجة

### نحن الدول الأعضاء في الاتحاد الأفريقي؛

إذ نضع في الاعتبار الميثاق التأسيسي للاتحاد الأفريقي المعتمد في 11 يوليو/تموز 2000 في لومي، توغو، وتحديدًا المادتين 14 (هـ) و15 اللتين تسندان إلى مفوضية الاتحاد الأفريقي مهام التنسيق في قطاعات النقل والاتصالات والسياحة؛

وإذ نضع في الاعتبار المعاهدة المؤسسة للجماعة الاقتصادية الأفريقية الموقعة في أبوجا، نيجيريا، في يونيو/حزيران 1991، وتحديدًا المادة 61 التي تحدد الخطوات الواجب على الدول الأعضاء اتخاذها لتحقيق تنمية متوازنة ومتكاملة لشبكة النقل والاتصالات القارية في أفريقيا؛

وإذ نأخذ في الاعتبار المقرر [AHG/Decl.1(XXXVII)] الصادر عن الدورة العادية السابعة والثلاثين لمؤتمر رؤساء الدول وحكومات منظمة الوحدة الأفريقية المنعقد في يوليو 2001 في لوساكا، زامبيا، بشأن إنشاء الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا (نيباد) كإطار لتنمية أفريقيا؛

وإذ نأخذ في الاعتبار التحديات الناجمة عن عولمة الاقتصاد وحاجة أفريقيا إلى التنفيذ الكامل وبطريقة فعالة لبرنامج عمل ألماتي لعام 2003، الذي يبرز أهمية برنامج الأمم المتحدة للتعاون في مجال النقل العابر للبلدان النامية غير الساحلية؛

وإذ نأخذ في الاعتبار المقرر Assembly/AU/Dec.78 (V) الصادر عن رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي، في يوليو 2005 في سرت، ليبيا، لإدراج أهداف ومؤشرات النقل في الأهداف الإنمائية للألفية التي اعتمدها وزراء النقل والبنية التحتية الأفريقيين في أبريل 2005 بأديس أبابا، إثيوبيا، في إطار مكافحة الفقر؛

وإذ نأخذ في الاعتبار الإعلان Doc. Assembly/AU/9(XII) الصادر عن الدورة العادية الثانية عشرة لمؤتمر رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي المنعقدة في أديس أبابا، إثيوبيا، في فبراير 2009، بشأن تطوير البنية التحتية للنقل والطاقة في أفريقيا؛

وإذ نأخذ في الاعتبار القرار 64/255 الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة في 2 مارس 2010 معلناً الفترة 2011 - 2020 عقد العمل من أجل السلامة على الطرق وكذلك خطة العمل الخاصة/المتعلقة به؛

وإذ نأخذ في الاعتبار الإعلان Assembly/AU/Decl.2(XVIII) الصادر عن الدورة العادية الثامنة عشرة لمؤتمر رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي المنعقدة في أديس أبابا، إثيوبيا، في يناير 2012، بشأن برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا وخطة عمله ذات الأولوية والهيكل المؤسسي لتطوير البنية التحتية في أفريقيا؛



وإذ نأخذ في الاعتبار إعلان لوندأ AU/TPT/MIN/Decl.(II) وخطه عمله لأفريقيا لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق (2011-2020) المعتمدة في الدورة العادية الثانية لمؤتمر وزراء النقل الأفريقيين في نوفمبر 2011؛

وإذ نأخذ في الاعتبار المقرر EX.CL/ Dec.682(XX) الصادر عن الدورة العادية العشرين للمجلس التنفيذي، بشأن تقرير الدورة العادية الثانية لمؤتمر وزراء النقل للاتحاد الأفريقي التي اعتمدت إعلان لوندأ وخطط العمل؛

وإذ نأخذ في الاعتبار الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بمسائل النقل، لاسيما في مجالات الأمن والسلامة وحماية البيئة وتسهيل النقل؛

وإذ نقر بالبعد متعدد القطاعات للسلامة على الطرق والحاجة إلى توثيق التعاون بين أصحاب المصلحة الرئيسيين (النقل، البنية التحتية، التعليم، الشرطة، الصحة، إنفاذ القانون...) في تحسين وضع السلامة على الطرق في القارة؛

وإذ نلتزم بتحسين البنية التحتية للنقل والخدمات الصحية في أفريقيا لأجل منع حوادث الطرق والوفيات الناجمة عنها؛

وإذ نعي ضرورة التعجيل بتطوير البنية التحتية والخدمات المرتبطة بها في أفريقيا وإنشاء طرق أكثر أمناً لتحقيق التنمية في القارة؛

وإذ ينتابنا القلق العميق إزاء الارتفاع المفرط لمعدل حوادث الطرق في أفريقيا، حيث يكون معظم الضحايا من المشاة وراكبي الدراجات العادية والنارية، الذين يكون أغلبهم من الشباب، وحيث تصل تكلفة حوادث السير إلى حوالي 2 في المائة من إجمالي الناتج القومي: وهو ما يشكل بالفعل خسائر ضخمة ذات آثار سلبية كبيرة على القارة اجتماعياً واقتصادياً؛

اتفقنا على الأحكام التالية:



## الباب الأول أحكام عامة

### المادة 1 التعريفات

لأغراض هذا الميثاق، تُفهم التعريفات على النحو التالي:

تعني كلمة "الاتحاد" الاتحاد الأفريقي؛

تعني عبارة "الدول الأطراف" الدول الأطراف التي قامت بالتصديق على هذا الميثاق أو الانضمام إليه.

تعني عبارة "الدولة العضو" الدولة العضو في الاتحاد الأفريقي؛

تعني عبارة "القانون التأسيسي" القانون التأسيسي للاتحاد الأفريقي؛

تعني عبارة "اللجنة الاقتصادية" اللجنة الاقتصادية لأفريقيا التابعة للأمم المتحدة.

تعني كلمة "المفوضية" مفوضية الاتحاد الأفريقي؛

تعني كلمة "المؤتمر" مؤتمر رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي؛

تعني كلمة "الميثاق" الميثاق الأفريقي للسلامة على الطرق؛

تعني عبارة "مستخدمو الطرق المعرضون للخطر" مستخدمو الطرق الأكثر عرضةً لحوادث السير كالمشاة وراكبي الدراجات العادية والنارية ومستخدمي وسائل المواصلات العامة. ويمكن أيضاً إدراج الأطفال وكبار السن والمعاقين في هذه الفئة.

تعني عبارة "البنية التحتية للطرق" مرافق الطرق ومعدات بها في ذلك شبكة الطرق وساحات الانتظار وأماكن الوقوف وشبكة الصرف ومسارات الدراجات والكباري والأرصفة.

تعني عبارة "تقييم أثر السلامة على الطرق" عملية التقييم للسلامة على الطرق التي سيتم إجراؤها في جميع مراحل التصميم والإنشاء والتشغيل لبنية الطرق التحتية.

تعني عبارة "حادثة طريق" أي تصادم أو حادث قد تنجم عنه إصابة أو لا تنجم، والذي يقع على طريق عام وتشترك فيه مركبة سائرة واحدة على الأقل.

تعني عبارة "حزام السلامة" حزاماً واقياً يرتديه راكب المركبة لحمايته من الإصابة أو الاندفاع للأمام أو خارج المركبة أثناء وقوع حادثة أو تقليل السرعة فجأة.

تعني عبارة "صلاحية المركبات للسير على الطرق" عملية الفحص الفنية لجميع معايير السلامة الفنية للتحقق من سلامة استخدام المركبات على الطريق.





تعني عبارة "عقد العمل من أجل السلامة على الطرق" فترة 2011-2020 كعقد للعمل من أجل السلامة على الطرق الذي أعلنته الجمعية العامة للأمم المتحدة (القرار 64/255) والدورة العادية العشرين للمجلس التنفيذي للاتحاد الأفريقي (Dec Ex.CL/Dec.682(XX)).

تعني عبارة "مراجعات السلامة" عمليات الفحص التي تُجرى في مختلف مراحل أي مشروع من مشروعات الطرق للتحقق من اتساق تصميمه وتنفيذه مع مبادئ السلامة ولتحديد ما إذا كان يلزم إجراء تغييرات على التصميم لمنع وقوع الحوادث.

تعني عبارة "مستخدم الطريق" شخصاً يستخدم أي جزء من شبكة الطرق، سواء أكان يستخدم وسيلة نقل آلية أو غير آلية.

تعني عبارة "مستخدمو الطرق المعرضون للخطر" أي مستخدم للطريق لا تحتاج إلى محرك لتوليد الطاقة لذلك الغرض. ويشمل هذا استخدام العربات التي تجرها الحيوانات أو يجرها البشر و المشاة وراكبي الدراجات.

تعني عبارة "الهيئة الرئيسية للسلامة على الطرق" الهيئة الوطنية المعنية بشؤون سلامة الطرق والتي تضطلع بمسؤوليات التنسيق بين القطاعات.

تعني عبارة "وفاة ناجمة عن حادثه طريق" حالة وفاة تحدث خلال 30 يوماً من وقوع حادثه طريق.

## الباب الثاني الأهداف والمبادئ

### المادة 2 الأهداف

1. تتمثل الأهداف الأساسية للميثاق لهذا في:

- أ) يكون بمثابة إطار سياسات لتحسين السلامة على الطرق في أفريقيا.
- ب) يكون بمثابة أداة ووسيلة للدعوة من أجل تحسين السلامة على الطرق في القارة بهدف تسهيل تهيئة بيئة مواتية للحد بدرجة كبيرة من حوادث الطرق.

2- وتتمثل الأهداف المحددة فيما يلي:

- أ. تسهيل وضع سياسات قطرية شاملة للسلامة على الطرق؛
- ب. التعجيل بتنفيذ برامج وطنية وإقليمية وقارية للسلامة على الطرق؛
- ج. المساهمة في تنسيق جهود السلامة على الطرق في القارة؛
- د. التشجيع على تحسين التنسيق بين شركاء التنمية في مجال السلامة على الطرق؛



هـ. تعزيز مشاركة القطاع الخاص ومنظمات المجتمع المدني والمنظمات غير الحكومية في قضايا السلامة على الطرق؛

و. تعزيز التوافق والانسجام بين عمليات جمع ومعالجة ونشر بيانات السلامة على الطرق.

### المادة 3 المبادئ

تلتزم الدول الأطراف في تنفيذ أحكام هذا الميثاق، بالمبادئ التالية:

1. الاعتماد على الذات والشعور بالمسؤولية من خلال تبني رؤية قوية وخاصة بشأن تحسين السلامة على الطرق.
2. التضامن وتبادل المعارف بشأن السلامة على الطرق.
3. تفريع السلطة بين الدول الأطراف، ومفوضية الاتحاد الأفريقي وسائر المؤسسات الإقليمية والقارية التي تعمل على تحقيق التنمية والتكامل في القارة.
4. الشراكة الإنمائية بين أصحاب المصلحة الأفريقيين، ووكالات الأمم المتحدة وسائر المؤسسات الدولية التي تعمل على تحقيق تنمية بشرية عادلة في العالم.

### الباب الثالث إدارة السلامة على الطرق

#### المادة 4 إنشاء هيئات رئيسية للسلامة على الطرق

1. تقوم الدول الأطراف بإنشاء وكالات رئيسية وطنية للسلامة على الطرق مَفُوضَة قانوناً تضطلع بمسؤوليات للتنسيق بين القطاعات، وذلك في غضون ثلاث (3) سنوات من المصادقة على أو الانضمام إلى هذا الميثاق.
2. تضطلع هذه الهيئات الرئيسية بمسؤوليات من بينها:
  - أ. تقديم المشورة بشأن السياسات للحكومة فيما يخص مسائل السلامة على الطرق عبر مختلف القطاعات؛
  - ب. وضع إستراتيجيات للسلامة على الطرق وتنسيق تنفيذها.



### المادة 5

#### الدعم المؤسسي للهيئات الرئيسية للسلامة على الطرق

تقدم الدول الأطراف دعماً مؤسسياً للهيئات الرئيسية من خلال تقديم الموارد المالية والبشرية والاعتراف والدعم السياسي لمنحها النفوذ المطلوب لأداء وظائفها للتنسيق.

### المادة 6

#### إستراتيجيات السلامة على الطرق

تقوم الدول الأطراف، من خلال عملية تعاونية وتشاورية وشاملة للجميع، بإعداد إستراتيجيات للسلامة على الطرق ذات أولويات ومسؤوليات واضحة، وأهداف طموحة وقابلة للتحقيق.

