


# PROJETS D'INFRASTRUCTURES EN AFRIQUE DE L'EST ET REGLEMENT DES LITIGES

## EAST AFRICAN INFRASTRUCTURE PROJECTS AND DISPUTE RESOLUTION

Bernd EHLE\*, Benjamin NG'ENO\*\*, Baptiste RIGAUDEAU\*\*\*

 Arbitration; Construction disputes; Construction law; East Africa; Nationally significant infrastructure projects

### INTRODUCTION

L'Afrique subsaharienne, y compris l'Afrique de l'Est, connaît une croissance démographique rapide. Elle souffre pourtant d'un déficit majeur d'infrastructures par rapport à d'autres régions du monde. Des infrastructures modernes font notamment défaut dans les secteurs des transports, de la production d'énergie, de l'immobilier et des télécommunications. Ce déficit constitue un obstacle majeur à une croissance économique plus rapide et plus stable, à des gains de productivité et à la création d'emplois dans les économies d'Afrique subsaharienne. C'est la raison pour laquelle, depuis plusieurs années, divers projets d'infrastructures ont été entrepris sur tout le continent. Compte tenu du retard accumulé, il ne s'agit que du début d'un processus de développement à long terme visant à créer un environnement commercial compétitif, à promouvoir le commerce et à libérer l'important potentiel productif de l'Afrique.

Partant, de nombreux pays d'Afrique de l'Est ont entrepris la réalisation de programmes ambitieux d'infrastructures, allant de la construction de nouveaux ports et aéroports à celle de réseaux routiers et ferroviaires modernes en passant par des barrages hydroélectriques. Le principal défi auquel ces pays sont confrontés demeure le financement de ces projets. Des

### INTRODUCTION

Sub-Saharan Africa, including East Africa, is experiencing a rapid growth in population. At the same time, the region suffers from an enormous infrastructure deficit when compared to other parts of the world: quality infrastructure is lacking on many levels, especially for transport, energy production, real estate and communications. This deficit has been recognised as a major obstacle to faster and more stable economic growth, productivity and job creation in Sub-Saharan African economies. For a number of years, therefore, various infrastructure projects have been undertaken throughout the Continent. In light of the existing backlog, this is only the beginning of a long-term development process to create a competitive business environment, promote trade and unleash Africa's huge productive potential.

Many East African countries have ambitious infrastructure agendas, reaching from the construction of new ports and airports to modern road and railway networks and hydroelectric dams. The major challenge these countries are facing is financing. Several foreign States (especially China, Russia, the US and certain European countries) have seized the investment

\* Partenaire, LALIVE, Genève, Suisse.

\*\* LL.M. International Dispute Settlement (MIDS) (Graduate Institute of International and Development Studies and the University of Geneva); Arbitration and International Disputes Lawyer; Advocate of the High Court of Kenya. The views expressed in this article are solely those of the authors.

\*\*\* Associé, LALIVE, Genève, Suisse.

opportunities and are competing to provide financial aid—often not entirely disinterested, but with a (geo)-political agenda to gain access to resources and influence in emerging markets.

The growing number of complex infrastructure projects across the region, some of which are mentioned in this article, inevitably lead to a growing number of construction disputes. This article describes the landscape regarding major infrastructure projects in East Africa, including the impact of China's Belt and Road Initiative. It examines how disputes related to such projects are being resolved today and provides a brief overview of the East African arbitration landscape. The article seeks to identify certain trends for the future, including the impact of the COVID-19 pandemic and digitalisation, and closes with an outlook into the future.

#### INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN EAST AFRICA

##### Taking stock of the infrastructure development

East African States have upped the ante on infrastructure development. This is evident not only from regional and national policy documents such as the East African Community Vision 2050, the Tanzania Development Vision 2025 and Kenya's Vision 2030, all of which prioritise infrastructure development as a core pillar of economic growth, but also from the number of ongoing projects. As of June 2019, there were at least 182 infrastructure projects with a value of USD 50 million and above that had commenced in East Africa. Collectively, these projects were valued at USD 146 billion and accounted for more than a third of the Continent's infrastructure projects.

However, in what has been termed as "Africa's Infrastructure Paradox", the Continent's track-record in moving projects to financial closure has been poor despite international investors having both the appetite and funds to spend on infrastructure projects in Africa. As of 2020, there were only 46 ongoing projects on the Continent with a value between USD 500 million and 1 billion; the vast majority of projects ranged between USD 50–100 million. This has been attributed to difficulties in structuring, financing, and delivering projects. Several projects fail at the feasibility and business plan stage owing to the insufficient technical capabilities and financial resources being dedicated to design and implement infrastructure projects with commercial potential. Other issues that may lead to failure include short political cycles, which challenge commitments to long-term infrastructure projects,

pays étrangers (en particulier la Chine, la Russie, les Etats-Unis et certains pays européens) ont saisi ces opportunités d'investissement et sont en concurrence afin de fournir une aide financière. Cette aide est rarement désintéressée et est généralement couplé d'une stratégie (géo)-politique visant à accéder aux ressources naturelles africaines et développer ou conserver des influences politique et diplomatique.

Le nombre croissant de projets d'infrastructures complexes dans la région, dont certains sont mentionnés dans cet article, entraîne inévitablement un accroissement du nombre de litiges en matière de construction. Cet article décrit les grands projets d'infrastructures en Afrique de l'Est, y compris l'impact de la politique chinoise dite « Belt and Road Initiative ». Il examine comment les différends liés à ces projets sont résolus jusqu'à ce jour et donne un bref aperçu du paysage de l'arbitrage en Afrique de l'Est. L'article cherche à identifier certaines tendances futures, dont l'impact de la pandémie de Covid-19 et de la digitalisation, et se termine par une réflexion sur les perspectives d'avenir.

#### DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES EN AFRIQUE DE L'EST

##### Point sur le développement des infrastructures

Les Etats d'Afrique de l'Est ont choisi de se concentrer sur le développement des infrastructures. Cela ressort non seulement des documents politiques régionaux et nationaux tels que la Vision 2050 de la Communauté de l'Afrique de l'Est,<sup>1</sup> la Vision 2025<sup>2</sup> de la Tanzanie et la Vision 2030 du Kenya,<sup>3</sup> qui font tous du développement des infrastructures un pilier essentiel de la croissance économique, mais aussi du nombre de projets en cours. En juin 2019, pas moins de 182 projets d'infrastructures d'une valeur supérieure à de \$50 millions avaient été initiés en Afrique de l'Est. Pris dans leur ensemble, ces projets sont évalués à \$146 milliards et représentent plus d'un tiers des projets d'infrastructures du continent.<sup>4</sup>

Cependant, conformément à ce que l'on a appelé le « paradoxe des infrastructures en Afrique », les résultats du continent en matière de financement de ces projets se sont révélés médiocres, et ce, alors même que les investisseurs internationaux ont à la fois l'ambition et les fonds nécessaires pour financer des projets d'infrastructures d'une telle envergure en Afrique.<sup>5</sup> En 2020, on comptait seulement 46 projets en cours sur le continent d'une valeur de \$500 millions à \$1 milliard ; la grande majorité de la valeur des projets se situant entre \$50 et \$100 millions. Cette situation a pu être attribuée aux difficultés de structuration, de financement et d'exécution des projets.<sup>6</sup> Ainsi, certains projets échouent au stade de la faisabilité et

du *business plan* en raison de l'insuffisance des capacités techniques et des ressources financières consacrées à leur conception et à leur mise en œuvre. Parmi les autres problèmes pouvant conduire à l'échec figurent les courtes échéances politiques, qui remettent en cause les engagements en faveur de projets d'infrastructures à long terme, les retards dans l'obtention des licences, des accords et des permis ainsi que l'incapacité à obtenir des garanties.<sup>7</sup>

Pour autant, les Etats d'Afrique de l'Est semblent être récemment parvenus à obtenir des engagements de financement et augmenter les allocations budgétaires destinées aux projets d'infrastructures. En 2018, l'Afrique de l'Est a fait état d'engagements de financement de \$14,2 milliards, les dépenses des Etats se situant entre \$5,6 et \$8,4 milliards.<sup>8</sup> Si la plupart des projets sont financés et détenus par les gouvernements nationaux, facilitateurs du développement des infrastructures, la Chine est devenue le plus grand bailleur de fonds de ces projets, dépassant les entreprises privées nationales et les institutions financières internationales de développement. Rien qu'en 2020, la Chine a financé 13,6 pour cent des projets d'infrastructures de l'Afrique de l'Est, sans compter les financements par l'intermédiaire de consortiums internationaux. Elle est également impliquée dans 50 pour cent des projets de construction, principalement dans le secteur des transports, réalisés par des entreprises chinoises. Ces investissements s'inscrivent dans la politique africaine de la Chine ainsi que de sa politique « Belt and Road Initiative » (BRI), examinée plus en détail ci-dessous.<sup>9</sup>

Malgré l'augmentation des financements chinois, le déficit de financement des infrastructures en Afrique reste très important. On estime qu'entre \$67,6 et \$107,5 milliards sont nécessaires chaque année pour combler le déficit actuel de l'Afrique à cet égard,<sup>10</sup> poussant un nombre croissant d'Etats d'Afrique de l'Est à se tourner vers les partenariats public-privé (PPP) pour financer ce déficit.<sup>11</sup>

### Projets d'infrastructures notables

Plusieurs mégaprojets d'infrastructures sont en cours en Afrique de l'Est. Ils s'inscrivent dans le cadre d'un effort concerté des Etats visant à favoriser le climat des affaires, attirer les investissements étrangers et faciliter la croissance économique dans la région. Les secteurs des transports et de l'énergie regroupent le plus grand nombre de ces projets.<sup>12</sup>

Les Etats d'Afrique de l'Est investissent donc massivement pour développer de nouvelles infrastructures portuaires, aéroportuaires, ferroviaires et routières modernes et faire face à l'augmentation du nombre de passagers et du volume de fret, tout en facilitant le commerce et en

delays in obtaining licences, approvals and permits as well as the inability to obtain guarantees.

Nonetheless, East African States have succeeded in securing funding commitments and increased budgetary allocations for infrastructure projects. In 2018, East Africa reported funding commitments of USD 14.2 billion with state spending ranging between USD 5.6–8.4 billion. While most projects are funded and owned by national governments as facilitators of infrastructure development, China has emerged as the single largest financier of infrastructure projects, surpassing private domestic firms and international development finance institutions. In 2020 alone, China funded 13.6 per cent of East Africa's infrastructure projects, not counting international consortia. China is also involved in the construction with at least 50 per cent of the projects, primarily in the transportation sector, being built by Chinese firms. This is part of China's African policy as well as its Belt and Road Initiative (BRI), which is further discussed below.

Despite the increase in financing from China, Africa's infrastructure finance gap is still very significant. It is estimated that between USD 67.6 billion and USD 107.5 billion is needed annually to alleviate Africa's current infrastructure deficit. An increasing number of East African States are turning to Public-Private Partnerships (PPPs) in order to finance this gap.

### Notable infrastructure projects

Several mega infrastructure projects are underway in East Africa as part of a concerted effort by States to lower the cost of business, attract foreign investment and facilitate economic growth in the region. The transport and energy sectors account for the largest number of projects in the region.

East African States are investing heavily in modern port, airport, rail and road infrastructure to cater for the increased number of passengers and cargo volumes, while facilitating trade and boosting regional integration. Ports have attracted the most valuable projects in this sector, led by the USD 10 billion Bagamoyo Mega

Port in Tanzania, which is set to become Africa's largest port on the East African coast upon completion, superseding the Kenyan port of Mombasa. The project, which is jointly financed by Oman and China, will include 65 kilometres of railway connecting the port with the Tanzania-Zambia railway. It has however experienced delays after Tanzania's government demanded the renegotiation of the project contracts.

Kenya is constructing a 32-berth port in Lamu to reduce congestion at the port of Mombasa. The port is part of the USD 25 billion Lamu Port and Lamu–South Sudan–Ethiopia Transport Corridor (LAPSSET), East Africa's largest integrated infrastructure project that aims to connect countries in the region, including through intraregional highways, railway lines and airports. Djibouti has also built the Doraleh Multipurpose Port for USD 590 million. The port, which came into use in 2015, has been at the centre of a dispute concerning its management.

Railway projects have also drawn a significant amount of investment across the region, the most prominent of which is the construction of the first phase of a standard gauge railway from the port of Mombasa to Nairobi at a cost of USD 3.6 billion. This railway, along with the USD 4 billion Addis Ababa–Djibouti Railway, are being financed using loans from the Exim Bank of China as part of the BRI. The second phase of the railway from Nairobi to the Kenya–Uganda border is facing some obstacles after China decided to withhold USD 4.9 billion needed to complete the project. Tanzania, on the other hand, opted not to rely on Chinese funding for its USD 7.5 billion standard gauge railway system, which will link the country to its landlocked neighbours Rwanda and Uganda; this project has been financed through budgetary allocations and a syndicated loan from a development finance institution.

Spurred on by the discovery of oil and gas deposits in the region, the energy and power sector accounts for the second highest number of projects in East Africa. Tanzania's USD 30 billion Likong'o–Mchinga Liquefied Natural Gas Project (LMLNGP) is the most valuable energy infrastructure project in the region. The project, which will be undertaken by a consortium of companies in conjunction with the Tanzania Petroleum Development Corporation (TPDC), a state-owned entity, is expected to commence in 2022. Similarly, Djibouti is building a USD 4 billion LNG plant to process and export natural gas from Ethiopia.

stimulant l'intégration régionale.<sup>13</sup> Les ports ont attiré les projets les plus intéressants dans ce secteur, avec en tête le méga-port de Bagamoyo en Tanzanie, d'une valeur estimée de \$10 milliards, qui devrait devenir le plus grand port d'Afrique sur la côte est-africaine une fois achevé, dépassant en capacité le port de Mombasa au Kenya. Le projet, conjointement financé par le sultanat d'Oman et la Chine, comprendra 65 km de voies ferrées et reliera le port à la voie ferrée Tanzanie–Zambie. Il est cependant en proie à des retards dus notamment au souhait du gouvernement tanzanien de renégocier plusieurs contrats y afférents.<sup>14</sup>

Le Kenya a, pour sa part, construit un nouveau port de 32 places à Lamu afin de réduire la congestion du port de Mombasa.<sup>15</sup> Ce nouveau port agrandit le port existant et fait partie du corridor de transport Lamu–Soudan-Sud–Ethiopie (LAPSSET), le tout pour un montant de \$25 milliards. Il devient donc le plus grand projet d'infrastructures intégré d'Afrique de l'Est visant à relier les pays de la région, notamment par des autoroutes, des lignes ferroviaires et des aéroports intrarégionaux.<sup>16</sup> Djibouti a également construit le port polyvalent de Doraleh pour \$590 millions. Entré en service en 2015, sa gestion a fait l'objet d'un litige décrit ci-dessous.<sup>17</sup>

Les projets ferroviaires ont également attiré un grand nombre d'investissements dans la région, le plus important de ces projets étant la construction de la première phase d'une ligne de chemin de fer à écartement normal entre le port de Mombasa et Nairobi, pour un montant de \$3,6 milliards.<sup>18</sup> Cette voie ferrée et celle d'Addis-Abeba–Djibouti, d'une valeur de \$4 milliards, sont financées par des prêts de la Banque d'import–export chinoise dans le cadre de la BRI. De son côté, la deuxième phase de la ligne ferroviaire entre Nairobi et la frontière entre le Kenya et l'Ouganda se heurte à des obstacles, la Chine ayant décidé de retenir les \$4,9 milliards nécessaires à l'achèvement du projet.<sup>19</sup> La Tanzanie a, en revanche, décidé que son système ferroviaire à écartement normal ne dépendrait pas du financement chinois. D'une valeur de \$7,5 milliards, il reliera le pays à ses voisins enclavés, le Rwanda et l'Ouganda, et a été financé par des allocations budgétaires ainsi que par un prêt syndiqué d'une institution de financement du développement.<sup>20</sup>

Stimulé par la découverte de gisements de pétrole et de gaz dans la région, le secteur de l'énergie rassemble par ailleurs le deuxième plus grand nombre de projets en Afrique de l'Est. Le projet tanzanien de gaz naturel liquéfié Likong'o–Mchinga (LMLNGP), d'un montant de \$30 milliards, est le projet d'infrastructure énergétique le plus coûteux de la région.<sup>21</sup> Celui-ci sera réalisé par un consortium d'entreprises en collaboration avec la Tanzania Petroleum Development Corporation (TPDC), une entreprise publique.



Sa construction devrait débuter en 2022.<sup>22</sup> De même, Djibouti construit actuellement plusieurs terminaux de liquéfaction de GNL d'une valeur de \$4 milliards. Elle servira à traiter et exporter le gaz naturel d'Éthiopie.<sup>23</sup>

En Ouganda, la construction d'une raffinerie de pétrole de \$4,27 milliards devrait commencer suite à la découverte d'environ 1,7 milliard de barils de pétrole récupérables dans le bassin du lac Albert en 2006.<sup>24</sup> L'Ouganda et la Tanzanie ont également signé un accord avec Total et CNNOC, ouvrant la voie à la construction du plus long pipeline chauffé du monde : l'East African Crude Oil Pipeline (EACOP). D'un montant estimé à \$3,5 milliards, ses 1.445 km relieront l'Ouganda au port de Tanga en Tanzanie.<sup>25</sup> Plusieurs projets d'infrastructures ont également été lancés dans le secteur des énergies renouvelables, notamment celui du Grand Ethiopian Renaissance Dam (GERD). D'une valeur de \$4,8 milliards, il devrait produire au moins 5.000 MW, ce qui en fait le plus grand projet hydroélectrique du continent.<sup>26</sup> Un autre projet notable est celui de la construction d'une centrale solaire dans le désert du Grand Bara à Djibouti par le groupe français Engie.<sup>27</sup>

D'autres projets se développent dans le secteur de l'immobilier, notamment le « Kenyan Konza Technopolis », projet phare du plan de développement Vision 2030 du Kenya.<sup>28</sup> Baptisé « Africa's Silicon Savannah », ce projet d'un montant de \$14,5 milliards s'inspire de la Silicon Valley américaine et vise à devenir une ville intelligente construite spécifiquement pour les entreprises technologiques. Ces dernières interviendront notamment dans les secteurs de l'externalisation des processus commerciaux, du développement de logiciels, des centres de données, des centres de reprise après sinistre, des centres d'appel, des industries légères et des instituts de recherche. Bien qu'il ait été prévu qu'elle soit opérationnelle d'ici 2020, son financement reste à ce jour un problème majeur, de telle sorte qu'il n'a pas pu encore réellement prendre son envol.<sup>29</sup>

L'éventail des mégaprojets d'infrastructures en Afrique de l'Est témoigne donc d'une tendance vers des infrastructures visant à stimuler le commerce intra-africain. En outre, l'alignement des États d'Afrique de l'Est par le biais de projets régionaux permet aux économies de ces États —en particulier les plus petites — de participer aux négociations collectives, et donc d'obtenir plus facilement des financements pour ces projets d'infrastructures.<sup>30</sup>

Bien que l'aperçu ci-dessus ne se veuille nullement exhaustif, il présente certains des projets d'infrastructures les plus remarquables de l'Afrique de l'Est, tout en démontrant les difficultés de financement rencontrées et la place de plus en plus importante qu'occupe la Chine dans le développement des infrastructures de la région.