### المادة 7

#### نظام إدارة بيانات السلامة على الطرق

1. تقوم الدول الأعضاء ببناء القدرات داخل الهيئات الرئيسية لتمكينها من إنشاء والتحكم من نظام لإدارة بيانات السلامة على الطرق يتسم بالمصداقية ويتضمن وحدات لجمع البيانات وتخزينها ومطابقتها وتحليلها والإبلاغ عنها.

2. يتضمن نظام إدارة بيانات السلامة على الطرق قواعد بيانات وطنية عن المركبات والسائقين والحوادث والإصابات وحالات الوفاة والنتائج الوسيطة مثل معدلات ارتداء أحزمة السلامة والخوذات والآثار الاقتصادية للإصابات المتعلقة بالسلامة على الطرق.

3. تكون البيانات سليمة وموثوق بها ومتناسقة على مستوى القارة وممتاحة لأنشطة التخطيط والبحث والتطوير ورصد التقدم المحرز وتقييمه.

### المادة 8

#### التعاون لتعزيز السلامة على الطرق

1. تشجع الدول الأطراف جهود التعاون على المستويات الوطنية والإقليمية والقارية بهدف تحسين فاعلية مبادرات السلامة على الطرق وتبادل المعارف والرصد والتقييم.

2. تشارك الدول الأطراف أيضاً بفاعلية في شراكات دولية معنية بالسلامة على الطرق.

3. تقوم الدول الأطراف بتهيئة بيئة مواتية لمشاركة القطاع الخاص والمجتمع المدني والمنظمات غير الحكومية والمؤسسات الأكاديمية والبحثية في أنشطة السلامة على الطرق.

4. تقوم الدول الأطراف بإحياء يوم أفريقيا للسلامة على الطرق يوم الأحد الثالث من نوفمبر من كل عام.





## الباب الرابع طرق وتنقل أكثر أمناً

### المادة 9 التصنيفات الوظيفية

1. تصنف الدول الأطراف الطرق بشكل فني وفقاً لوظائفها. ويجب أن تعكس تصميمات الطرق قواعد ومعايير التصميم الخاصة بصفة التصنيف والوظائف المرجوة لكل منها.
2. تضمن الدول الأطراف أن يتم إدراج البنية التحتية للحركة المرورية غير الآلية كمتطلبات ذات أولوية عند تصميم جميع فئات الطرق، لاسيما الطرق الحضرية والريفية.

### المادة 10 إدارة الحركة المرورية أثناء أعمال بناء الطرقات

1. يتعين على الدول الأطراف وضع سياسات ومبادئ لإدارة السلامة على الطرق ليسترشد بها الاستشاريون والمقاولون خلال بناء الطرق من أجل ضمان سلامة الطرق.

### المادة 11 التفتيش على سلامة الطرق

1. تضمن الدول الأطراف إجراء عمليات التفتيش على سلامة الطرق كجزء من كل عمليات الصيانة.
2. تأخذ عمليات التفتيش شكل تحليل للسلامة وتشمل، كحد أدنى، كافة أصول الطرق بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر الطرق، والأرصفة، وممرات المشاة، ومسارات الدراجات، وتجهيزات الطرق، وعلامات المرور، وإشارات أو ضوابط المرور، وعلامات الطرق، وحواجز الحوادث، وأعمدة الإنارة.
3. يولي تحليل السلامة أيضاً اهتماماً خاصاً للمناطق التي تُعتبر "نقاط خطيرة".

### المادة 12 مراجعات السلامة على الطرق

1. تستحدث الدول الأطراف تشريعات وسياسات يتم بمقتضاها تضمين إجراء مراجعات السلامة على الطرق في كافة مراحل تصميم وإنشاء وتشغيل البنية التحتية للطرق.
2. تضع الدول الأطراف مبادئ توجيهية رسمية لمراجعات السلامة على الطرق تتناول عدة أمور منها مصداقية عملية المراجعة واستقلاليتها.



### المادة 13 الدليل الوطني لتصميم الطرق

1. تضمن الدول الأطراف أن يتم وضع دليل لتصميم الطرق والجسور ومراجعته وتحديثه لضمان ملاءمته للغرض وتوفير عنصر السلامة في التصميم وتوافقه مع أفضل الممارسات الدولية.
2. تضمن تصميمات الطرق تخطيط مناطق الاستراحة وإدماجها بشكل سليم في الشبكة الوطنية للطرق الرئيسية.

### المادة 14 مستخدمو الطرق المعرضون للخطر

- تضمن الدول الأطراف أن تأخذ في الاعتبار معالجة احتياجات مستخدمي الطرق المعرضين للخطر بصورة ملائمة أثناء تخطيط البنية التحتية للطرق وتصميمها وتنفيذها.

### المادة 15 مركبات أكثر أماناً

1. تعتمد الدول الأطراف وتطبق معايير الحد الأدنى لسلامة المركبات لضمان صلاحيتها للسير على الطرق.
2. تقوم الدول الأطراف بوضع وتنفيذ لائحة بشأن تحديد عمر المركبات المستوردة.
3. تقوم الدول الأطراف بتدعيم وإنفاذ عمليات التفتيش الدورية الإلزامية على المركبات.
4. تقدم الدول الأطراف حوافز لامتلاك مركبات جديدة تكون آمنة من الناحية البيئية والتشغيلية. ويجب تطبيق هذه الحوافز أيضاً على مركبات النقل الجماعي والبضائع.
5. تضع الدول الأطراف تشريعاً ينظم نقل البضائع الخطرة.

### المادة 16 سلامة مستخدمي الطرق

1. تدعم الدول الأطراف القواعد واللوائح الخاصة بتدريب السائقين وإصدار التراخيص لهم.
2. تنظم الدول الأطراف حملة اتصالات لتثقيف المواطنين وتوعيتهم بالمخاطر الرئيسية لحوادث الطرق.
3. تُدخل الدول الأطراف موضوع السلامة على الطرق في المناهج الدراسية.



4. تقوم الدول الأطراف بإصدار وتنفيذ تشريعات خاصة بالسلامة على الطرق، لاسيما المتعلقة بالتحكم في السرعة والتحكم في القيادة تحت تأثير الكحول والمخدرات وارتداء حزام السلامة واستخدام الخوذات وتعزيز الرؤية واستخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة.
5. تقوم الدول الأطراف بوضع وتنفيذ لوائح تنظيمية للقيادة وساعات الراحة للسائقين المحترفين وكل السائقين الآخرين، وتطبيق آلية ملائمة للمتابعة والتنفيذ.

#### المادة 17

##### الرعاية بعد وقوع الحادث

1. تقوم الدول الأطراف بتدعيم خدمات الرعاية لما قبل دخول المستشفى وبعد وقوع الحادث لأجل تقديم رعاية ملائمة وفي الوقت المناسب للمرضى المصابين في حوادث الطرق بغية تقليل تعرضهم للإصابة والإعاقة لفترة طويلة.
2. تقوم الدول الأطراف بإنشاء مراكز تنسيقية لخدمات الطوارئ الطبية.
3. تقوم الدول الأطراف بتنفيذ قانون التأمين على المركبات الآلية لصالح الطرف الثالث لضمان تقديم خدمات الطوارئ الطبية وإعادة التأهيل لضحايا حوادث السير.
4. تقوم الدول الأطراف بتسهيل التدريب (بناء القدرات) على خدمات الاستجابة لحالات الإصابة الطارئة.
5. تضمن الدول الأطراف توفر خدمات الطوارئ الطبية في الطرق السيارة للعناية بالأشخاص الذين تعرضوا لحوادث الطريق.

#### الباب الخامس

##### التمويل والرصد والتقييم

#### المادة 18

##### إجراءات التمويل

1. تقر الدول الأطراف بالأثر الاجتماعي والاقتصادي لحوادث الطرق كمبدأ توجيهي لتخصيص الموارد المالية للسلامة على الطرق. ويجب ألا يُنظر إلى الأموال التي تُنفق لتحقيق السلامة على الطرق باعتبارها تكلفة، بل استثماراً.
2. تحدد الدول الأطراف نسبة الموارد المالية التي سيتم تخصيصها للإجراءات التدخلية للسلامة على الطرق، كجزء من عمليات تطوير وصيانة البنية التحتية للطرق.
3. تحدد الدول الأطراف مصادر تمويل مستدامة، لاسيما داخلياً، لتحقيق السلامة على الطرق.



### المادة 19 مؤتمر الدول الأطراف

1. يتم بمقتضى هذا الميثاق إنشاء مؤتمر للدول الأطراف كأعلى هيئة لصنع السياسة. ويتألف مؤتمر الأطراف من الوزراء المعنيين بالسلامة على الطرق.
2. يقوم مؤتمر الدول الأطراف باعتماد قواعد إجراءاته ولأية هيئة تابعة له قد ينشؤها، وكذلك القواعد المالية لتحديد المساهمة المالية للأطراف في هذا الميثاق.
3. يقوم مؤتمر الدول الأطراف بما يلي:
  - أ. توفير الإشراف الاستراتيجي، وضمان التنفيذ الفعال للميثاق واتخاذ جميع التدابير التي يراها ضرورية للترويج لأهداف الميثاق؛
  - ب. تعزيز الانسجام بين السياسات والإستراتيجيات والإجراءات الملانمة لزيادة السلامة على الطرق في أفريقيا؛
  - ج. بحث واعتماد توصيات الأمانة حسب الاقتضاء؛
  - د. بحث تقارير وأنشطة الأمانة واتخاذ الإجراءات اللازمة تجاهها؛
  - هـ. بحث التعديلات على هذا الميثاق واعتمادها؛
  - و. أداء أية وظيفة أخرى بما يتفق مع هذا الميثاق أو قواعد إجراءات مؤتمر الأطراف.
4. ينعقد مؤتمر الأطراف كل ثلاث سنوات.
5. تقوم المفوضية بدور أمانة مؤتمر الأطراف وتنسق تنفيذ هذا الميثاق على المستوى القاري.

### المادة 20 المتابعة والتقييم على المستوى الوطني

1. تقوم الدول الأطراف بإنشاء وتنفيذ قواعد بيانات وطنية مستدامة ودقيقة عن حوادث الطرق، وتنفيذ آلية للإبلاغ الإجمالي.
2. تبني الدول الأطراف قدراتها الوطنية لإدارة البيانات المتعلقة بالسلامة على الطرق.
3. تقوم الدول الأطراف بإنشاء بيانات أساسية بشأن السلامة على الطرق.
4. تُعد الدول الأطراف تقارير سنوية عن التقدم المحرز بشأن السلامة على الطرق.





5. تقوم الهيئة الرئيسية للسلامة على الطرق في كل دولة عضو بتنسيق عملية جمع البيانات الوطنية عن السلامة على الطرق، وتكون القائمة على شؤون الأنظمة الوطنية لإدارة السلامة على الطرق.
6. تضع الدول الأطراف عملية تقييم لاستعراض التقدم المحرز واستخلاص الدروس من تنفيذ برامج السلامة على الطرق.

## المادة 21

### تسوية المنازعات

1. تتم تسوية أي نزاع أو خلاف ينشأ بين الدول الأعضاء بشأن تفسير أو تطبيق هذا الميثاق بالتراضي بين الدول المعنية، بما في ذلك عبر استخدام المفاوضات والوساطة والمصالحة أو أي وسيلة سلمية أخرى.
2. في حالة عدم تسوية المنازعة أو الخلاف بالتراضي وفقا لما هو منصوص عليه في المادة 21(1)، يجوز للأطراف بالتراضي إحالة المنازعة إلى:

أ) محكمة العدل الأفريقية لحقوق الإنسان والشعوب، حيثما ينطبق ذلك.

ب) فريق تحكيم مكون من ثلاثة (3) محكمين، يتم تعيينهم على النحو التالي:

(1) تعين أطراف النزاع محكمين اثنين (2).

(2) يعين رئيس مفوضية الاتحاد الأفريقي المحكم الثالث، الذي يكون رئيسا لفريق التحكيم.

1. يكون قرار هيئة التحكيم نهائيا وملزما.

## الباب السادس

### أحكام ختامية

## المادة 22

### تعميم الميثاق

تتخذ الدول الأطراف كافة الإجراءات الملزمة لضمان تعميم ونشر هذا الميثاق على أوسع نطاق ممكن.