In Uganda, the construction of a USD 4.27 billion oil refinery is set to begin following the discovery of an estimated 1.7 billion recoverable barrels of oil in its Lake Albert basin in 2006. Uganda and Tanzania have also signed agreements with France's Total and China's CNNOC oil firms, paving the way for the construction of the 1,445 km East African Crude Oil Pipeline (EACOP) from Uganda to the port of Tanga in Tanzania. The project, which is valued at USD 3.5 billion, is touted to be the world's longest heated pipeline. Several infrastructure projects have also been initiated in the renewable energy sector, including the USD 4.8 billion Grand Ethiopian Renaissance Dam (GERD) project that is expected to produce at least 5,000 MW making it the largest hydro-power project on the Continent, and the construction of a 30 MW solar energy plant in the Grand Bara desert in Djibouti by the French energy group Engie.

Other notable projects may be found in the real estate sector and include Kenya's Konza Technopolis, one of the flagship projects of Kenya's Vision 2030 development plan. Dubbed "Africa's Silicon Savannah", the USD 14.5 billion Konza Technopolis is modelled around the US Silicon Valley, targeting business process outsourcing, software development, data centres, disaster recovery centres, call centres, light manufacturing industries, and research institutions. It aims to become a "smart city" built specifically for technology firms. Though it was scheduled to be operational by 2020, financing has been a major issue and the project is yet to significantly take off.

The array of mega infrastructure projects in East Africa, some of which are mentioned above, demonstrates a shift towards infrastructure that aims to spur intra-Africa trade. Furthermore, the alignment through regional projects allows the East African economies—particularly the smaller ones—to participate in collective bargaining, making it easier for them to secure funding for infrastructure projects.

While the above overview is by no means intended to be exhaustive, it presents some of East Africa's most notable infrastructure projects while at the same time demonstrating the financing challenges that are encountered and the increasing prominence of China in the region's infrastructure development.

**China's Belt and Road Initiative in the East African context**

China's direct investment into African infrastructure projects is nothing new. In the last two decades, it exceeded a cumulated USD 200 billion and peaked at USD 5.5 billion in 2008 alone. That amount of investment has resulted in hundreds of African projects being funded with Chinese capital to date.

The BRI launched by the Chinese government in 2013, originally contemplated only a few African stops. In theory, the only parts of the Continent intended to be concerned with the BRI were the horn of Africa and the Suez Canal area in Egypt as these territories were to be included in the maritime road aspect of the BRI, and investments were to be focused mainly on port infrastructure.

Seven years into the initiative, however, a significant number of African projects have been tagged as BRI projects, despite not being in close proximity to the original stops. Further, although officially there are only ten African countries involved in the BRI (Angola, Chad, Djibouti, Egypt, Ethiopia, Kenya, Nigeria, Sudan, Uganda and Zimbabwe), several BRI projects either are located, or connect, countries outside of this official list—the rationale being that the BRI is an adaptable and multidimensional effort that can incorporate projects on an ad hoc basis, as long as they broadly relate to connectivity aspects, which form a key part of the BRI's underlying motives, and are officially announced as BRI projects by the Chinese authorities.

In 2018, loan and investment commitments of USD 60 billion were announced, with a significant portion geared towards addressing Africa's infrastructure deficit. As is well documented, and sometimes considered as controversial, these loans are made on a State-to-State basis and/or are resource-backed.

As one of the original stops in the African arm of the BRI, Egypt has so far been one of the biggest recipients of BRI investment. Over 100 Egyptian projects have been financed through BRI funds amounting to just under USD 100 billion. The most significant among these projects is the construction and development of the Suez Canal Economic Zone (SCZone), a free trade zone aimed at facilitating economic and trade cooperation between China and Egypt. This project covers a 461 km<sup>2</sup> area and plans to house over 150 Chinese companies of all sectors, for a total investment of over USD 2 billion. Egypt is also home to a second pharaonic BRI project, namely the construction of the country's new administrative capital city, Wedian, which will be located 45 km east of Cairo.

**La « Belt and Road Initiative » chinoise et l'Afrique de l'Est**

L'intervention de la Chine dans des projets d'infrastructures africains n'est pas nouvelle. Au cours des deux dernières décennies, les investissements chinois ont dépassé \$200 milliards cumulés et ont atteint leur plus haut point avec \$5,5 milliards pour la seule année 2008.<sup>31</sup> Ces investissements ont permis de financer à ce jour des centaines de projets africains.

La BRI,<sup>32</sup> lancée par le gouvernement chinois en 2013, ne prévoyait à l'origine que peu d'escales africaines. En théorie, les seules parties du continent qui devaient être concernées étaient la corne de l'Afrique et la zone du canal de Suez en Egypte, ces territoires devant être inclus dans le volet maritime de la BRI, et les investissements devant se concentrer principalement sur les infrastructures portuaires.

Cependant, sept ans après le début de l'initiative, un nombre important de projets africains ont été étiquetés « projets BRI », alors même qu'ils ne sont pas situés à proximité des escales initiales. En outre, bien qu'officiellement seuls dix pays africains participent à la BRI (Angola, Tchad, Djibouti, Egypte, Ethiopie, Kenya, Nigeria, Soudan, Ouganda et Zimbabwe), plusieurs projets sont soit localisés, soit connectés à des pays ne figurant pas sur cette liste officielle — le raisonnement sous-jacent étant que la BRI est une initiative adaptable et multidimensionnelle pouvant couvrir des projets de manière ad hoc, pour autant qu'ils concernent globalement des aspects liés à la connectivité, élément clé de la BRI, et qu'ils soient officiellement désignés comme « projets BRI » par les autorités chinoises.

En 2018, des engagements de prêts et d'investissements de \$60 milliards ont été annoncés. Une partie importante de ces sommes est destinée à combler le déficit d'infrastructures en l'Afrique. Etant bien documentés, et parfois considérés comme controversés, ces prêts sont accordés sur une base d'Etat à Etat et/ou sont garantis par des ressources naturelles.<sup>33</sup>

L'Egypte est l'une des premières escales de la branche africaine de la BRI et, jusqu'à présent, l'un des principaux bénéficiaires de ses investissements. Plus de 100 projets égyptiens ont été financés par les fonds de la BRI, pour un montant total d'un peu moins de \$100 milliards. Le plus important de ces projets est la construction et le développement de la zone économique du canal de Suez (SCZone), une zone de libre-échange visant à faciliter la coopération économique et commerciale entre la Chine et l'Egypte. Ce projet couvre une zone de 461 km<sup>2</sup> et prévoit d'accueillir plus de 150 entreprises chinoises de tous secteurs, le tout pour un montant total de plus de

\$2 milliards. L'Égypte abrite également un second projet pharaonique de la BRI : la construction de la nouvelle capitale administrative du pays, Wedian, qui sera située à environ 45 km à l'est du Caire.

Le développement de zones de coopération économique et commerciale telles que la SCZone constitue l'un des piliers essentiels de la stratégie d'investissement de la BRI en Afrique. En dehors de l'Égypte, ce type d'infrastructures a notamment été développé en Zambie (Zambia–China Economic & Trade Cooperation Zone),<sup>34</sup> au Nigeria (Lagos Free Zone)<sup>35</sup> et en Éthiopie (Oriental Industrial Park).

Dans la Corne de l'Afrique, l'une des premières escales de la BRI africaine, Djibouti, a été une cible principale des investissements. Le port polyvalent de Doraleh a ainsi fait l'objet d'importants investissements visant à en agrandir les capacités.<sup>36</sup> Comme nous le verrons plus loin, ces investissements ont donné lieu à d'importants litiges, notamment en ce qui concerne la décision des autorités djiboutiennes de résilier la concession d'exploitation initiale, détenue par des opérateurs non chinois, pour l'attribuer ensuite à de nouveaux opérateurs chinois. D'importants projets ont également été financés et construits au Kenya sous le label BRI, par exemple le chemin de fer entre Mombasa et Nairobi.<sup>37</sup>

En termes de secteurs ciblés, outre les infrastructures générales de transport (en particulier maritimes et ferroviaires), les ressources naturelles (en particulier l'exploitation minière) et les secteurs de la construction ont été les principaux bénéficiaires des investissements de la BRI africaine.

## PRATIQUE DE REGLEMENT DES LITIGES

### Aperçu des litiges liés aux infrastructures en Afrique de l'Est

Les opérateurs des projets d'infrastructures en Afrique de l'Est sont également fins connaisseurs en matière de résolution des litiges. Les contrats internationaux conclus dans le cadre de ces projets contiennent généralement des mécanismes aboutis de règlement des différends visant à garantir une résolution efficace et rapide des litiges et atténuer les conséquences négatives pouvant impacter les projets sous-jacents, telles qu'une suspension temporaire ou permanente des travaux. A cet égard, l'expérience montre que les contrats internationaux d'infrastructures comportent souvent des clauses de règlement des litiges à plusieurs niveaux, combinant la négociation, l'expertise, la médiation et l'arbitrage.<sup>38</sup>

L'examen des litiges les plus médiatisés concernant les projets d'infrastructures en Afrique de l'Est permet de mettre

The development of economic and trade cooperation zones such as the SCZone has in fact been chosen as a key pillar of the BRI investment strategy in Africa. Apart from Egypt, these types of infrastructure have notably been developed in Zambia (Zambia–China Economic & Trade Cooperation Zone), in Nigeria (Lagos Free Zone) and in Ethiopia (Oriental Industrial Park).

At the Horn of Africa, one of the original stops of the BRI in Africa, Djibouti in particular has been a main target of BRI investment. The Doraleh Multipurpose Port has received significant BRI investment with the objective of enlarging its capacities. As discussed further below, these efforts have resulted in major disputes, notably in relation to the decision by the Djibouti authorities to rescind the original operation concession, held by non-Chinese operators, to then allocate it to different operators from China. Additionally, Kenya has also seen significant projects financed and constructed under the BRI label, such as the Mombasa–Nairobi Standard Gauge Railway.

In terms of sectors targeted by African BRI efforts, in addition to the general transport infrastructure (especially maritime and rail), natural resources (with a particular emphasis on mining) and the construction sectors have been key investment recipients.