## المادة 23

### شرط وقائي

1. لا يمكن تفسير أي مادة في هذا الميثاق على أنها تنتقص من المبادئ والقيم الواردة في الصكوك الأخرى ذات الصلة بتعزيز السلامة على الطرق.



2. ليس في هذا النظام الأساسي ما يؤوّل على أنه يمنع أي طرف من اتخاذ أي إجراء يتسق مع أحكام ميثاق الأمم المتحدة أو أي صك دولي آخر ويكون مقتصرأ على ما يقتضيه الوضع، يراه ضرورياً لأمنه الخارجي أو الداخلي.

#### المادة 24 التوقيع والتصديق والانضمام

1. يتاح هذا الميثاق للتوقيع والتصديق والانضمام من قبل الدول الأعضاء.
2. يتم إيداع وثائق التصديق أو الانضمام للميثاق الحالي لدى رئيس مفوضية الاتحاد الأفريقي الذي يقوم بإبلاغ الدول الأعضاء بتاريخ إيداع وثائق التصديق أو الانضمام.

#### المادة 25 دخول حيز التنفيذ

1. يدخل هذا الميثاق حيز التنفيذ ثلاثين يوماً من تاريخ إيداع وثيقة التصديق الخامسة عشر؛
2. يخطر رئيس المفوضية جميع الدول الأعضاء بدخول هذا الميثاق حيز التنفيذ؛
3. يكون الميثاق واجب التنفيذ بالنسبة لأي دولة عضو تنضم إليه، اعتباراً من تاريخ قيامها بإيداع وثيقة الانضمام لدى رئيس المفوضية.

#### المادة 26 التحفظات

1. يمكن لأي دولة عضو تقديم تحفظ كتابي على أي بند من هذا الميثاق عند التوقيع، والتصديق عليه أو الانضمام له. لا يجوز أن يتعارض التحفظ مع أهداف وغايات هذا الميثاق.
2. يجب تقديم سحب التحفظ بصفة كتابية إلى رئيس المفوضية، الذي يقوم بإخطار الدول الأطراف به.

#### المادة 27 الوديع

يتم إيداع هذا الميثاق لدى رئيس مفوضية الاتحاد الأفريقي الذي يقوم بإرسال نسخة مصدقة طبق الأصل منه إلى حكومة كل دولة موقعة وإخطارها بتاريخ إيداع وثائق التصديق أو الانضمام.



### المادة 28 التسجيل

عند دخول هذا الميثاق حيز التنفيذ، يقوم رئيس مفوضية الاتحاد الأفريقي بتسجيله لدى الأمين العام للأمم المتحدة وفقاً للمادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة.

### المادة 29 الانسحاب

1. يجوز لدولة طرف الانسحاب من هذا الميثاق بتوجيه إخطار مكتوب إلى رئيس المفوضية، وذلك في أي وقت بعد مضي ثلاث سنوات من تاريخ دخول الميثاق حيز التنفيذ.
2. يبدأ سريان مفعول الانسحاب بعد سنة من تاريخ قيام رئيس المفوضية باستلام الإخطار، إلا إذا بين الإخطار تاريخاً لاحقاً.
3. لا يعفي الانسحاب الدولة الطرف المنسحبة من أداء أية التزامات ربما تحملتها بموجب هذا الميثاق قبل انسحابها.

### المادة 30 التعديل والتنقيح

1. يجوز لأية دولة طرف تقديم مقترحات لتعديل هذا الميثاق أو تنقيحه. ويتم اعتماد تلك المقترحات من قبل مؤتمر الدول الأطراف.
2. يُرفع نص أي تعديل مقترح على هذا الميثاق إلى رئيس المفوضية الذي يُبلغ الدول الأطراف به قبل عقد الاجتماع الذي سيتم طرح هذا التعديل فيه لاعتماده، بستة أشهر على الأقل.
3. تعتمد التعديلات أو التنقيحات من قبل مؤتمر الأطراف بالإجماع، وإن تعذر ذلك، فبأغلبية ثلثين الدول الأطراف.
4. تدخل التعديلات أو التنقيحات حيز التنفيذ وفقاً للإجراءات المنصوص عليها في المادة 25 من هذا البروتوكول.

### المادة 31 حجية النصوص

حرر هذا الميثاق في أربع (4) نسخ أصلية باللغات العربية والإنجليزية والفرنسية والبرتغالية وتتساوى النصوص الأربعة في الحجية.



وإشهاداً على ما تقدم، قام الموقعون أدناه المفوضون حسب الأصول لهذا الغرض بالتوقيع على هذا الميثاق.

اعتمدته الدورة العادية السادسة والعشرين للمؤتمر المنعقدة في 30-31 يناير 2016 في أديس أبابا، إثيوبيا.







## **AFRICAN ROAD SAFETY CHARTER**

## PREAMBLE

### **We, Member States of the African Union:**

**Considering** the Constitutive Act of the African Union, adopted on 11 July 2000 in Lomé, Togo, in particular Articles 14 (e) and 15, which entrusts the African Union Commission with a coordination mission in the Transport, Communication and Tourism sectors;

**Considering** the Treaty Establishing the African Economic Community adopted in Abuja, Nigeria in June 1991, in particular Article 61, that defines the steps that member States should undertake to achieve a harmonious and integrated development of the continental transport and communications network in Africa;

**Considering** the Decision AHG/Decl.1(XXXVII) of the OAU Assembly of Heads of State and Government adopted during the 37<sup>th</sup> Ordinary Session of the Assembly in July 2001 in Lusaka, Zambia, establishing the New Partnership for Africa's Development (NEPAD) as the framework for Africa's development;

**Considering** the challenges arising from economic globalization and the need for Africa to implement, in a complete and effective manner, the Almaty Programme of Action of 2003, which underscores the United Nations' programme for cooperation in transit transport for landlocked developing countries;

**Considering** the Decision Assembly/AU/Dec.78 (V) of Heads of State and Government of the African Union, meeting in July 2005 in Sirte, Libya, to include in the Millennium Development Goals (MDGs) the transport targets and indicators adopted in April 2005 in Addis Ababa, Ethiopia, by African Ministers responsible for transport and infrastructure, within the framework of poverty alleviation;

**Considering** the Declaration Doc.Assembly/AU/9(XII) adopted at the 12<sup>th</sup> Ordinary Session of the Assembly of Heads of State and Government of the African Union held in Addis Ababa, Ethiopia, in February 2009 on the development of transport and energy infrastructure in Africa;

**Considering** the Resolution 64/255 adopted by the UN General Assembly on 02 March, 2010 proclaiming 2011-2020 a Decade of Action for Road Safety as well as its dedicated/related Action Plan;

**Considering** the Declaration Assembly/AU/Deci.2(XVIII) adopted at the 18<sup>th</sup> Ordinary Session of the Assembly of Heads of State and Government of the African Union held in Addis Ababa, Ethiopia, in January 2012 on the Programme for Infrastructure Development in Africa (PIDA) and its Priority Action Plan (PAP) and Institutional Architecture for Infrastructure Development in Africa (IAIDA);



**Considering** the Luanda Declaration AU/TPT/MIN/Decl. (II) and its Africa Action Plan for the Road Safety Decade 2011-2020 adopted by the Second Ordinary Session of the Conference of African Ministers responsible for Transport, in November 2011;

**Considering** the Decision EX.CL/Dec.682(XX) adopted by the 20<sup>th</sup> Ordinary Session of the Executive Council on the Report of the Second Ordinary Session of the Conference of African Ministers responsible for Transport endorsing the Luanda Declaration and Plans of Action;

**Considering** the relevant international conventions in transport matters, especially in the areas of safety and security, the protection of the environment as well as facilitation of transport;

**Recognizing** the multi-sectorial dimension of road safety and the need for closer collaboration among the key stakeholders (transport, infrastructure, education, police, health, law enforcement) in improving the road safety situation on the Continent;

**Committed** to improving transport infrastructure and health services in Africa so as to prevent road crashes and fatalities;

**Recognizing** the need to speed up the development of infrastructure and associated services in Africa and to put in place safer roads for Africa's development;

**Deeply concerned** by the inordinately high rate of road crashes in Africa with most victims being pedestrians, cyclists and motorcyclists constituting largely young people and where the cost of road traffic accidents is nearly 2% of GNP: indeed, a heavy toll with a significant adverse socioeconomic impact on the Continent;

**HEREBY AGREE** as follows:





## CHAPTER I GENERAL PROVISIONS

### Article 1 Definitions

For the purposes of this Charter, the following definitions shall apply:

**“AU”**, means the African Union;

**“Charter”** means the African Road Safety Charter;

**“Commission”** means the African Union Commission;

**“Constitutive Act”** means the Constitutive Act of the African Union;

**“Non-motorized road users”** means a user of the road that does not require a motor to generate energy for that purpose, and includes the use of animal-drawn or human-drawn carts, a pedestrian and a cyclist;

**“Assembly”** means the Assembly of Heads of State and Government of the African Union;

**“Member State”** means a Member State of the African Union;

**“States Parties”** mean Member States, which have ratified or acceded to this Charter;

**“Road infrastructure”** means road facilities and equipment, including the road network, parking spaces, stopping places, draining system, cycle paths, bridges and footpaths;

**“Road Safety Decade”** means 2011-2020 as Decade of Action for Road Safety proclaimed by the UN General Assembly (Resolution 64/255) and by the 20<sup>th</sup> Ordinary Session of the AU Executive Council (Dec Ex.CL/Dec.682(XX));

**“Road Safety Impact Assessment”** means the evaluation process on Road Safety to be undertaken at all phases of design, construction and operation of road infrastructure;

**“Road Safety Lead Agency”** means the national agency in charge of Road Safety issue with cross-sectoral coordination responsibilities;

**“Road traffic crash”** means a collision or incident that may or may not lead to injury, occurring on a public road and involving at least one moving vehicle;





**“Road traffic fatality”** means a death occurring within 30 days of a road traffic crash;

**“Road User”** means a person using any part of the road system as a non-motorized or motorized transport user;

**“Roadworthiness of vehicles”** means the technical process of checking all safety technical parameters to ensure the safe use of a vehicle on the road;

**“Safety audits”** mean checks that are carried out at various stages of any road project to ensure that its design and implementation are consistent with safety principles, and to determine whether further design changes are needed to prevent crashes;

**“Seat belt”** means a vehicle occupant restraint, worn to protect an occupant from injury, ejection or forward movement in the event of a crash or sudden deceleration;

**“UNECA”** means United Nations Economic Commission for Africa;

**“Vulnerable road users”** mean road users most at risk in traffic, such as pedestrians, cyclists, motorcyclists and public transport passengers. Children, older people and disabled people may also be included in this category;

## CHAPTER II OBJECTIVES AND PRINCIPLES

### Article 2 Objectives

1. The main objectives of the Charter are:
  - a) To serve as a policy framework for Road Safety improvement in Africa;
  - b) To serve as an advocacy tool and instrument for Road Safety improvement on the Continent aimed at facilitating the creation of an enabling environment to drastically reduce the road traffic crashes.
2. The specific objectives are to:
  - a) Facilitate the formulation of comprehensive Road Safety policies at country level;
  - b) Speed-up implementation of national, regional and continental Road Safety programs;
  - c) Contribute to the coordination of Road Safety in the Continent;



- d) Promote better coordination of interventions by Development Partners in the Road Safety area;
- e) Enhance Private sector, Civil Society Organisations, Non-Governmental Organisations participation in Road Safety issues; and
- f) Promote the harmonization of the collection, treatment and dissemination of Road Safety data.

### **Article 3 Principles**

In implementing the provisions of this Charter, States Parties shall function in accordance with the following principles:

1. **Self-reliance and a sense of responsibility** by driving a robust and owned vision on Road Safety improvement.
2. **Solidarity and sharing** knowledge on Road Safety.
3. **Subsidiarity** between the African States Parties, Commission and other regional and continental Institutions working towards the Continent's development and integration.
4. **Development partnership** between the African Stakeholders, the United Nations Agencies and other International Institutions working towards a fair human development in the world.

## **CHAPTER III ROAD SAFETY MANAGEMENT**

### **Article 4 Creation of Road Safety Lead Agencies**

1. States Parties shall establish legally mandated national road safety lead agencies with cross-sectorial coordination responsibilities within three (3) years after the ratification or accession this Charter.
2. The responsibilities of the lead agencies shall among others include:
  - a) Policy advice to Government on matters of Road Safety across sectors; and
  - b) Formulation and coordination of the implementation of road safety strategies.





**Article 5**  
**Institutional Strengthening of Road Safety Lead Agencies**

States Parties shall provide institutional support to Lead Agencies through financial and human resources, political support and recognition to give them the requisite clout to perform their coordination functions.

**Article 6**  
**Road Safety Strategies**

States Parties shall, through an inclusive, collaborative and consultative process, prepare road safety strategies with clear priorities, responsibilities, ambitious and feasible targets.

**Article 7**  
**Road Safety Data Management System**

1. States Parties shall build capacity within Lead Agencies to enable them create and master credible road safety data management system encompassing quality data collection, storage, collation, analysis, and reporting modules.
2. Road safety data management system shall include national databases on vehicles and drivers, accidents, injuries and deaths, intermediate outcomes such as seat belt and helmet wearing rates and economic impacts of road safety injuries.
3. The data shall be robust, reliable, continentally harmonized and available for planning, research and development, monitoring and evaluation of progress made.

**Article 8**  
**Road Safety collaboration**

1. States Parties shall promote collaborative efforts at national, regional and continental levels, aimed at improving effectiveness of Road Safety initiatives, knowledge sharing, and monitoring and evaluation.
2. States Parties shall also engage actively in international Road Safety partnerships.
3. State Parties shall create the enabling environment for Private Sector, Civil Society, Non-Governmental Organisations, Academic and Research Institution's participation in Road Safety activities.
4. State Parties shall commemorate the Africa Road Safety Day, every third Sunday of November.



## **CHAPTER IV SAFER ROAD AND MOBILITY**

### **Article 9 Functional Classifications**

1. States Parties shall technically classify roads according to the functions they serve. Road Designs must reflect the design norms and standards of their respective classification and intended functions.
2. States Parties shall ensure that infrastructure for Non-Motorised Traffic is incorporated as priority requirements within the design of all classes of roads, especially in the urban and rural roads context.

### **Article 10 Construction Traffic Management**

States Parties shall develop Road Safety Management Policies and Principles to guide consultants and contractors during the process of road construction in order to ensure road safety.

### **Article 11 Road Safety Inspection**

1. States Parties shall ensure that Road Safety Inspections are carried out as part of all maintenance processes.
2. The inspections shall take the form of a Safety Analysis and will involve, as a minimum, all road assets including; but not limited to, roadways, pavements, walkways, cycle paths, road furniture, signs, traffic signals or controls, road markings, crash barriers and streetlights.
3. The Safety Analysis shall also pay specific attention to areas considered as dangerous spots.

### **Article 12 Road Safety Audit**

1. States Parties shall introduce legislation and policies requiring Road Safety Audits in all phases of design, construction and operation of road infrastructure.
2. States Parties shall establish formal Road Safety Audit guidelines to address inter alia the credibility and independence of the Audit process.





### **Article 13**

#### **National Road Design Manual**

1. States Parties shall ensure that design manuals for roads and bridges are developed, reviewed and updated to ensure that they are fit for purpose, cater for a safe design and reflect international best practices.
2. Road designs shall ensure that rest areas have been properly planned and incorporated in the national trunk road systems.

### **Article 14**

#### **Vulnerable Road Users**

States Parties shall ensure that the needs of vulnerable road users are adequately taken into account in the planning, design and provision of road infrastructure.

### **Article 15**

#### **Safer Vehicle**

1. States Parties shall adopt and enforce minimum standards of vehicles to ensure their roadworthiness.
2. States Parties shall formulate and enforce regulation on age limit of imported vehicles.
3. State Parties shall strengthen and enforce the mandatory periodic inspection of vehicles.
4. States Parties shall provide incentives for acquiring new vehicles that are environmentally and operationally safe. These incentives should apply also to mass transit vehicles and goods.
5. States Parties shall put in place legislation regulating the transportation of dangerous and hazardous goods.

### **Article 16**

#### **Safer Road Users**

1. States Parties shall strengthen the rules and regulations for training of drivers and issuing of driver licenses.
2. States Parties shall introduce a communication drive to educate and sensitize the population on the principal risks of road crashes.
3. States Parties shall introduce Road Safety in school curricula.



4. States Parties shall issue and enforce road safety legislation, particularly those related to speed control, control of driving while under the influence of alcohol and drugs, wearing seat belts, use of helmets and enhancing visibility and use of mobile telephone while driving.
5. States Parties shall formulate and enforce regulations on driving and rest hours for professional and all other drivers and introduce appropriate monitoring and enforcement mechanisms.

#### **Article 17** **Post-Crash Care**

1. States Parties shall strengthen pre-hospital and post-crash care services in order to provide timely and appropriate care to road traffic-injured patients to minimize their effects and long-term disability.
2. States Parties shall establish Emergency Medical Services (EMS) coordinating centres.
3. States Parties shall implement 3<sup>rd</sup> party motor vehicle insurance law to ensure EMS and rehabilitation of vehicle crash victims.
4. States Parties shall facilitate Training (capacity building) in injury emergency response services.
5. States Parties shall ensure the presence of emergency services at strategic locations on high ways to attend to road users injured in highway accidents.

### **CHAPTER V** **FINANCING, MONITORING AND EVALUATION**

#### **Article 18** **Financing Modalities**

1. States Parties shall recognize the socioeconomic consequences of road accidents as a guiding principle in the allocation of financial resources for road safety. The expenditures on road safety should not be considered as a cost but as an investment.
2. States Parties shall prescribe the proportion of financial resources to be allocated for road safety interventions as part of road infrastructure development and maintenance.
3. States Parties shall identify sustainable sources of funding, particularly internally, for Road Safety.





**Article 19**  
**Conference of the State Parties**

1. A Conference of States Parties to the Charter is hereby established as the highest political decision making body. The Conference of States Parties shall consist of Ministers responsible for Road Safety.
2. The Conference of States Parties shall adopt rules of procedures for itself and for any subsidiary body it may establish, as well as financial rules to determine in particular the financial participation of the Parties to Charter.
3. The Conference of States Parties shall:
  - a) Provide strategic oversight, ensure effective implementation of the Charter and take all measures it deems necessary for the promotion of the objectives of the Charter;
  - b) Promote the harmonization of appropriate policies, strategies and measures for increasing road safety in Africa;
  - c) Consider and adopt, as appropriate, recommendations of the Secretariat;
  - d) Consider the reports and activities of the Secretariat and take appropriate action in regard thereto;
  - e) Consider and adopt amendments to this Charter; and
  - f) Perform any other function consistent with the Charter or the Rules of Procedure of Conference of States Parties.
4. The Conference of States Parties shall meet every three (3) years.
5. The Commission shall serve as Secretariat of Conference of States Parties and shall coordinate the implementation of this statute at the continental level.

**Article 20**  
**Monitoring and Evaluation at National Level**

1. States Parties shall develop and implement sustainable and accurate national databases on road crashes and enforce mandatory reporting.
2. States Parties shall build national capacity for data management on road safety.
3. States Parties shall establish baseline data on road safety.
4. States Parties shall prepare annual progress reports on Road Safety.



5. The Lead Road Safety Agency in each Member State shall coordinate national road safety data collection and be the custodian of national road safety management systems.
6. States Parties shall establish an evaluation process to review the progress and draw lessons from the implementation of their Road Safety programs.

### **Article 21 Settlement of Disputes**

1. Any dispute or difference arising between States Parties with regard to the interpretation, application and implementation of this Charter shall be settled by mutual consent between the States concerned, including through negotiations, mediation, conciliation or other peaceful means;
2. In the event of failure by the disputing parties to settle the dispute or difference in accordance with Article 21 (1), the disputing Parties may, by mutual consent, refer the dispute to:
  - a) The African Court of Justice Human and Peoples' Rights, where applicable, or
  - b) An Arbitration Panel of three (3) Arbitrators whose appointment shall be as follows:
    - i. two (2) Arbitrators each appointed by a Party to the dispute; and
    - ii. a third Arbitrator who shall be President of the Panel and appointed by the Chairperson of the African Union Commission;
3. The decision of the Panel of Arbitrators shall be final and binding.

## **CHAPTER VI FINAL PROVISIONS**

### **Article 22 Popularization of the Charter**

States Parties shall take all appropriate measures to ensure the widest possible dissemination of this Charter.

### **Article 23 Safeguard Clause**

1. No provision in this Charter shall be interpreted as derogating from the principles and values contained in other relevant instruments for the promotion of Road Safety in Africa.





2. Nothing in this Charter shall be construed as preventing a Party from taking any action, compatible with the provisions of the United Nations Charter or any other international instrument and that is limited to the exigencies of the situation, as it considers necessary to its external or internal security.

#### **Article 24** **Signature, Ratification and Accession**

1. This Charter shall be open to Member States of the Union for signature, ratification or accession.
2. The instrument of ratification or accession to the present Charter shall be deposited with the Chairperson of the Commission who shall notify Member States of the Union of the deposit of the instruments of ratification or accession.

#### **Article 25** **Entry into force**

1. This Charter shall enter into force thirty (30) days after the deposit of the fifteenth (15<sup>th</sup>) instrument of ratification.
2. The Chairperson of the Commission shall notify all Members States of the entry into force of the present Charter.
3. For any Member State acceding to the present Charter, the Charter shall come into force in respect of that State on the date of the deposit of its instrument of accession.

#### **Article 26** **Reservations**

1. A State Party may, when, ratifying or acceding to this Charter, submit in writing, a reservation with respect to any of the provisions of this Charter. Reservation shall not be incompatible with the object and purpose of this Charter.
2. Unless otherwise provided, a reservation may be withdrawn at any time.
3. The withdrawal of a reservation must be submitted in writing to the Chairperson of the Commission who shall notify other States Parties of the withdrawal accordingly.



### **Article 27 Depository**

This Charter shall be deposited with the Chairperson of the Commission, who shall transmit a certified true copy of the Charter to the Government of each signatory State.

### **Article 28 Registration**

The Chairperson of the Commission shall upon the entry into force of this Charter, register the Charter with the United Nations Secretary General in conformity with Article 102 of the Charter of the United Nations.

### **Article 29 Withdrawal**

1. At any time after three years from the date of entry into force of this Charter a State Party may withdraw by giving written notification to the Depository.
2. Withdrawal shall be effective one year after receipt of notification by the Depository, or on such later date as may be specified in the notification.
3. Withdrawal shall not affect any obligation of the withdrawing State Party prior to the withdrawal.

### **Article 30 Amendment and Revision**

1. Any State Party may submit proposal(s) for the amendment or revision of this Charter. Such proposal(s) shall be adopted by the Conference of State Parties.
2. Proposals for amendment or revision shall be submitted to the Chairperson of the Commission who shall transmit such proposals to the Conference of State Parties at least six months before the meeting at which it shall be considered for adoption.
3. Amendments or revisions shall be adopted by the Conference of State Parties by consensus or, failing which, by a two-thirds majority of States Parties.
4. The amendment or revision shall enter into force in accordance with the procedures outlined in Article 25 of this Charter.



**Article 31**  
**Authentic Texts**

This Charter is drawn up in four (4) original texts, in Arabic, English, French and Portuguese languages, all four (4) texts being equally authentic.