## DISPUTE RESOLUTION PRACTICE

### Insights into infrastructure-related disputes in East Africa

Sophisticated operators involved in East African infrastructure projects are also well versed in dispute resolution. International contracts entered into in relation to such projects typically contain dispute resolution mechanisms aimed at ensuring the efficient and quick resolution of disputes to mitigate adverse consequences for the underlying projects, such as a temporary or permanent suspension of the works. In this respect, experience shows that international infrastructure contracts often include multi-tier dispute resolution clauses, blending negotiation, adjudication, expert determination, mediation and arbitration.

A review of the most publicised disputes arising from infrastructure projects in East Africa helps shed light on

the specifics of the dispute resolution mechanisms used in the relevant contracts, in particular with regard to the arbitration rules used and the different steps involved in the resolution of these disputes.

One of the most well-known disputes in the region in recent years is the one between DP World and Djibouti in relation to the Doraleh Port. In 2006, DP World, an entity owned by the Government of Dubai, was awarded a 50-year concession to build and operate the Doraleh terminal in Djibouti. In 2014, Djibouti, having failed to persuade DP World to renegotiate the concession terms, unilaterally terminated the agreement and seized control of the terminal. In the meantime, Djibouti had signed an agreement with a subsidiary of Chinese state-owned port operator, China Merchants Group, to build the Djibouti Multipurpose Port, an extension to the site located near a new Chinese military base.

These circumstances gave rise to two arbitration proceedings under the auspices of the London Court of International Arbitration (LCIA). First, in 2014, Djibouti lodged an arbitration claim against DP World, arguing that the rescission of the concession contract by the Djibouti government was valid as the contract had been procured through corruption. This claim was dismissed by an LCIA tribunal in 2017. In parallel, in 2014, DP World lodged a counterclaim against Djibouti for damages resulting from the State's breach of the exclusivity clause in the concession contract when it entered into an agreement with China Merchants Group. This damages claim was upheld by the arbitral tribunal and Djibouti was ordered to pay USD 485 million to DP World as compensation. In 2018, DP World launched a further claim against Djibouti in relation to the seizure by the government of parts of the container terminals at the Doraleh Port subsequent to the rescission of the concession. This claim was heard by an LCIA sole arbitrator who held in 2020 that the seizure was unlawful given that it was based upon the invalid rescission of the concession. The sole arbitrator ordered the State to return the seized assets, or alternatively, to pay damages that had been quantified in excess of USD 1 billion.

Another example of an infrastructure dispute in East Africa is the arbitration between Kenya and the BVI company Kinangop Wind Park (KWP). In 2012, having been awarded a USD 154 million concession for the construction of a large-scale windfarm north of Nairobi, KWP received a letter of support from the Kenyan government with pledges of compensation in the event of a halt of the project due to "political events". The letter of support provided for English law as the governing law and arbitration under the rules of the

en lumière les spécificités des mécanismes de règlement des litiges utilisés dans les contrats concernés, notamment quant aux règles d'arbitrage utilisées et aux différentes étapes de la résolution de ces litiges.

L'un des différends les plus documentés dans la région ces dernières années est celui opposant DP World à Djibouti au sujet du port de Doraleh. En 2006, DP World, une émanation du gouvernement de Dubaï, a obtenu une concession d'une durée de 50 ans pour construire et exploiter le terminal portuaire de Doraleh à Djibouti. N'ayant pas réussi à persuader DP World de renégocier les conditions de la concession, Djibouti a, en 2014, résilié unilatéralement l'accord et pris le contrôle du terminal. Dans l'intervalle, Djibouti a signé un accord avec une filiale de l'opérateur portuaire public chinois, China Merchants Group, pour construire le port polyvalent de Djibouti, une extension du site situé près d'une nouvelle base militaire chinoise.

Ces circonstances ont donné lieu à deux procédures d'arbitrage sous l'égide de la London Court of International Arbitration (LCIA). Djibouti a tout d'abord, en 2014, déposé une requête d'arbitrage contre DP World, arguant que la résiliation du contrat de concession par le gouvernement djiboutien était valable car le contrat avait été obtenu suite à des actes de corruption. Cette demande a été rejetée par un tribunal LCIA en 2017. En parallèle, DP World a déposé, en 2014, une demande reconventionnelle contre Djibouti pour dommages-intérêts résultant de la violation par l'Etat de la clause d'exclusivité du contrat de concession lors de la conclusion d'un accord avec China Merchants Group. Cette demande de dommages-intérêts a été accueillie par le tribunal arbitral, lequel a condamné Djibouti à payer \$485 millions à DP World à titre de réparation.<sup>39</sup> Plus tard, en 2018, DP World a lancé une action contre Djibouti à la suite de la saisie par le gouvernement de certaines parties des terminaux à conteneurs du port de Doraleh, dans le prolongement de la résiliation de la concession. Cette demande fut résolue par un arbitre unique nommé par la LCIA, lequel a jugé en 2020 que la saisie était illégale car elle était fondée sur l'annulation de la concession, auparavant déclarée fautive. L'arbitre unique a finalement ordonné à l'Etat de restituer les biens saisis ou, à défaut, de payer des dommages et intérêts dont le montant était provisoirement quantifié à \$1 milliard.<sup>40</sup>

L'arbitrage entre le Kenya et la société enregistrée aux Iles Vierges britanniques Kinangop Wind Park (KWP) est un autre exemple de litige en matière d'infrastructures en Afrique de l'Est. En 2012, après avoir obtenu une concession de \$154 millions pour la construction d'un grand parc éolien au nord de Nairobi, KWP a reçu une lettre de soutien du gouvernement kenyan contenant des promesses de compensation en cas d'arrêt du projet pour



survenance d'« événements politiques ». Cette lettre de soutien prévoyait que le droit anglais serait le droit applicable au contrat et que tout arbitrage se déroulerait selon les règles de la Cour internationale d'arbitrage de la Chambre de commerce internationale (CCI). En 2014, la population locale a commencé à s'opposer au projet, empêchant KWP et ses sous-traitants de réaliser les travaux. Le gouvernement kenyan a, par la suite, tenté de trouver une solution à la situation, mais KWP s'est trouvée insolvable et incapable de reprendre les travaux. La société a, par conséquent, entamé une procédure d'arbitrage devant la CCI en 2016, en vertu de la clause d'arbitrage contenue dans la lettre de soutien. Le tribunal CCI ainsi constitué a rejeté les demandes de KWP, estimant que cette dernière n'avait pas réussi à s'engager correctement auprès de la communauté locale, comme l'exigeait le projet. Il a estimé qu'aux termes du principe de droit anglais selon lequel une partie ne doit pas bénéficier de ses propres fautes, la notion d'« événement politique » figurant dans la lettre de soutien ne couvrait pas les événements que KWP avait elle-même causés.

Les litiges contractuels, tels ceux impliquant DP World et KWP, ne sont pas les seuls litiges liés à des projets d'infrastructures en Afrique de l'Est à être portés devant les tribunaux d'arbitrage. Des différends entre des investisseurs étrangers et des Etats, fondés sur des traités internationaux d'investissement (principalement des traités bilatéraux d'investissement, ou « TBI ») sont également nés dans le contexte est-africain, notamment en raison de politiques gouvernementales visant à restaurer la souveraineté des Etats sur leurs ressources naturelles. Ce type de politiques concernant la souveraineté sur les ressources naturelles peuvent s'opposer aux intérêts des investisseurs étrangers. Par exemple, en juin 2018, deux sociétés américaines (Bay View Group et Spalena Company) ont entamé une action en réparation d'un montant de plus de \$95 millions contre le Rwanda du fait de l'annulation de concessions minières. Cette demande est fondée sur le TBI entre les Etats-Unis et le Rwanda de 2008, et est administrée par le Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements (CIRDI). Elle s'inscrit dans le cadre d'un programme de privatisation lancé en 2005 aux termes duquel des investisseurs américains ont conclu des accords préliminaires (« contrats d'acquisition ») avec le gouvernement rwandais, en vue de leur conversion ultérieure en contrats à long terme nécessaires à la mise en œuvre de leur projet minier. Ces investisseurs ont investi plus de \$30 millions dans une nouvelle usine de traitement, la modernisation des lignes de traitement et de transport, et la création d'une unité médicale. Ayant finalement rejeté leur demande de contrats de concession à long terme en 2016,

International Court of Arbitration of the International Chamber of Commerce (ICC). In 2014, the local population started protesting against the project, preventing KWP and its subcontractors from carrying out the works. By the time the Kenyan government tried to find a solution, KWP found itself insolvent and unable to resume the works. As a result, it commenced ICC arbitration proceedings in 2016 under the arbitration clause in the letter of support. The ICC tribunal dismissed KWP's claims, finding that KWP had failed to properly engage with the local community, as required by the nature of the project. Accordingly, it found that with reference to the English law principle that a party should not benefit from its own wrongdoing, the notion of "political event" under the letter of support did not cover the events that KWP had itself caused.

Contractual disputes such as those involving DP World and KWP are not the only type of disputes brought before arbitration tribunals in relation to East African infrastructure projects. Disputes between foreign investors and States initiated on the basis of international investment treaties (mostly bilateral investment treaties or BITs) have also emerged in the East African context, partly as a result of governmental efforts to assert greater control over natural resources located on a country's territory, which runs counter to the interests of foreign investors (resource nationalism). For instance, in June 2018, two US companies (Bay View Group and Spalena Company) launched a claim for over USD 95 million against Rwanda over the cancellation of mining concessions. That claim is based on the 2008 US-Rwanda BIT, and is administered by the International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID). As part of a privatisation program launched in 2005, the claiming investors entered into preliminary agreements ("acquisition contracts") with the Rwandan government, which would then be turned into long-term contracts necessary for the implementation of their mining project. They invested more than USD 30 million on a new processing plant, upgrading processing and transport lines and establishing a medical clinic. When the State rejected the claimants' application for long-term concession contracts in 2016, the State took control of the mining operations and seized the investments. As a result, the claimants argue that the State breached its obligations under the US-Rwanda BIT.

The above brief overview shows that the dispute resolution mechanisms in relation to East African projects can be of a contractual nature and treaty based. For commercial disputes, parties have typically agreed to resort to established institutional arbitration institutions such as the ICC and the LCIA, leading to efficient enforcement of contractual rights despite tense and complex factual situations.

A further element worth mentioning relates to potential disputes involving State lending agreements. In relation to the BRI in particular, China, through the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) or the China EXIM Bank, has loaned significant amounts to African States in order to finance BRI infrastructure projects in these States. While the geopolitical interpretation of these mechanisms is not the topic of this article and the terms of these agreements have not been disclosed to the public, resolution of disputes in connection with these agreements will include specially created arbitration courts and State-to-State mechanisms, in conjunction with traditional diplomatic negotiations.

Whether the latter mechanisms would include alternative dispute resolution tools such as mediation and arbitration remains to be seen. One such mechanism is the China–Africa Joint Arbitration Centre (CAJAC) with offices in Shanghai and Johannesburg. The CAJAC was set up to provide a platform for resolving commercial disputes between Chinese and African parties, aiming to make parties from both sides feel comfortable when selecting the arbitral institution. It is structured to make use of existing arbitral institutions and has entered into partnerships with the Nairobi International Arbitration Centre (NCIA), the Arbitration Foundation of Southern Africa (AFSA), the Shanghai International Arbitration Centre, the Beijing International Arbitration Centre, the Shenzhen Court of International Arbitration, and the Organization for the Harmonization of Business Law in Africa (OHADA).

#### Applicable law in construction contracts

Unlike OHADA, which seeks to modernize and harmonise business laws of its Member States, there is no common legal framework governing contractual relationships in East Africa. Each State has its own national law that would be applicable depending on the choice of law in the contract. Accordingly, the interpretation and effect given to the terms of a contract will depend

l'Etat rwandais a pris le contrôle des opérations minières et saisi leurs investissements. Dès lors, les demandeurs prétendent que l'Etat a violé ses obligations au titre du TBI entre les Etats-Unis et le Rwanda.

Ce bref aperçu montre que les mécanismes de règlement des différends relatifs aux projets d'Afrique de l'Est peuvent être de nature contractuelle ou conventionnelle. Pour leurs litiges commerciaux, les parties ont généralement recours à des institutions d'arbitrage telles que la CCI et la LCIA, celles-ci leur permettant de faire valoir leurs droits contractuels de manière efficace, et ce, en dépit de contextes factuels souvent tendus et complexes.

Un autre élément méritant d'être mentionné concerne les éventuels litiges relatifs aux accords de prêt de l'Etat. En ce qui concerne la BRI en particulier, la Chine, par l'intermédiaire de la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (BAII) ou de la Banque d'import-export chinoise, a prêté des sommes importantes aux Etats africains afin de financer les projets d'infrastructures de la BRI dans ces Etats. Bien que l'interprétation géopolitique de ces mécanismes ne soit pas le sujet de cet article et que les termes de ces accords n'aient pas été révélés, la résolution des litiges liés à ces accords pourrait éventuellement être réalisée par le biais de tribunaux d'arbitrage ad hoc, ou de mécanismes d'Etat à Etat, en parallèle avec les négociations diplomatiques traditionnelles.

Reste à savoir si ces derniers mécanismes incluront des outils alternatifs de résolution des conflits tels que la médiation et l'arbitrage. L'un de ces mécanismes spéciaux de résolution des litiges est le Centre d'arbitrage conjoint Chine–Afrique (CAJAC)<sup>41</sup> disposant de bureaux à Shanghai, Johannesburg et Nairobi. Le CAJAC a été créé pour fournir une plateforme de résolution des litiges commerciaux entre les parties africaines et chinoises, dans le but d'assurer la neutralité du mécanisme de résolution des litiges aux deux parties. Le CAJAC fait usage des institutions d'arbitrage existantes, et a conclu un partenariat avec le Nairobi International Arbitration Centre (NCIA), l'Arbitration Foundation of Southern Africa (AFSA), le Shanghai International Arbitration Centre (SHIAC), le Beijing International Arbitration Centre (BIAC), le Shenzhen Court of International Arbitration (SCIA), et l'Organisation pour l'harmonisation en Afrique du droit des affaires (OHADA).<sup>42</sup>

#### Droit applicable aux contrats de construction

Contrairement à l'OHADA en Afrique de l'Ouest,<sup>43</sup> il n'existe pas de cadre juridique commun régissant les relations contractuelles en Afrique de l'Est. Chaque Etat dispose d'un droit national propre, applicable en fonction du choix du droit applicable au contrat. Par conséquent, l'interprétation et l'effet donnés aux dispositions d'un contrat dépendront

de la loi nationale qui le régit. Ce choix du droit applicable est influencé par divers facteurs, dont la nationalité des parties, la sécurité qu'un certain droit applicable offre s'agissant des principaux aspects du contrat, le lieu d'exécution du projet ainsi que la juridiction et le for que les parties ont choisi pour le règlement des litiges.<sup>44</sup> La plupart des projets d'infrastructures africains sont régis en vertu du droit du maître de l'ouvrage. Lorsque que celui-ci est l'Etat ou une entité publique, il cherchera à rendre le choix de son propre droit obligatoire.<sup>45</sup>

Le choix du droit applicable peut également être influencé par la décision des financeurs du projet. En effet, les contrats impliquant des institutions financières internationales sont souvent régis par le droit des juridictions ayant développé un corps de règles spécifiques au financement. Les prêteurs ont souvent une nette préférence pour le droit anglais et new-yorkais par rapport au droit du lieu d'implantation du projet, et ce, non seulement en raison de leur « neutralité », mais aussi parce que l'on estime que ces systèmes juridiques sont mieux équipés pour connaître des litiges portant sur des projets ayant une structure et une documentation particulièrement complexes.<sup>46</sup>

Certaines institutions financières de développement (IFD), dont la Banque africaine de développement (BAD), prévoient aussi que le droit international public sera applicable à leurs accords de financement de projet.<sup>47</sup>

Contrairement aux transactions financées par les IFD traditionnelles, les conditions d'engagement des contrats financés par la Chine sont, pour leur part, peu claires, et ce, notamment en raison de leur confidentialité.<sup>48</sup>

Lorsque les projets sont soumis à des appels d'offres publics, les investisseurs sont tenus de se conformer aux règles applicables en matière de marchés publics. Il est par conséquent possible de contester l'attribution desdits marchés publics.<sup>49</sup> Dans une décision récente, la Cour d'appel kenyane a jugé que le contrat de construction de la voie de chemin de fer à écartement normal du pays, d'une valeur de \$3,2 milliards, avait été conclu de manière illégale. Dans cette affaire, la China Road and Bridge Corporation (CRBC) avait signé un protocole d'accord avec le gouvernement kenyan afin de mener une étude de faisabilité portant sur le système ferroviaire du pays. Aux termes du protocole d'accord, la CRBC devait être engagée par Kenya Railways, une entité publique, et exécuter le projet après approbation de l'étude de faisabilité. Le tribunal a estimé que l'attribution du contrat à CRBC violait les lois kenyanes sur les marchés publics, lesquelles exigent un appel d'offres ouvert par les entreprises publiques. La décision a néanmoins été rendue après l'achèvement des travaux de construction.<sup>50</sup> Le Mozambique fait également

on the national law governing the construction contract. The parties' choice of law is influenced by various factors including their nationality, familiarity with the applicable law, the certainty offered by the law with respect to key aspects of the contract, the place of performance of the project as well as the jurisdiction and forum the parties have selected for dispute resolution. Most African infrastructure projects are contracted under local laws where the employer entity is the State or a state-owned entity, which will seek to make the choice of its own law mandatory.

The choice of law may also be affected by the decision of the project financiers. Contracts involving international finance institutions are often governed by the law of jurisdictions with an established body of law applicable to financing. Lenders often have a clear preference for English and New York Law as opposed to the local law at the location of the infrastructure project, not only because of its "neutrality" but also because it is felt that these legal systems are better equipped to deal with disputes concerning sophisticated project structures and documentation.

Some Development Finance Institutions (DFIs), including the African Development Bank (AfDB), provide that public international law shall be applicable to project finance agreements.

Unlike transactions financed by traditional DFIs, the terms of engagement in contracts financed by China are not clear owing to confidentiality provisions.

Where projects are subject to public tenders, investors are required to comply with the relevant procurement laws. Consequently, the opportunity for challenging contract awards may lead to disputes. In a recent decision, the Kenyan Court of Appeal found that the contract for the construction of the country's USD 3.2 billion standard gauge railway was made illegally. The China Road and Bridge Corporation (CRBC) had signed a memorandum of understanding (MoU) with the Kenyan Government to conduct a feasibility study on the country's railway system. According to the MoU, CRBC would be contracted by Kenya Railways, a state-owned entity, to execute the project upon approval of the feasibility study. The court found that the award of the contract to CRBC flouted the State's procurement laws, which requires open tendering by state-owned enterprises. The decision was however rendered after the construction works had been completed. Mozambique is also facing an investor-state claim stemming from the procurement of its rail and port project.

The regulatory environment for infrastructure projects is becoming increasingly complex with anti-corruption and bribery legislation emerging in many jurisdictions. In addition to the various anti-corruption regulations existing in East African States, some jurisdictions such as the UK and the US have enacted anti-bribery legislations which have extra-territorial application. Through such laws, investors face scrutiny at home and in the jurisdiction of the investment. Further, where the project is financed by DFIs, there is an additional level of scrutiny.

### Overview of the East African arbitration landscape

The growing attractiveness of arbitration as a means of settling commercial and investment disputes in Africa has triggered new developments on various levels.