**IN WITNESS WHEREOF** the undersigned, being duly authorized to that effect, has signed this Charter.

**ADOPTED BY THE TWENTY SIXTH ORDINARY SESSION OF  
THE ASSEMBLY, HELD IN ADDIS ABABA, ETHIOPIA**

**31 January 2016**

\*\*\*\*\*





## **CHARTRE AFRICAINE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**



## **PREAMBULE**

**Nous, Etats membres de l'Union africaine :**

**Considérant** l'Acte constitutif de l'Union Africaine, adopté le 11 juillet 2000 à Lomé au Togo, notamment les articles 14 (e) et 15 qui confient à la Commission de l'Union Africaine une mission de coordination dans les secteurs des transports, de la communication et du tourisme ;

**Considérant** le traité établissant la Communauté économique africaine, adopté au mois de juin 1991 à Abuja, au Nigeria, notamment l'article 61 qui définit les étapes devant être entreprises par les Etats membres afin de réaliser un développement harmonieux et intégré du réseau continental de transports et de communications en Afrique ;

**Considérant** la décision AHG/Decl.1(XXXVII) de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'OUA, adoptée lors de la 37<sup>ème</sup> session ordinaire de la Conférence en juillet 2001 à Lusaka en Zambie, établissant le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD) en tant que cadre pour le développement de l'Afrique ;

**Considérant** les difficultés découlant de la mondialisation économique et la nécessité pour l'Afrique de mettre en œuvre, de façon exhaustive et efficace, le Programme d'action Amalty de 2003, lequel souligne le programme des Nations Unies afférent à la coopération dans les transports en commun pour les pays enclavés en développement ;

**Considérant** la Décision Assembly/AU/Dec.78 (V) des chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union Africaine, lors de leur réunion du mois de juillet 2005 à Sirte, en Libye, d'inclure, dans les Objectifs de Développement pour le Millénaire, les cibles et les indicateurs se rapportant aux transports adoptés au mois d'avril 2005 à Addis-Abeba, en Ethiopie, par les Ministres africains chargés des Transports et des infrastructures, dans le cadre de la réduction de la pauvreté ;

**Considérant** la Décision Doc.Assembly/AU/9(XII) relative à la Déclaration, adoptée lors de la douzième Conférence des chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union Africaine qui s'est tenue à Addis-Abeba, en Ethiopie, au mois de février 2009, concernant le développement des infrastructures de transports et d'énergie en Afrique ;

**Considérant** la résolution 64/255 adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies en date du 2 mars 2010, proclamant la période 2011-2020 la Décennie d'action pour la sécurité routière ainsi que le plan d'action associé ;



**Considérant** la Décision Assembly/AU/Decl.2(XVIII) relative à la Déclaration, adoptée lors de la dix-huitième session ordinaire de la Conférence des chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union Africaine qui s'est tenue à Addis-Abeba, en Ethiopie, au mois de janvier 2012 sur le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) et son plan d'action prioritaire (PAP) ainsi que sur l'Architecture institutionnelle pour le développement des infrastructures en Afrique (IAIDA) ;

**Considérant** la Déclaration de Luanda AU/TPT/MIN/Decl. (II) et son Plan d'action africain en faveur de la Décennie de la sécurité routière 2011-2020 adopté par la seconde session ordinaire de la Conférence des ministres responsables du transport en novembre 2011 ;

**Considérant** la Décision EX.CL/Dec.682(XX) adoptée par la vingtième session ordinaire du Conseil exécutif sur le rapport de la seconde session ordinaire de la Conférence des Ministres africains chargés des Transports, approuvant la Déclaration de Luanda et les plans d'actions ;

**Considérant** les conventions internationales pertinentes en matière de transports, notamment dans les domaines de la sûreté et de la sécurité, de la protection de l'environnement ainsi que dans la facilitation des transports ;

**Reconnaissant** la dimension multisectorielle de la sécurité routière et le besoin d'une collaboration plus étroite entre les principales parties prenantes (transports, infrastructures, éducation, police, santé, application des lois...) dans l'amélioration de la situation de la sécurité routière sur le continent ;

**Déterminés** à améliorer les infrastructures de transports et les services sanitaires africains de manière à prévenir les collisions et les accidents mortels de la route ;

**Reconnaissant** le besoin d'accélérer le développement des infrastructures et des services associés en Afrique par la mise en place des routes plus sûres pour le développement du continent ;

**Profondément préoccupés** par le taux excessivement élevé des accidents de la route en Afrique, dont la plupart des victimes sont des piétons, des cyclistes et motocyclistes parmi lesquels les jeunes constituent une forte proportion et dont le coût représente pratiquement 2 % du PIB, soit un lourd tribut avec des effets socioéconomiques défavorables sur le continent ;

**SOMMES CONVENUS CE QUI SUIT :**





## CHAPITRE I : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### Article 1 Définitions

Aux fins de la présente Charte, on entend par :

« **Accident de la circulation routière** » désigne une collision ou un accident qui peut ou non aboutir à une blessure, survenant sur une route publique et dans lequel est impliqué au moins un véhicule en marche ;

« **Acte constitutif** » signifie l'Acte constitutif de l'Union Africaine ;

« **Agence** » signifie l'Agence chef de file de la sécurité routière ;

« **Agence chef de file de la sécurité routière** » signifie l'organisme national chargé de la question afférente à la sécurité routière et doté de responsabilités intersectorielles et multidisciplinaires de coordination ;

« **Assemblée** » l'Assemblée des Chefs d'États et de Gouvernement de l'Union Africaine ;

« **Audits de sécurité** » signifie les vérifications entreprises à diverses étapes d'un projet routier, visant à s'assurer que sa conception et sa mise en œuvre sont conformes aux principes de sécurité et à déterminer si d'autres modifications doivent être apportées à sa conception afin d'éviter des accidents ;

« **Ceinture de sécurité** » signifie le dispositif de retenue d'un occupant, porté pour protéger ce dernier d'une blessure, d'une éjection ou d'un autre mouvement en avant, en cas d'accident ou de ralentissement soudain ;

« **Charte** » signifie la Charte Africaine sur la Sécurité Routière ;

« **Commission** » signifie la Commission de l'Union Africaine ;

« **Contrôle technique des véhicules** » signifie le processus technique de vérification de l'ensemble des paramètres techniques permettant de garantir un usage sécurisé des véhicules sur les routes ;

« **Décès lié à la circulation routière** » désigne un décès survenant dans un délai de 30 jours suivant l'accident de la circulation routière ;

« **Décès lié à la circulation routière** » désigne un décès survenant dans un délai de 30 jours suivant l'accident de la circulation routière ;



« **États membres** » signifie les États membres de l'Union africaine ;

« **États Parties** » signifie les États membres qui ont ratifié la présente Charte ou y ont adhéré ;

« **Etude d'impact sur la sécurité routière** » signifie le processus d'évaluation sur la sécurité routière devant être entrepris à toutes les phases de la conception, de la construction et de l'exploitation des infrastructures routières ;

« **Infrastructures routières** » signifie les installations et équipements routiers, y compris le réseau, les places de stationnement, les points d'arrêt, les systèmes de drainage, les pistes cyclables, les ponts et les voies piétonnières ;

« **UA** » signifie l'Union Africaine ;

« **UNECA** » signifie la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique ;

« **Usagers de la route non motorisés** » désigne un usager de la route ne nécessitant pas un moteur pour générer de l'énergie, comprenant l'usage d'animaux attelés ou tractés par une personne, les piétons et les cyclistes ;

« **Usager de la route** » signifie une personne utilisant une partie du réseau routier en tant qu'usager motorisé ou non ;

« **Usagers vulnérables de la route** » signifie les usagers de la route les plus en danger dans la circulation, comme les piétons, les cyclistes, les motocyclistes et les passagers des transports en commun. Les enfants, les personnes âgées et handicapées peuvent également être classés dans cette catégorie.

## CHAPITRE II OBJECTIFS ET PRINCIPES

### Article 2 Objectifs

1. Les principaux objectifs de la Charte sont :
  - a) servir de cadre stratégique pour l'amélioration de la sécurité routière en Afrique ;
  - b) servir d'outil de sensibilisation et d'instrument pour l'amélioration de la sécurité routière sur le continent, visant à faciliter la création d'un environnement permettant de réduire considérablement les accidents de la route.





2. Les objectifs spécifiques visent à :

- a) faciliter la formulation de politiques exhaustives de sécurité routière au niveau national ;
- b) accélérer la mise en œuvre des programmes de sécurité routière à l'échelle nationale, régionale et continentale ;
- c) contribuer à la coordination de la sécurité routière sur le continent ;
- d) favoriser une meilleure coordination des interventions des partenaires au développement dans le domaine de la sécurité routière ;
- e) accroître la participation du secteur privé, des organisations de la société civile, des organisations non gouvernementales dans les questions relatives à la sécurité routière ; et
- f) promouvoir l'harmonisation de la collecte, du traitement et de la diffusion des données sur la sécurité routière.

**Article 3**  
**Principes**

Dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions de la présente Charte, les Etats parties fonctionnent conformément aux principes suivants :

- 1. **Autonomie et sens de la responsabilité** en insufflant une vision solide et propre sur l'amélioration de la sécurité routière ;
- 2. **Solidarité et partage des connaissances** sur la sécurité routière ;
- 3. **Subsidiarité** entre les États Parties africains, la Commission et les autres institutions régionales et continentales concourant au développement et à l'intégration du continent ;
- 4. **Partenariat pour le développement** entre les parties prenantes africaines, les organismes des Nations Unies et les autres institutions internationales œuvrant en faveur d'un développement humain équitable dans le monde.



### **CHAPITRE III GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

#### **Article 4**

##### **Création d'agences chefs de file de la sécurité routière**

1. Les États Parties établissent des agences nationales chefs de file de la sécurité routière légalement mandatées et dotées de responsabilités intersectorielles de coordination, dans un délai de trois (3) ans suivant la ratification ou l'adhésion à la présente Charte.
2. Les agences chefs de file ont pour missions entre autres :
  - a) la dispense de conseils politiques auprès du gouvernement en termes de sécurité routière dans tous les secteurs ;
  - b) la formulation et la coordination de la mise en œuvre des stratégies de sécurité routière.

#### **Article 5**

##### **Renforcement institutionnel des agences de la sécurité routière**

Les Etats parties fournissent un appui institutionnel aux agences par le biais de ressources financières et humaines, un soutien politique et une reconnaissance afin de leur conférer l'influence nécessaire pour exercer leurs fonctions de coordination.

#### **Article 6**

##### **Stratégies de sécurité routière**

Les Etats parties élaborent, moyennant un processus inclusif, coopératif et consultatif, des stratégies de sécurité routière avec des priorités, des responsabilités claires ainsi que des objectifs ambitieux et réalisables.

#### **Article 7**

##### **Système de gestion des données sur la sécurité routière**

1. Les Etats parties renforcent les capacités des agences sous leur responsabilité afin de permettre, de créer et de maîtriser un système crédible de gestion des données sur la sécurité routière englobant la collecte, le stockage, l'exploitation statistique, l'analyse et des modules de rapports de données de qualité.
2. Le système de gestion des données sur la sécurité routière inclut des bases de données nationales sur les véhicules, les conducteurs, les accidents, les blessures et les décès, les indicateurs intermédiaires





comme les taux de port de la ceinture de sécurité ou du casque et les conséquences économiques des blessures liées à un accident de la route.

3. Les données doivent être solides, fiables, harmonisées au plan du continent et disponibles pour la planification, la recherche, le développement, le suivi et l'évaluation des progrès.

#### **Article 8** **Collaboration relative à la sécurité routière**

1. Les Etats parties promeuvent des efforts communs à l'échelle nationale, régionale et continentale, visant à améliorer l'efficacité des initiatives de sécurité routière, le partage des connaissances, le suivi et l'évaluation.
2. Ils participent également activement à des partenariats sur la sécurité routière.
3. Les Etats parties créent un environnement donnant la possibilité au secteur privé, à la société civile, aux organisations non gouvernementales, aux institutions universitaires et de recherche de prendre part aux activités de sécurité routière.
4. Les Etats parties célébreront la Journée Africaine de la Sécurité Routière, fixée le troisième dimanche du mois de novembre de chaque année.

### **CHAPITRE IV** **SECURITE RENFORCEE EN MATIERE DE ROUTES ET MOBILITE**

#### **Article 9** **Classements par fonction**

1. Les Etats parties procèdent au classement technique des routes selon leur fonction. Les conceptions routières doivent respecter les normes et standards de conception de leur classement respectif et des fonctions auxquelles elles sont destinées.
2. Les Etats parties s'assurent de la prise en compte de la circulation des usagers non motorisés en tant qu'exigence prioritaire dans le cadre de la conception de toutes les catégories de routes, notamment dans le cadre routier urbain et rural.





## **Article 10**

### **Gestion du trafic de chantier**

Les Etats parties élaborent des politiques et des principes de gestion de la sécurité routière afin d'orienter les consultants et les entrepreneurs pendant les travaux de construction de la route pour assurer la sécurité routière.

## **Article 11**

### **Inspection de sécurité routière**

1. Les Etats parties s'assurent que des inspections de sécurité routière sont entreprises dans le cadre de tous les processus d'entretien.
2. Les inspections doivent prendre la forme d'une analyse de la sécurité et concerneront au minimum tous les actifs routiers, y compris, mais de manière non limitative, les routes, les chaussées, les voies piétonnes, les pistes cyclables, le mobilier routier, les panneaux, les feux de circulation ou systèmes de contrôle de la circulation, les signalisations horizontales, les barrières de sécurité et les réverbères.
3. L'analyse de sécurité doit également accorder une attention particulière aux zones considérées comme constituant des points dangereux.