Importantly, it has led to increased legislative activity and the modernisation of arbitration laws in several countries, introducing overdue changes required by the local arbitration community by incorporating recent developments in arbitration practice. Rwanda passed its Arbitration and Conciliation Act in 2008, Kenya amended its 1995 Arbitration Act in 2009, and Mauritius updated its 2008 International Arbitration Act in 2013—in all three cases, the new acts are based on the UNCITRAL Model Law. In 2020, Tanzania enacted a new Arbitration Act, which is broadly modelled on the English Arbitration Act of 1996 and provides a modern and comprehensive set of provisions enhancing clarity and efficiency in arbitration as against the earlier, antiquated act of 2002. The new law also provides for the establishment of the Tanzania Arbitration Centre to act as a regulator of arbitration in Tanzania and to keep a register of approved arbitrators in the country. Similar reforms will likely occur in other East African States whose arbitration laws have not kept pace with changing trends. Apart from responding to the needs of businesses, the legislative changes also serve to position the East African jurisdictions in the competition to emerge as the seat of choice for Africa-related international arbitrations. In early 2021, the African Arbitration Association (AfAA) helpfully introduced its "African Arbitration Atlas", a free online resource intended to provide a comprehensive overview of the African arbitration legislation landscape.

While several East African States including Kenya, Mauritius, Rwanda, Tanzania and Uganda have for a number of years been contracting States to the 1958

l'objet d'une procédure investisseur-Etat découlant de l'attribution de son projet ferroviaire et portuaire.<sup>51</sup>

Le cadre réglementaire régissant les projets d'infrastructures se complexifie, notamment par l'émergence de législations anti-corruption et anti-pots-de-vin dans de nombreuses juridictions. Ainsi, en sus des diverses réglementations luttant contre la corruption existant dans les Etats d'Afrique de l'Est, certaines juridictions comme le Royaume-Uni et les Etats-Unis ont adopté des législations anti-corruption à portée extraterritoriale.<sup>52</sup> Ces lois permettent de soumettre les investisseurs à un examen minutieux dans leur pays d'origine ainsi que dans la juridiction où l'investissement est réalisé. En outre, un niveau supplémentaire de contrôle vient s'ajouter lorsque le projet est financé par des IFD.<sup>53</sup>

### Aperçu du paysage de l'arbitrage en Afrique de l'Est

L'attrait croissant pour l'arbitrage comme moyen de règlement des litiges commerciaux et d'investissement en Afrique a entraîné de nouveaux développements, et ce à divers niveaux.

Il a tout d'abord entraîné une activité législative accrue et la modernisation des lois sur l'arbitrage dans plusieurs pays, introduisant des changements attendus depuis longtemps par la communauté arbitrale locale, en intégrant les développements récents de la pratique arbitrale.<sup>54</sup> Ainsi, le Rwanda a adopté sa loi sur l'arbitrage et la conciliation en 2008, le Kenya<sup>55</sup> a modifié sa loi sur l'arbitrage de 1995 en 2009,<sup>56</sup> et l'île Maurice a mis à jour sa loi sur l'arbitrage international de 2008 en 2013<sup>57</sup> — dans les trois cas, ces lois sont basées sur la loi-type de la CNUDCI.<sup>58</sup> La Tanzanie a, quant à elle, promulgué une nouvelle loi sur l'arbitrage en 2020. Inspirée de la loi anglaise sur l'arbitrage de 1996, elle fournit un ensemble moderne et complet de dispositions améliorant la clarté et l'efficacité de l'arbitrage par rapport à la loi de 2002, jugée archaïque.<sup>59</sup> Le projet de loi prévoit également la création du Centre d'arbitrage de Tanzanie, lequel agira en tant que régulateur de l'arbitrage en Tanzanie et tiendra un registre des arbitres agréés dans le pays. Des réformes similaires auront probablement lieu dans les autres Etats d'Afrique de l'Est n'ayant pas suivi cette tendance. Au-delà de répondre aux besoins des entreprises, ces réformes permettent également aux juridictions d'Afrique de l'Est d'entrer en concurrence en vue de devenir le siège de choix des arbitrages internationaux liés à l'Afrique. Début 2021, l'African Arbitration Association (AfAA) a présenté son « African Arbitration Atlas », une ressource électronique utile qui fournit un panorama large des législations africaines concernant l'arbitrage.<sup>60</sup>

Si plusieurs Etats d'Afrique de l'Est, dont le Kenya, l'île Maurice, le Rwanda, la Tanzanie et l'Ouganda, sont depuis plusieurs années signataires de la Convention de New York



de 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères (Convention de New York), pierre angulaire du système mondial d'arbitrage international, d'autres n'y ont adhéré que ces dernières années. C'est notamment le cas du Burundi en 2014, de l'Angola en 2017, du Soudan en 2018, des Seychelles et de l'Éthiopie en 2020, ainsi que du Malawi en 2021. L'Érythrée, la Somalie et le Sud-Soudan n'ont, pour leur part, pas encore adhéré à la Convention de New York. Dans l'ensemble, il est donc devenu plus facile de faire respecter les clauses d'arbitrage international et d'exécuter les sentences arbitrales étrangères dans cette partie du continent.

La création de nouvelles institutions d'arbitrage et le développement des institutions existantes constitue une autre évolution du paysage du règlement des différends en Afrique. Ces institutions fournissent des services modernes d'administration des cas de règlement alternatif des différends, tant au niveau national qu'international, et adhèrent aux normes internationales de gouvernance.<sup>61</sup> En Afrique de l'Est ont récemment été créés le Centre d'arbitrage international de Kigali (KIAC),<sup>62</sup> le Centre d'arbitrage international de Nairobi (NCIA),<sup>63</sup> le Centre d'arbitrage international de Maurice (MIAC),<sup>64</sup> ainsi que le Centre d'arbitrage international de Tanzanie (TIAC)<sup>65</sup> et le Centre international d'arbitrage et de médiation de Kampala, en Ouganda (ICAMEK).<sup>66</sup> La sophistication, la réputation et le nombre de cas croissants administrés par ces institutions, en concurrence avec d'autres institutions d'arbitrage sur le continent,<sup>67</sup> sera cruciale pour faire de l'Afrique de l'Est un lieu d'arbitrage abouti et fiable. Il est probable que ces nouvelles institutions constituent bientôt de solides concurrents aux institutions occidentales qui dominent le marché africain depuis de longues années, en particulier la CCI et la LCIA.

Le développement d'une communauté d'arbitrage locale dynamique a donné naissance à plusieurs associations d'arbitrage cherchant à promouvoir activement la nomination d'arbitres issus de pays africains et assurant la formation et le partage de connaissances entre les avocats africains, et ce — en particulier — en faveur de la jeune génération. C'est notamment le cas de l'Association africaine d'arbitrage (AAA),<sup>68</sup> de la branche kenyane du Chartered Institute of Arbitrators,<sup>69</sup> de l'Association des jeunes praticiens de l'arbitrage en Afrique (AYA),<sup>70</sup> qui organise chaque année une Académie africaine d'arbitrage pour les jeunes praticiens,<sup>71</sup> et de « The African Promise » qui cherche à renforcer les profils et la représentation des arbitres africains, en particulier dans les arbitrages liés à l'Afrique,<sup>72</sup> un objectif partagé par le Directory of African International Arbitrators de l'AfAA (DAIA),<sup>73</sup> ainsi que le groupe Racial Equality for Arbitration Lawyers (REAL).<sup>74</sup> Ce

New York Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards (New York Convention), the cornerstone of the global international arbitration system, others have only joined in recent years. Those include Burundi in 2014, Angola in 2017, Sudan in 2018, the Seychelles and Ethiopia in 2020, and Malawi in 2021. Eritrea, Somalia and South Sudan have yet to adhere to the New York Convention. Overall, it has hence become easier to uphold international arbitration agreements and to enforce foreign arbitral awards in this part of the Continent—provided the local judiciary and lawyers alike are trained to adopt an arbitration-friendly approach when applying the New York Convention.

Another change in the dispute resolution landscape in Africa is the creation of new, and the further development of existing, arbitration institutions that provide modern alternative dispute resolution case administration services both domestically and internationally and adhere to accepted international standards of governance. East Africa features the Kigali International Arbitration Centre (KIAC), the Nairobi Centre for International Arbitration (NCIA), the newly established Tanzania International Arbitration Centre (TIAC), and the International Centre for Arbitration and Mediation in Kampala, Uganda (ICAMEK). The growing sophistication, reputation and caseload of these institutions, which are competing with other arbitral institutions on the Continent, will be crucial in establishing East Africa as a mature and safe place to arbitrate. It will not be long until these local institutions will supersede the non-African arbitration institutions that have for many years dominated the space of international arbitration in Africa, such as the ICC and the LCIA.

The development of a vibrant local arbitration community has yielded several arbitration associations that actively promote the nomination of arbitrators from African countries and provide training and knowledge transfer for African lawyers, in particular for the younger generation. These include the African Arbitration Association (AfAA), the Kenya Branch of the Chartered Institute of Arbitrators, and the Association of Young Arbitration Practitioners in Africa (AYA), which organises a yearly Africa Arbitration Academy for young practitioners. "The African Promise" aims to improve the profile and representation of African arbitrators, especially in arbitrations connected to Africa, a goal that is shared by AfAA's Directory of African International Arbitrators (DAIA) and the group Racial Equality for Arbitration Lawyers (REAL). This account would be incomplete without mentioning I-Arb Africa, an Africa-focused international arbitration resource platform, and the annual East Africa International Arbitration Conference (EAIC).

panorama serait incomplet si l'on ne mentionnait pas I-Arb Africa, une plateforme de ressources sur l'arbitrage international centrée sur l'Afrique,<sup>75</sup> et la conférence annuelle sur l'arbitrage international en Afrique de l'Est (EAIAC).<sup>76</sup>

Last but not least, the construction industry and arbitration practitioners will be able to rely on the technical expertise of a growing body of local, sometimes internationally certified experts of African descent who can be appointed in arbitration proceedings. For instance, the Association of Consulting Engineers Tanzania (ACET), a member association of the International Federation of Consulting Engineers (FIDIC), maintains a list of national adjudicators in Tanzania.

Enfin et surtout, le secteur de la construction et les praticiens de l'arbitrage pourront compter sur l'expertise technique d'un nombre croissant d'experts locaux d'origine africaine, reconnus à l'international, qui pourront être nommés dans le cadre de procédures d'arbitrage. A ce titre, l'Association of Consulting Engineers Tanzania (ACET), une association membre de la Fédération internationale des ingénieurs-conseils (FIDIC), maintient une liste d'adjudicateurs basés en Tanzanie.<sup>77</sup>

#### TRENDS IN EAST AFRICAN CONSTRUCTION ARBITRATION

**46** There is every indication that domestic and international disputes relating to construction projects in East Africa will increasingly be resolved through arbitration. Given the enactment of modern arbitration-related legislation, the proliferation of arbitral centres across the Continent, and the growing body of skilled local arbitration practitioners, the practice of arbitration in the region will reach fruition. Moreover, Africa-related disputes will increasingly be heard in Africa, before "Africa-focused" arbitration centres, rather than before international centres in distant cities abroad. This also applies to investment arbitration cases involving African States, which have been on the rise in recent years.

#### TENDANCES EN MATIERE D'ARBITRAGE DANS LE SECTEUR DE LA CONSTRUCTION EN AFRIQUE DE L'EST

Tout indique que les litiges nationaux et internationaux relatifs aux projets de construction en Afrique de l'Est ont vocation à être de plus en plus souvent réglés par voie d'arbitrage. Compte tenu de la promulgation de législations modernes, de la prolifération des centres d'arbitrage sur le continent et du nombre croissant de praticiens locaux compétents en la matière, la pratique de l'arbitrage dans la région devrait pouvoir se concrétiser. En outre, les litiges liés à l'Afrique seront davantage traités en Afrique, sous l'égide de centres d'arbitrage « centrés sur l'Afrique », <sup>78</sup> plutôt que de centres internationaux situés à l'extérieur du continent.<sup>79</sup> Cela vaut également pour les affaires d'arbitrage d'investissement impliquant des Etats africains, en augmentation ces dernières années.<sup>80</sup>

As in other regions of the world, the legal profession in Africa is adapting to new technologies entering the market. Law firms in particular are forced to change certain traditional ways of servicing their clients and to respond to their clients' needs, making use of "legal tech" and competing with providers of new alternative legal solutions. The COVID-19 pandemic has acted as a catalyst for this transformation. Indeed, legal tech presents an opportunity for African legal markets to "leapfrog countries globally in its adoption of technology to improve legal services". It is noteworthy, for instance, that the African Arbitration Academy was the first to develop, in April 2020, an innovative "Protocol on Virtual Hearings in Africa", designed to take also into account the specific challenges and circumstances that may arise in relation to remote hearings in Africa. Naturally, the courts are often slower in embracing technological changes and will likely require more time to do the shift towards "remote justice".

Comme dans d'autres régions du monde, les professions juridiques en Afrique s'adaptent aux nouvelles technologies proposées sur le marché. Les cabinets d'avocats, en particulier, sont contraints de revoir la manière dont ils répondent aux besoins de leurs clients, en utilisant la « legal-tech » et en entrant en concurrence avec les fournisseurs de nouvelles solutions juridiques alternatives. La pandémie de Covid-19 a servi de catalyseur à cette transformation.<sup>81</sup> En effet, la legal-tech offre aux marchés juridiques africains la possibilité de « dépasser les pays du monde entier dans l'adoption de la technologie en vue d'améliorer les services juridiques ». <sup>82</sup> L'Académie africaine d'arbitrage a ainsi été la première à élaborer, en avril 2020, un « Protocole sur les audiences virtuelles en Afrique ». Novateur, ce protocole est conçu pour tenir compte des défis et des circonstances spécifiques pouvant survenir lors des audiences à distance en Afrique.<sup>83</sup> Les tribunaux étatiques sont naturellement plus lents pour s'adapter aux changements technologiques et

auront probablement besoin de plus de temps pour s'affirmer comme « justice à distance ».

Le secteur de la construction va également subir une transformation numérique marquée par l'adoption de technologies modernes dans l'industrie du bâtiment telles que la modélisation des informations sur les bâtiments (MIB), un logiciel utilisé pour créer des représentations numériques en 3D des bâtiments et des infrastructures et faciliter la planification, la conception et la construction.<sup>84</sup> La nouvelle norme internationale ISO 19650,<sup>85</sup> introduite en janvier 2019, ouvrira probablement la voie à une numérisation plus rapide. En outre, le recours à la technologie de la blockchain pour les contrats de construction pourrait contribuer à préserver la sécurité juridique et à réduire le risque de fraude et de corruption,<sup>86</sup> entraînant à son tour une croissance significative de l'efficacité, de la productivité, de la compétitivité du secteur — et promouvant ainsi les investissements étrangers directs.

Il convient cependant de noter que, comme sur d'autres continents, l'industrie de la construction en Afrique subsaharienne a été fortement touchée par la pandémie de Covid-19, aggravant les difficultés financières, les pénuries de main-d'œuvre, le manque de matériaux de construction en raison des perturbations dans les chaînes d'approvisionnement mondiales et conduisant à la suspension de projets.<sup>87</sup> A l'heure où les gouvernements augmentent leurs dépenses dans le secteur de la santé pour lutter contre le coronavirus, moins de fonds sont disponibles pour les projets d'infrastructures.<sup>88</sup> Le blocage du financement des projets en 2020 a, en ce sens, été décrit comme ayant pour conséquence un « taux de croissance historiquement bas » dans le secteur de la construction en Tanzanie.<sup>89</sup> Alors que la pandémie perdure, reste à savoir dans quelle mesure les économies d'Afrique de l'Est sauront se montrer résilientes. Ces difficultés financières pourront également amener les parties impliquées dans des litiges est-africain à recourir de plus en plus au tiers-financement.

## CONCLUSION ET PERSPECTIVES

La multitude de projets d'infrastructures, de construction et d'investissements dans toute l'Afrique de l'Est entraînera inévitablement de nombreux litiges, en particulier lorsque des risques financiers, opérationnels et politiques complexes se matérialiseront. Conformément à la tendance à l'africanisation du règlement des litiges, et compte tenu de l'importance stratégique de la plupart de ces projets d'infrastructures, les différends les concernant ne seront plus uniquement réglés dans les centres d'arbitrage traditionnels en dehors du continent, mais—au contraire—de plus en plus directement en Afrique

The construction sector will undergo a digital transformation with the adoption of modern technologies for the construction industry such as Building Information Modeling (BIM), a software used to create digital 3D representations of buildings and infrastructure to facilitate planning, designing, and construction. The new international standard ISO 19650, launched in January 2019, will likely pave the way to a more rapid digitisation. Furthermore, resorting to blockchain technology for construction contracts can help safeguard legal certainty and reduce the risk of misuse and corruption, which in turn could significantly enhance efficiency, productiveness and thus competitiveness—and promote foreign direct investment.

As on other continents, the construction industry in Sub-Saharan Africa has been heavily impacted by the COVID-19 pandemic, exacerbating financial difficulties, labor shortages, lack of construction material due to disruptions in the global supply chains, and project suspensions. As governments expand their spending on the health sector to combat the Coronavirus, less funding is available for infrastructure projects. The stalling of project financing in 2020 has been described to result in “an all-time low growth rate” for the construction sector in Tanzania. As the pandemic endures, it remains to be seen how resilient the East African economies are. Existing financial difficulties may also result in parties to Africa-related disputes increasingly resorting to third party funding in arbitration proceedings.

## CONCLUSION AND OUTLOOK

The multitude of infrastructure and construction projects and related investments throughout East Africa will inevitably lead to numerous disputes, especially where complex financial, operational and political risks materialise. In line with the “Africanisation” of dispute settlement and given the strategic importance of many of the infrastructure projects, disputes will no longer only be settled in traditional arbitral centers outside of the Continent, but increasingly in Sub-Saharan Africa itself. Many East African States are preparing the ground with domestic legislative reforms, capable arbitration institutions and a growing body of sophisticated local arbitration practitioners. The enormous potential can probably best be realised if all involved

institutions and organisations take a collaborative approach to reaching this common goal.

Dispute resolution in general, and international arbitration in particular, has an important role to play in ensuring that disputes arising from infrastructure projects can be resolved efficiently and fairly—and thus contribute to successfully closing East Africa's infrastructure gap and fostering economic growth in a sustainable way.

subsaharienne. La région se prépare à accueillir ces mutations au moyen de réformes législatives, de la modernisation des institutions d'arbitrage compétentes et d'un nombre croissant de praticiens de l'arbitrage locaux et aguerris. Une approche collaborative entre les institutions et organisations concernées permettrait vraisemblablement de parvenir à cet objectif.<sup>90</sup>

Le règlement des litiges en général, et l'arbitrage international en particulier, ont un rôle important à jouer afin de garantir la résolution efficace et équitable des litiges résultant de projets d'infrastructures. Ils contribueront ainsi à leur façon à combler le déficit d'infrastructures en l'Afrique de l'Est et à favoriser de manière durable la croissance économique de la région.