## **Article 12**

### **Audit de sécurité routière**

1. Les États Parties adoptent une législation et des politiques exigeant des audits de sécurité routière dans toutes les phases de conception, de construction et exploitation des infrastructures routières.
2. Les États Parties établissent des principes directeurs officiels en matière d'audit de sécurité routière, afin de traiter notamment la crédibilité et l'indépendance du processus de l'audit.

## **Article 13**

### **Manuel national de conception routière**

1. Les États Parties s'assurent de l'élaboration, de l'examen et de la mise à jour de manuels de conception pour les routes et les ponts, afin de s'assurer qu'ils sont adaptés, d'une conception sûre et tiennent compte des bonnes pratiques internationales.
2. La conception des routes doit garantir l'aménagement et l'intégration appropriée d'aires de repos dans les réseaux routiers nationaux à grande circulation.



#### **Article 14** **Usagers vulnérables de la route**

Les Etats parties s'assurent que les besoins des usagers vulnérables de la route sont pris en compte de manière adéquate dans le cadre de la planification, de la conception et de la réalisation des infrastructures routières.

#### **Article 15** **Sécurité renforcée pour les véhicules**

1. Les Etats parties adoptent et appliquent des normes minimales de véhicules afin de garantir leur bon état.
2. Les Etats parties élaborent et appliquent une réglementation sur la limite d'âge des véhicules importés.
3. Les Etats parties renforcent et imposent l'inspection obligatoire de véhicules de façon périodique.
4. Les Etats parties proposent des mesures incitatives en faveur de l'acquisition de véhicules neufs, sécurisés sur le plan environnemental et fonctionnel. Ces incitations doivent également s'appliquer aux véhicules de transport en commun et de marchandises.
5. Les Etats parties élaborent une législation sur le transport des articles dangereux et les marchandises dangereuses.

#### **Article 16** **Sécurité renforcée pour les usagers de la route**

1. Les Etats parties veillent à resserrer les règles et réglementations pour la formation des conducteurs et délivrer des permis de conduire.
2. Les Etats parties doivent mener une campagne de communication afin d'éduquer et de sensibiliser la population sur les principaux risques des accidents de la route.
3. Les Etats parties veillent à introduire la sécurité routière dans les programmes scolaires.
4. Les Etats parties adoptent et mettent en application une législation sur la sécurité routière, se rapportant notamment au contrôle de la vitesse, à celui de la conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants, au port de la ceinture, à l'utilisation du casque, à l'amélioration de la visibilité et à l'usage du téléphone portable au volant.





5. Les Etats parties doivent élaborer et appliquer une réglementation sur les temps de conduite et de repos des chauffeurs professionnels et tout autre conducteur. Ils doivent également proposer un mécanisme approprié pour le suivi et la mise en application.

### **Article 17** **Soins après un accident**

1. Les Etats parties renforcent les services de soins pré-hospitaliers et ultérieurs à l'accident, afin de fournir à temps des soins appropriés aux patients blessés de la route et de diminuer les conséquences et les déficiences sur le long terme.
2. Les Etats parties mettent en place des services médicaux d'urgence dans des emplacements stratégiques.
3. Les Etats parties adoptent une loi relative à l'assurance responsabilité civile pour les véhicules motorisés, afin d'assurer les services médicaux d'urgence et la réadaptation des victimes d'accidents de la route.
4. Les Etats parties facilitent la formation (renforcement des capacités) dans les services d'intervention d'urgence sur les blessures.
5. Les Etats doivent s'assurer de la présence des services d'urgence à des emplacements stratégiques des autoroutes pour prendre en charge des blessés des accidents de la route.

## **CHAPITRE V** **FINANCEMENT, SUIVI ET ÉVALUATION**

### **Article 18** **Modalités de financement**

1. Les Etats parties reconnaissent les conséquences socioéconomiques engendrées par les accidents de la route en tant que principe directeur dans l'attribution des ressources financières pour la sécurité routière. Les frais relatifs à la sécurité routière doivent être considérés comme un investissement, non comme un coût.
2. Les Etats parties doivent déterminer la proportion des ressources financières devant être attribuées aux interventions sur la sécurité routière dans le cadre du développement et de l'entretien des infrastructures routières.





3. Les Etats parties doivent identifier des sources durables de financement, notamment en interne, pour la sécurité routière.

### **Article 19** **Conférence des Etats parties**

1. Une Conférence des Etats parties est créée par la présente en tant que organe délibérant suprême. Elle est composée des Ministres en charge de la Sécurité Routière.
2. La Conférence des Etats parties à cette Charte, adopte son propre règlement intérieur et tout organe subsidiaire à établir, de même que son règlement financier définissant en particulier les conditions de participation des Parties à cette Charte.
3. La Conférence des Etats parties s'assure de la mise en œuvre effective de la présente Charte à travers des revues et évaluations continues et est également chargée de :
  - a) assure la supervision et orientations stratégiques ;
  - b) promouvoir l'harmonisation des politiques, stratégies et mesures appropriées pour accroître la sécurité routière en Afrique ;
  - c) examiner et adopter les amendements à cette Charte ;
  - d) étudier et prendre toute action subsidiaire nécessaire à la réalisation de l'objectif de cette Charte ;
  - e) examiner les rapports et activités du Secrétariat et prendre les mesures appropriées ; et
  - f) exercer toute fonction prévue par la Charte ou le Règlement intérieur de la Conférence des Etats parties.
4. La Conférence se réunit tous les trois ans.
5. La Commission fait office de Secrétariat de la Conférence des Etats parties et coordonner la mise en œuvre à la présente Charte au niveau continental.

### **Article 20** **Suivi évaluation au niveau national**

1. Les Etats parties élaborent et mettent en œuvre des bases de données durables et précises à l'échelle nationale sur les accidents de la route et imposer l'établissement de rapports obligatoires.



2. Les Etats parties renforcent les capacités nationales pour la gestion des bases de données sur la sécurité routière.
3. Les Etats parties élaborent des données de référence sur la sécurité routière.
4. Les Etats parties rédigent des rapports annuels relatifs aux progrès sur la sécurité routière.
5. L'agence de la sécurité routière de chaque Etat membre coordonne la collecte des données nationales en la matière et assume la fonction de conservateur des systèmes nationaux de gestion de la sécurité routière.
6. Les Etats parties doivent établir un processus d'évaluation afin d'examiner les progrès et de tirer les enseignements de la mise en œuvre de leurs programmes de sécurité routière.

#### **Article 21** **Règlement des différends**

1. Tout différend entre des Etats membres, né de l'interprétation, de l'application ou de la mise en œuvre des présents Statuts, est par consentement mutuel des Etats, réglé par voie de négociation, de médiation, de conciliation ou toute autre voie pacifique.
2. En cas d'échec du règlement amiable conformément à l'alinéa 21 (1) ci-dessus, les parties peuvent, d'un commun accord, porter le différend devant :
  - a) la Cour Africaine de Justice, des droits de l'Homme et des Peuples, si possible ; ou
  - b) un collège de trois arbitres désignés comme suit :
    - i. deux arbitres désignés par une partie au différend; et
    - ii. un troisième arbitre qui sera le Président du panel et nommé par le président de la Commission de l'Union africaine ;
3. La décision du collège d'arbitres est obligatoire et sans appel.





## **CHAPITRE VI DISPOSITIONS FINALES**

### **Article 22 Vulgarisation de la Charte**

Les Etats parties prennent les mesures appropriées pour s'assurer de la vulgarisation la plus large possible de la présente Charte.

### **Article 23 Clauses de sauvegarde**

1. Aucune disposition la présente Charte ne peut être interprétée comme dérogeant aux principes et valeurs contenues dans tout autre instrument pour la promotion de la sécurité routière en Afrique.
2. Rien la présente Charte ne peut être interprété comme empêchant une partie de prendre des mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies ou tout autre instrument international et limitées aux exigences de la situation jugée nécessaire pour sa sécurité externe ou interne.

### **Article 24 Signature, ratification et adhésion**

1. La présente Charte est ouverte à la signature, à la ratification, à l'acceptation et à l'adhésion des Etats membres de l'Union africaine.
2. Les instruments de ratification ou d'adhésion sont déposés auprès du Président de la Commission qui informe les Etats membres des dates de dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion.

### **Article 25 Entrée en vigueur**

1. La présente Charte entre en vigueur trente (30) jours après le dépôt du quinzième instrument de ratification.
2. Le Président de la Commission informe tous les Etats membres de l'entrée en vigueur de la présente Charte.
3. La présente Charte entre en vigueur à l'égard de tout Etat membre qui adhère à la présente Charte présents statuts, à la date de dépôt de l'instrument d'adhésion.





### **Article 26** **Réserves**

1. Un Etat membre peut, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion au présent, soumettre par écrit une réserve conformément aux dispositions de la présente Charte. La réserve n'est pas incompatible avec l'objet et le but de la présente Charte.
2. Sauf disposition contraire, la réserve peut être retirée à tout moment.
3. Le retrait d'une réserve est soumis par écrit au président de la Commission qui le notifie aux Etats membres.

### **Article 27** **Dépositaire**

La présente Charte est déposée auprès du Président de la Commission, qui en transmet copie certifiée conforme au Gouvernement de chaque Etat signataire.

### **Article 28** **Enregistrement**

Le président de la Commission enregistre la présente Charte dès son entrée en vigueur, auprès du Secrétaire Général des Nations Unies conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.

### **Article 29** **Dénonciation**

1. Tout Etat peut, trois ans après l'entrée en vigueur la présente Charte, les dénoncer à tout moment par une notification écrite au dépositaire.
2. La dénonciation prend effet un an après la réception de la notification par le dépositaire ou à une date ultérieure indiquée dans la notification.
3. La dénonciation n'affecte pas l'Etat qui en prend l'initiative des obligations résultant la présente Charte.

### **Article 30** **Amendement et révision**

1. Tout Etat membre peut soumettre des propositions d'amendements ou des révisions la présente Charte. Ces propositions sont adoptés à la Conférence des Etats parties.



2. Les propositions d'amendements ou de révision sont soumises au président de la Commission qui les transmet à la Conférence des Etats parties au moins six mois avant la réunion à laquelle elles seront examinées pour adoption.
3. Les amendements ou de révision sont adoptés par la conférence des Etats parties par consensus, ou à défaut, à la majorité des deux tiers des Etats parties.
4. L'amendement ou la révision entre en vigueur conformément aux procédures soulignées à l'article 25 de la présente charte.

### **Article 31 Textes originaux**

La présente Charte est établit en quatre (4) exemplaires originaux, en langues arabe, anglaise, français et portugaise, toutes faisant également foi.

**EN FOI DE QUOI** les soussignés, dûment autorisés à cet effet, avons signé la présente Charte.

**ADOpte PAR LA VINGT-SIXIEME SESSION ORDINAIRE DE  
LA CONFERENCE, TENUE A ADDIS-ABEBA, ETHIOPIE**

**LE 31 JANVIER 2016**

\*\*\*\*\*





## **CARTA AFRICANA DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA**



## **PREÂMBULO**

### **Nós, os Estados-membros da União Africana:**

**Considerando** o Acto Constitutivo da União Africana, adoptado a 11 de Julho de 2000 em Lomé, Togo, em particular os Artigos 14 (e) e 15, os quais conferem à Comissão da União Africana a missão de coordenação nos sectores dos Transportes, Comunicação e Turismo;

**Considerando** o Tratado que Estabelece a Comunidade Económica Africana adotado em Abuja, Nigéria, em Junho de 1991, em particular o Artigo 61, que define os passos que os Estados-membros devem empreender para alcançar o desenvolvimento harmonioso e integrado da rede continental de transportes e comunicações em África;

**Considerando** a Decisão [AHG/Decl.1 (XXXVII)] da Conferência dos Chefes de Estado e de Governo da OUA, adoptada durante a 37ª Sessão Ordinária da Conferência, em Julho de 2001, em Lusaka, Zâmbia, que institui a Nova Parceria para o Desenvolvimento de África (NEPAD) como o quadro para o desenvolvimento de África;

**Considerando** os desafios decorrentes da globalização económica e a necessidade de África executar, de forma completa e eficaz, o Programa de Acção da Almaty de 2003, que reforça o programa das Nações Unidas de cooperação no transporte em trânsito para os países em desenvolvimento encravados;

**Considerando** a Decisão Assembly/AU/Dec.78 (V) da Conferência dos Chefes de Estado e de Governo da União Africana, reunidos em Julho de 2005, em Sirte, Líbia, no sentido de incluir nos Objectivos de Desenvolvimento do Milénio (ODM) as metas e os indicadores dos transportes adoptados em Abril de 2005, em Adis Abeba, Etiópia, pelos Ministros Africanos responsáveis pelos transportes e infra-estruturas, no âmbito do quadro de redução da pobreza;

**Considerando** a Declaração Doc.Assembly/AU/9(XII) adotada durante a 12ª Sessão Ordinária da Conferência dos Chefes de Estado e do Governo da União Africana realizada em Adis Abeba, Etiópia, em Fevereiro de 2009, sobre o desenvolvimento de infra-estruturas de transportes e energia em África;

**Considerando** a Resolução 64/255 adoptada pela Assembleia Geral da ONU a 2 de Março de 2010, proclamando uma Década de Acção para a Segurança Rodoviária bem como o Plano de Acção associado;

**Considerando** a Declaração Doc.Assembly/AU/Decl.2(XVIII) adoptada durante a 18ª Sessão Ordinária da Conferência dos Chefes de Estado e de Governo da União Africana, realizada em Adis Abeba, Etiópia, em Janeiro de 2012, relativa ao Programa para o Desenvolvimento de Infra-estruturas em



África (PIDA) e respectivo Plano de Acção Prioritário (PAP) e a Arquitectura Institucional para o Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (IAIDA);

**Considerando** a Declaração de Luanda AU/TPT/MIN/Decl.(II) e o Plano de Acção de África para a Década de Segurança Rodoviária 2011-2020, adoptada pela Segunda Sessão Ordinária da Conferência de Ministros Africanos responsáveis pelos Transportes, em Novembro de 2011;

**Considerando** a Decisão EX.CL/Dec.682 (XX) adoptada pela 20ª Sessão Ordinária do Conselho Executivo sobre o Relatório da Segunda Sessão Ordinária da Conferência dos Ministros Africanos responsáveis pelos Transportes, que aprova a Declaração e os Planos de Acção de Luanda;

**Considerando** as pertinentes convenções internacionais em matéria de transportes, especialmente nas áreas de prevenção e segurança, protecção do ambiente bem como facilitação dos transportes;

**Reconhecendo** a dimensão multissetorial da segurança rodoviária e a necessidade de uma colaboração mais estreita entre os principais intervenientes (transportes, infra-estruturas, educação, polícia, saúde, responsáveis pela aplicação da lei...) para a melhoria da segurança rodoviária no Continente;

**Comprometidos** em melhorar as infra-estruturas de transportes e os serviços de saúde em África, por forma a prevenir os acidentes e fatalidades na estrada;

**Reconhecendo** a necessidade de acelerar o desenvolvimento das infra-estruturas e serviços associados em África e de disponibilizar estradas mais seguras para o desenvolvimento de África;

**Profundamente preocupados** com a elevada taxa de acidentes rodoviários em África, em que a maior parte das vítimas são peões, ciclistas e motociclistas, geralmente jovens, onde o custo dos acidentes rodoviários representa quase 2% do PIB, na realidade um preço muito elevado com um impacto socioeconómico significativamente adverso para o continente;

**POR ESTE MEIO ACORDAMOS o seguinte:**





## CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

### Artigo 1º Definições

Para efeitos da presente Carta, aplicar-se-ão as seguintes definições:

**“Acidente de viação”** significa uma colisão ou incidente que tenha ou não resultado em lesões, que ocorre numa estrada pública, envolvendo, pelo menos, um veículo em movimento;

**“Acto Constitutivo”** significa o Acto Constitutivo da União Africana;

**“Agência Líder de Segurança Rodoviária”** significa a agência nacional responsável pela questão da Segurança Rodoviária com o encargo da coordenação intersectorial;

**“Auditorias de Segurança”** significa as auditorias realizadas em várias fases de qualquer projecto de estradas destinadas a garantir que o seu traçado e execução estão em conformidade com os princípios de segurança e a determinar se há necessidade de emendas adicionais ao traçado para evitar acidentes;

**“Avaliação do Impacto na Segurança Rodoviária”** significa o processo de avaliação, relativo à Segurança Rodoviária a ser realizado em todas as fases do traçado, construção e operação da infraestrutura rodoviária;

**“Carta”** significa a Carta Africana da Segurança Rodoviária;

**“Cinto de segurança”** significa um sistema de retenção dos ocupantes, utilizado para proteger um ocupante de lesão, ejeção ou projecção para a frente em caso de embate ou de desaceleração repentina;

**“Comissão”** significa a Comissão da União Africana;

**“Conferência”** significa a Conferência de Chefes de Estado e de Governo da União Africana;

**“Década da Segurança Rodoviária”** significa o período entre 2011-2020, proclamado Década de Acção para a Segurança Rodoviária pela Assembleia Geral da ONU (Resolução 64/255) e pela 20ª Sessão Ordinária do Conselho Executivo da UA (Dec.Ex.CL/Dec.682 (XX));





**“Estado técnico dos veículos”**, significa o processo técnico de verificação de todos os parâmetros técnicos de segurança para garantir a utilização segura de um veículo na estrada;

**“Estados Partes”** significa os Estados-membros que ratificaram ou aderiram a presente Carta;

**“Estados-membros”** significa o Estado-membro da União Africana;

**“Infra-estruturas rodoviárias”** significa as instalações e equipamentos rodoviários, incluindo a rede de estradas, espaços de estacionamento, locais de paragem, sistema de drenagem, ciclovias, pontes e vias pedonais;

**“Morte por acidente de viação”** significa uma morte que ocorre no prazo de 30 dias a contar da data do acidente de viação;

**“UA”** significa a União Africana;

**“UNECA”** significa a Comissão Económica das Nações Unidas para África;

**“Utente da Estrada”** significa uma pessoa que usa qualquer parte do sistema rodoviário na qualidade de utilizador de transportes motorizados ou não motorizados;

**“Utentes não motorizados das estradas”** significa um utilizador da estrada que não requer um motor para gerar energia para o efeito, e inclui a utilização de carroças de tracção animal ou humana, pedestres e ciclistas;

**“Utentes vulneráveis da estrada”** significa os utentes das estradas mais expostos aos riscos de trânsito, tais como peões, ciclistas, motociclistas e passageiros dos transportes públicos. As crianças, pessoas de idade e deficientes igualmente podem ser incluídos nesta categoria.

## CAPÍTULO II OBJETIVOS E PRINCÍPIOS

### Artigo 2º Objetivos

1. Os principais objetivos da Carta são os de:
  - a) servir como um quadro de políticas para o aumento da Segurança Rodoviária em África;
  - b) servir de ferramenta e instrumento de sensibilização para melhorar a Segurança Rodoviária no Continente com vista a facilitar a criação de ambiente propício à redução drástica dos acidentes na estrada.



2. Os objectivos específicos são de:

- a) facilitar a formulação de políticas abrangentes de Segurança Rodoviária, a nível dos países;
- b) acelerar a implementação a nível nacional, regional e continental dos programas de Segurança Rodoviária;
- c) contribuir para a coordenação da Segurança Rodoviária no Continente;
- d) promover a melhor coordenação das intervenções dos Parceiros de Desenvolvimento na área da Segurança Rodoviária;
- e) reforçar a participação do sector privado, Organizações da Sociedade Civil e das Organizações Não-Governamentais nas questões de Segurança Rodoviária; e
- f) promover a harmonização da recolha, tratamento e disseminação dos dados sobre Segurança Rodoviária.

### **Artigo 3º Princípios**

Na implementação das disposições da presente Carta, os Estados Partes devem actuar de acordo com os princípios abaixo descritos:

- 1. **Autossuficiência e sentido de responsabilidade** adoptando uma visão sólida e própria sobre a melhoria da Segurança Rodoviária.
- 2. **Solidariedade e partilha** de conhecimento em matéria de Segurança Rodoviária.
- 3. **Subsidiariedade** entre os Estados Partes africanos, Comissão e outras instituições regionais e continentais que trabalham para o desenvolvimento e integração do Continente.
- 4. **Parceria de desenvolvimento** entre os Intervenientes Africanos, as Agências das Nações Unidas e outras Instituições Internacionais empenhadas num desenvolvimento humano justo em todo o mundo.





### **CAPÍTULO III GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA**

#### **Artigo 4º Criação de Agências Líderes de Segurança Rodoviária**

1. Os Estados Partes devem constituir agências líderes de segurança rodoviária, com responsabilidades de coordenação intersetorial a partir de três (3) anos após a ratificação ou adesão à presente Carta.
2. As responsabilidades das Agências líderes devem incluir, entre outras, as seguintes:
  - a) aconselhar o Governo sobre políticas a seguir em matéria de Segurança Rodoviária em todos os setores; e
  - b) formulação e coordenação da execução de estratégias de segurança rodoviária.

#### **Artigo 5º Reforço Institucional da Agência Líder de Segurança Rodoviária**

Os Estados Partes devem prestar apoio institucional à Agência Líder mediante a prestação de apoio em termos de recursos financeiros e humanos e reconhecimento político para lhes dar o poder de que necessita para desempenhar as suas funções de coordenação.

#### **Artigo 6º Estratégias de Segurança Rodoviária**

Os Estados Partes devem preparar, através de um processo inclusivo, colaborativo e consultivo, estratégias de segurança rodoviária com prioridades e responsabilidades claras e metas ambiciosas e exequíveis.

#### **Artigo 7º Sistema de Gestão dos Dados da Segurança Rodoviária**

1. Os Estados Partes devem criar capacidades nas Agências Líderes, habilitando-as a criar e a dominar um sistema credível de gestão de dados de segurança rodoviária que compreenda a recolha, armazenamento, comparação, análise de dados de qualidade e módulos de transmissão de informação.
2. O sistema de gestão dos dados de segurança rodoviária devem incluir bases de dados nacionais dos veículos e motoristas, acidentes, lesões e mortes, resultados intermédios como taxas de utilização de cintos de





segurança e de capacetes e impactos económicos das lesões relacionadas com a segurança rodoviária.

3. Os dados devem ser sólidos, fiáveis, harmonizados a nível de continente e disponíveis para fins de planeamento, investigação e desenvolvimento, monitorização e avaliação do progresso realizado.

### **Artigo 8º** **Colaboração na Área da Segurança Rodoviária**

1. Os Estados Partes devem promover esforços colaborativos a nível nacional, regional e continental, destinados a aumentar a eficácia das iniciativas, partilha de conhecimentos e monitorização e avaliação da Segurança Rodoviária.
2. Os Estados Partes devem igualmente participar activamente em parcerias internacionais para a Segurança Rodoviária.
3. Os Estados Partes devem criar o ambiente propício para a participação do Sector Privado, Sociedade Civil, Organizações Não-Governamentais, Instituições Académicas e de Investigação nas actividades de Segurança Rodoviária.
4. Os Estados Partes devem comemorar anualmente o Dia Africano de Segurança Rodoviária no terceiro Domingo de Novembro.

## **CAPÍTULO IV** **ESTRADA MAIS SEGURAS E MOBILIDADE**

### **Artigo 9º** **Classificações Funcionais**

1. Os Estados Partes devem classificar tecnicamente as estradas de acordo com as funções que servem. Os Traçados das Estradas devem reflectir as normas e padrões de concepção da classificação respectiva e das funções a que se destinam.
2. Os Estados Partes devem garantir que as infra-estruturas para o Trânsito Não-Motorizado sejam incorporadas, como um requisito prioritário no traçado de todas as classes de estradas, sobretudo no contexto das estradas urbanas e rurais.



**Artigo 10º**  
**Gestão do Tráfego durante Obras de Construção**

Os Estados Partes devem elaborar Políticas e Princípios de Gestão da Segurança Rodoviária, que devem orientar os consultores e empreiteiros durante o processo de obras de construção para garantir a segurança rodoviária.

**Artigo 11º**  
**Inspeção de Segurança Rodoviária**

1. Os Estados Partes devem garantir que as Inspeções de Segurança Rodoviária sejam realizadas como parte de todos os processos de manutenção.
2. As inspeções devem ser sob a forma de uma Análise de Segurança e devem compreender, no mínimo, todos os activos rodoviários incluindo, mas não se limitando à, estradas, pavimentos, passadeiras, ciclovias, mobiliário rodoviário, semáforos, sinais ou controlos de trânsito, marcação de estradas, barreiras anti-colisão, iluminação da via pública, entre outros.
3. A Análise de Segurança deverá igualmente prestar uma atenção especial a áreas que são consideradas "locais perigosos".

**Artigo 12º**  
**Auditoria de Segurança Rodoviária**

1. Os Estados Partes devem promulgar legislação e políticas que exijam a realização de Auditorias de Segurança Rodoviária em todas as fases da concepção, construção e operação das infra-estruturas rodoviárias.
2. Os Estados Partes devem definir normas formais para a Auditoria de Segurança Rodoviária para, *inter alia*, abordar a credibilidade e independência do processo de Auditoria.

**Artigo 13º**  
**Manual de Traçado das Estradas Nacionais**

1. Os Estados Partes devem velar para que o Manual de Traçado das Estradas e Pontes seja elaborado, revisto e actualizado para garantir que esteja adequado à finalidade que se propõe, oferece um traçado seguro e reflecte as melhores práticas internacionais.
2. Os traçados das estradas devem garantir que as demais áreas sejam adequadamente planificadas e incorporadas nos sistemas nacionais de estradas.





#### **Artigo 14º** **Utentes Vulneráveis da Estrada**

Os Estados Partes devem garantir que as necessidades dos utentes vulneráveis da estrada sejam devidamente tidas em conta na planificação, conceção e disponibilização de infra-estruturas rodoviárias.

#### **Artigo 15º** **Veículos Mais Seguros**

1. Os Estados Partes devem adoptar e implementar padrões mínimos para os veículos, de modo a garantir a sua aptidão técnica para circulação.
2. Os Estados Partes devem formular e implementar regulamentação sobre a idade limite dos veículos importados.
3. Os Estados Partes devem velar pelo reforço e implementação da inspecção periódica obrigatória dos veículos.
4. Os Estados Partes devem prestar incentivos para a aquisição de novos veículos que sejam seguros em termos ambientais e operacionais. Esses incentivos devem igualmente ser aplicáveis aos veículos de transportes públicos e mercadorias.
5. Os Estados Partes devem adoptar legislação, regulamentando o transporte de mercadorias perigosas.

#### **Artigo 16º** **Utentes das Estradas mais Seguras**

1. Os Estados Partes devem reforçar as regras e regulamentos respeitantes à formação de condutores e emissão de cartas de condução.
2. Os Estados Partes devem introduzir uma acção de comunicação para educar e sensibilizar a população sobre os principais riscos dos acidentes de viação.
3. Os Estados Partes devem introduzir a Segurança Rodoviária nos currículos escolares.
4. Os Estados Partes devem emitir e aplicar legislação sobre segurança rodoviária, em especial no que se refere ao controlo de velocidade, controlo da condução sob a influência de álcool e drogas, utilização de cintos de segurança, utilização de capacetes e aumento da visibilidade e utilização de telemóveis durante a condução.





5. Os Estados Partes devem formular e aplicar regulamentações em matéria de condução e horas de descanso para os motoristas profissionais e todos os demais motoristas, e introduzir mecanismos apropriados para a respectiva monitorização e implementação.

#### **Artigo 17º** **Cuidados após um acidente**

1. Os Estados Partes devem reforçar os serviços de cuidados pré-hospitalares e pós-acidente, com vista a prestar cuidados oportunos e adequados aos pacientes feridos em desastres rodoviários no sentido de minimizar os seus efeitos e as deficiências de longo prazo.
2. Os Estados Partes devem criar centros de coordenação dos Serviços de Emergência Médica (SEM) em localizações estratégicas.
3. Os Estados Partes devem adoptar uma lei de seguro automóvel contra terceiros, destinada a segurar os SEM e a reabilitação das vítimas de acidentes.
4. Os Estados Partes devem facilitar a Formação Profissional (capacitação) no domínio dos serviços de resposta de emergência aos feridos.
5. Os Estados Partes devem garantir a presença dos serviços de emergência em locais estratégicos nas auto-estradas, para atender aos utentes da estrada feridos em acidentes rodoviários.

### **CAPÍTULO V** **FINANCIAMENTO, MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO**

#### **Artigo 18º** **Modalidades de Financiamento**

1. Os Estados Partes devem reconhecer as consequências socioeconómica dos acidentes rodoviários como um princípio orientador na afectação de recursos financeiros para a segurança rodoviária. As despesas com a segurança rodoviária não devem ser consideradas como um custo, mas sim como um investimento.
2. Os Estados Partes devem estabelecer a proporção de recursos financeiros a serem atribuídos às intervenções de segurança rodoviária, como parte do desenvolvimento e manutenção das infra-estruturas rodoviárias.
3. Os Estados Partes devem identificar fontes de financiamento sustentáveis, sobretudo internamente, para a Segurança Rodoviária.



**Artigo 19º**  
**Conferência dos Estados Partes**

1. A Conferência dos Estados Partes à Carta é, deste modo, constituída como órgão máximo de tomada de decisão política. A Conferência dos Estados Partes deverá ser constituída pelos Ministros responsáveis pela Segurança Rodoviária.
2. A Conferência dos Estados Partes deve adoptar Regulamentos Internos para si própria e para qualquer órgão subsidiário que possa ser criado, assim como Regulamento Financeiro para determinar, em especial, a participação financeira das Partes à Carta.
3. Compete à Conferência dos Estados Partes:
  - a) prestar supervisão estratégica, garantir a implementação efectiva da Carta e tomar todas as medidas que considerar necessárias para a promoção dos objectivos da Carta;
  - b) promover a harmonização de políticas, estratégias e medidas adequadas para aumentar a segurança rodoviária em África;
  - c) apreciar e adoptar, se for caso, as recomendações do Secretariado;
  - d) apreciar os relatórios e as actividades do Secretariado e tomar as medidas adequadas em relação aos mesmos;
  - e) apreciar e adoptar emendas à presente Carta; e
  - f) desempenhar qualquer outra função compatível com a Carta ou o Regulamento Interno da Conferência dos Estados Partes.
4. A Conferência dos Estados Partes deverá reunir-se a cada três (3) anos.
5. A Comissão deverá funcionar como Secretariado da Conferência dos Estados Partes e deverá coordenar a implementação do presente diploma a nível continental.

**Artigo 20º**  
**Monitorização e Avaliação a Nível Nacional**

1. Os Estados Partes devem desenvolver e implementar bases de dados nacionais, sustentáveis e exactos sobre acidentes rodoviários e devem impor a respectiva apresentação de relatórios obrigatória.
2. Os Estados Partes devem criar capacidade nacional na área de gestão de dados sobre segurança rodoviária.





3. Os Estados Partes devem estabelecer dados de base sobre segurança rodoviária.
4. Os Estados Partes devem elaborar relatórios anuais de actividades sobre Segurança Rodoviária.
5. A Agência Líder de Segurança Rodoviária em cada um dos Estados-membros deverá coordenar a recolha de dados sobre segurança rodoviária e ser a guardiã dos sistemas de gestão da segurança rodoviária.
6. Os Estados Partes devem criar um processo de avaliação destinado a analisar os progressos e tirar ilações da implementação dos seus programas de Segurança Rodoviária.

#### **Artigo 21º** **Resolução de Litígios**

1. Qualquer litígio ou diferendo que surja entre os Estados Partes no que diz respeito à interpretação, aplicação e execução da presente Carta será resolvido por mútuo acordo entre os Estados envolvidos, incluindo por meio de negociações, mediação, conciliação ou outros meios pacíficos.
2. Em caso de fracasso das partes em litígio na resolução do diferendo ou disputa nos termos do parágrafo (1) do Artigo 21º, as Partes em litígio poderão, por acordo mútuo, remeter o diferendo para:
  - a) o Tribunal Africano de Justiça e Direitos Humanos e dos Povos, quando aplicável, ou
  - b) um Painel de Árbitros de três (3) árbitros, cuja nomeação deverá obedecer ao seguinte:
    - i. dois (2) árbitros, nomeados cada um pela Parte em litígio; e;
    - ii. um (1) terceiro arbitro, que deverá ser o Presidente do Painel, nomeado pela Presidente da Comissão da União Africana.
3. A decisão do Painel de Árbitros é final e vinculativa.





## **CAPÍTULO VI DISPOSIÇÕES FINAIS**

### **Artigo 22º Divulgação da Carta**

Os Estados Partes devem tomar todas as medidas necessárias para garantir a mais vasta divulgação possível da presente Carta.

### **Artigo 23º Disposições Cautelares**

1. Nenhuma disposição dos presentes Estatutos será interpretada como medidas que violam os princípios e valores contidos noutros instrumentos relevantes para a promoção do desenvolvimento da Segurança Rodoviária em África.
2. Nenhuma das disposições da presente Carta será interpretada como impedimento a que uma Parte tome qualquer medida compatível com as disposições da Carta das Nações Unidas ou qualquer outro instrumento internacional e é limitada às exigências da situação que considere necessária para a sua segurança externa ou interna.

### **Artigo 24º Assinatura, Ratificação e Adesão**

1. A presente Carta deverá estar aberta à assinatura e ratificação ou adesão de qualquer Estado-membro da União.
2. O instrumento de ratificação ou adesão à presente Carta deverá ser depositado junto do Presidente da Comissão, a quem compete informar os Estados-membros sobre o depósito dos instrumentos de ratificação ou adesão.

### **Artigo 25º Entrada em vigor**

1. A presente Carta entrará em vigor trinta (30) dias após o depósito do decimo quinto (15º) instrumento de ratificação.
2. Compete ao Presidente da Comissão informar a todos os Estados Partes sobre a entrada em vigor da presente Carta.
3. Qualquer Estado-membro que aceda à presente Carta, esta deverá entrar em vigor no respectivo Estado na data de depósito do seu instrumento de adesão.



### **Artigo 26º** **Reservas**

1. Um Estado Parte pode, no momento da ratificação ou adesão à presente Carta, apresentar uma reserva, por escrito, em relação a qualquer das disposições da presente Carta, a não ser que essa reserva seja incompatível com o objecto e finalidade da presente Carta.
2. Salvo disposição em contrário, a reserva pode ser retirada a qualquer momento.
3. A retirada de uma reserva deve ser apresentada, por escrito, ao Presidente da Comissão, que deverá informar os demais Estados Partes sobre a retirada.

### **Artigo 27º** **Depositário**

A presente Carta será depositada junto do Presidente da Comissão, a quem compete enviar ao Governo de cada Estado Signatário uma cópia autenticada da Carta.

### **Artigo 28º** **Registo**

O Presidente da Comissão, após a entrada em vigor da presente Carta, deverá registar a Carta junto do Secretário-geral das Nações Unidas, em conformidade com o Artigo 102º da Carta das Nações Unidas.

### **Artigo 29º** **Renúncia**

1. Decorridos três anos a partir da data em que a presente Carta tenha entrado em vigor, um Estado Parte pode renunciar, mediante notificação por escrito ao Depositário.
2. A renúncia terá efeito um ano após a recepção da notificação pelo Depositário, ou qualquer outra data posterior que tenha sido especificada na notificação.
3. A renúncia não prejudica qualquer obrigação antes da revogação do Estado Parte que pretenda retirar-se.



**Artigo 30º**  
**Emendas e Revisão**

1. Qualquer Estado-parte pode apresentar propostas de emenda ou revisão da presente Carta. Essas propostas serão adotadas pela Conferência dos Estados Partes.
2. As propostas de emenda ou de revisão são apresentadas à Presidente da Comissão, que deverá transmitir as referidas propostas à Conferência dos Estados Partes, pelo menos, seis meses antes da reunião em que serão apreciadas para adoção;
3. As emendas ou revisões deverão ser adotadas pela Conferência dos Estados Partes por consenso ou, na sua falta, por uma maioria de dois terços dos Estados Partes.
4. A emenda ou revisão deverá entrar em vigor nos termos dos procedimentos descritos no Artigo 25º da presente Carta.

**Artigo 31º**  
**Textos Autênticos**

A presente Carta é redigida em quatro (4) textos originais, nas línguas Árabe, Inglês, Francês e Português, fazendo igualmente fé todos os quatro (4) documentos.

**EM FÉ DO QUE** o abaixo-assinado, estando devidamente autorizado para o efeito, assinou presente Carta.

**ADOTADA PELA VIGESIMA SEXTA SESSÃO ORDINARIA  
DA CONFERENCIA, REALIZADA EM ADIS ABEBA, ETIOPIA**

**A 31 DE JANEIRO DE 2016**

\*\*\*\*\*