## Notes

1. East African Community Vision 2050, Regional Vision for Socio-Economic Transformation and Development, Arusha, Tanzanie, août 2015 <http://repository.eac.int/bitstream/handle/11671/567/EAC%20Vision%202050%20FINAL%20DRAFT%20OCT-%202015.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [consulté le 26 juin 2021].
2. The Tanzania Development Vision 2025, Planning Commission, Ministry of Finance and Planning, Government of the United Republic of Tanzania <https://www.mof.go.tz/mofdocs/overarch/vision2025.htm> [consulté le 26 juin 2021].
3. Kenya Vision 2030, Gouvernement du Kenya <https://vision2030.go.ke> [consulté le 26 juin 2021].
4. Voir, Africa Construction Trends Report 2019, préparé par Deloitte, disponible pour téléchargement à l'adresse <https://www2.deloitte.com/za/en/pages/energy-and-resources/articles/africa-construction-trends.html> [consulté le 26 juin 2021]. pp.3, 16 et 17.
5. Kannan Lakmeeharan, Qaizer Manji, Ronald Nyairo et Harald Poeltner, Solving Africa's Infrastructure Paradox, McKinsey & Company, 6 mars 2020 <https://www.mckinsey.com/business-functions/operations/our-insights/solving-africas-infrastructure-paradox> [consulté le 26 juin 2021], pp.2-6.
6. Voir, Deloitte's Africa Construction Trends Report 2019, op.cit., p.3.
7. Voir, McKinsey's Solving Africa's Infrastructure Paradox, op.cit., pp.2-6.
8. Voir, Infrastructure Financing Trends in Africa - 2018, The Infrastructure Consortium for Africa Report 2017 [https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/Annual\\_Reports/IFT2017.pdf](https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/Annual_Reports/IFT2017.pdf) [consulté le 26 juin 2021] p.81.
9. Voir, Hannah Marais et Jean-Pierre Labuschagne, China's role in African infrastructure and capital projects, préparé par Deloitte, 22 mars 2019 <https://www2.deloitte.com/us/en/insights/industry/public-sector/china-investment-africa-infrastructure-development.html> [consulté le 26 juin 2021] ; Deloitte's Africa Construction Trends Report 2019, op.cit.
10. Voir, Africa Construction Trends Report 2018, préparé par Deloitte, disponible en téléchargement sur <https://www2.deloitte.com/ke/en/pages/energy-and-resources/articles/africa-construction-trends-report.html> [consulté le 26 juin 2021], p.51.
11. Voir, Neil Cuthbert et Udayan Mukherjee, Legal Insight : Overview of PPP laws/frames in selected African jurisdictions, Dentons, 7 décembre 2016 <https://www.dentons.com/en/insights/newsletters/2016/december/7/dentons-chinca-mea-project-reporter/dentons-chinca-mea-project-reporter-edition-2/legal-insight-overview-of-ppp-laws-frameworks-in-selected-african-jurisdictions> [consulté le 26 juin 2021] ; Shem Oirere, Investing in East Africa's Road Sector to Boost Economic Development, World Highways, 14 avril 2020 <https://www.worldhighways.com/wh8/feature/investing-east-africas-road-sector-boost-economic-development> [consulté le 26 juin 2021].
12. Rapport de Deloitte sur les tendances de la construction en Afrique 2019, op.cit., p 16.
13. David Rogers, Africa's ports revolution: Railway ports of the east, Global Construction Review, 22 février 2017 <https://www.globalconstructionreview.com/sectors/africas-ports-revolution-railw7ay-po7rts-ea7st> [consulté le 26 juin 2021].
14. Voir, Tanzania's China-backed \$10 billion port plan stalls over terms: official, Reuters, 23 mai 2019 <https://ca.reuters.com/article/us-tanzania-port/tanzanias-china-backed-10-billion-port-plan-stalls-over-terms-official-idUSKCN1ST084> [consulté le 26 juin 2021].
15. Wanjohi Kabukuru, A megaproject rises in East Africa, Africa Renewal, août-novembre 2016 <https://www.un.org/africarenewal/magazine/august-2016/megaproject-rises-east-africa> [consulté le 26 juin 2021].
16. Voir, <https://www.lapsset.go.ke/projects/lamu-port> [consulté le 26 juin 2021].
17. Abdi Latif Dahir, A strategic port in the Horn of Africa is at the center of a \$500 million lawsuit, Quartz Africa, 10 avril 2019 <https://qz.com/africa/1591342/djibouti-ordered-to-pay-dubais-dp-world-533-million> [consulté le 26 juin 2021] ; Bob Koigi, Djibouti launches country's largest multipurpose port, Africa Business Communities, 29 mai 2017 <https://africabusinesscommunities.com/news/djibouti-launches-countrys-largest-multipurpose-port> [consulté le 26 juin 2021].



18. Voir, <https://www.lapsset.go.ke/projects/lamu-port> [consulté le 26 juin 2021].
19. Voir, David Herbling et Dandan Li, China's Built a Railroad to Nowhere in Kenya, Bloomberg, 19 juillet 2019 <https://www.bloomberg.com/news/features/2019-07-19/china-s-belt-and-road-leaves-kenya-with-a-railroad-to-nowhere> [consulté le 26 juin 2021].
20. Voir, Emmanuel Onyango, Tanzania: SGR on Track After Govt Secures U.S. \$1.46 Billion More for Project. All Africa. 15 février 2020 <https://allafrica.com/stories/202002170652.html> [consulté le 26 juin 2021].
21. Rapport de Deloitte sur les tendances de la construction en Afrique 2019, op.cit., p.18.
22. Gary Jennison Tanzania to begin construction of \$30bn LNG project in 2022, Nes Fircroft, 7 juin 2019 <https://www.fircroft.com/blogs/tanzania-to-begin-construction-of-30bn-lng-project-in-2022-91587154008> [consulté le 26 juin 2021].
23. Djibouti LNG Terminal, [https://www.gem.wiki/Djibouti\\_LNG\\_Terminal](https://www.gem.wiki/Djibouti_LNG_Terminal) [consulté le 26 juin 2021] ; Construction starts on Djibouti LNG terminal, Offshore Energy, le 3 mars 2016 <https://www.offshore-energy.biz/construction-starts-on-djibouti-lng-terminal> [consulté le 26 juin 2021].
24. Charné Hundermark, Ugandan Government Issues New Timelines for Oil Refinery Project, Africa Oil&Power, 19 août 2020 <https://www.africaoilandpower.com/2020/08/19/ugandan-government-issues-new-timelines-for-oil-refinery-project> [consulté le 26 juin 2021] ; Halima Abdallah, Uganda oil refinery gets \$20m funding from AFC, The EastAfrican, 23 novembre 2019 <https://www.theeastafrican.co.ke/tea/business/uganda-oil-refinery-gets-20m-funding-from-afc-1431368> [consulté le 26 juin 2021].
25. Matt Smith, Uganda oil start date in doubt despite crucial agreements, Petroleum Economist, 13 octobre 2020 <https://www.petroleum-economist.com/articles/upstream/exploration-production/2020/uganda-oil-start-date-in-doubt-despite-crucial-agreements> [consulté le 26 juin 2021].
26. Robert Barnes, Grand Renaissance Dam (GERD) project timeline and what you need to know, Construction Review Online, modifié le 12 novembre 2020 <https://constructionreviewonline.com/project-timelines/grand-renaissance-dam-gerd-project-timeline-and-what-you-need-to-know> [consulté le 26 juin 2021].
27. La Construction de cette centrale commencera avant l'Eté. Africa Intelligence, 13 janvier 2021, [https://www.africaintelligence.com/eastern-and-southern-africa\\_business/2021/01/13/construction-of-engie-s-solar-energy-plant-will-start-before-the-summer,109633827-bre](https://www.africaintelligence.com/eastern-and-southern-africa_business/2021/01/13/construction-of-engie-s-solar-energy-plant-will-start-before-the-summer,109633827-bre) [consulté le 26 juin 2021].
28. Voir, <https://www.konza.go.ke> [consulté le 26 juin 2021].
29. Voir, Kenya Struggles to Give Life to Futuristic 'Silicon Savannah' City, VOA News, 1 janvier 2019 <https://www.voanews.com/africa/kenya-struggles-give-life-futuristic-silicon-savannah-city> [consulté le 26 juin 2021].
30. Voir, Deloitte's Africa Construction Trends Report 2018, op.cit., p.20.
31. Données : Chinese Investment In Africa, China Africa Research Initiative Centre at John Hopkins University <http://www.sais-cari.org/chinese-investment-in-africa> [consulté le 26 juin 2021].
32. L'initiative « Belt and Road » est aussi parfois appelée « One Belt One Road project » ou « OBOR ».
33. Natural Resource Governance Institute, *Prêts adossés à des ressources naturelles : pièges et potential*, février 2020.
34. Voir, <http://zccz.cnmc.com.cn/indexen.jsp> [consulté le 26 juin 2021].
35. Voir, <https://lagosfreezone.com> [consulté le 26 juin 2021].
36. Voir, <https://www.portdedjibouti.com/doraleh-multi-purpose-port> [consulté le 26 juin 2021].
37. Projet de chemin de fer à écartement normal Mombasa-Nairobi, technologie ferroviaire <https://www.railway-technology.com/projects/mombasa-nairobi-standard-gauge-railway-project> [consulté le 26 juin 2021].
38. Voir par exemple les conditions des contrats de la FIDIC, qui font référence à l'utilisation des Dispute Adjudication Boards et de l'arbitrage comme mécanismes de résolution des litiges. En outre, il est probable que l'accélération des investissements BRI/Chine dans la région aura un impact sur le type de mécanismes de règlement des différends inclus dans les contrats d'infrastructure, car les initiatives des parties chinoises visant à créer d'autres solutions de règlement des différends (comme de nouveaux centres d'arbitrage ou des tribunaux de commerce international) sont en cours de finalisation et d'adoption par les parties aux négociations.
39. Sebastian Perry, DP World seeks to enforce against Djibouti, Global Arbitration Review, 15 septembre 2020 <https://globalarbitrationreview.com/dp-world-seeks-enforce-against-djibouti> [consulté le 26 juin 2021].
40. Cosmo Sanderson, LCIA tribunal gives Djibouti ultimatum over port seizure, Global Arbitration Review, 14 janvier 2020 <https://globalarbitrationreview.com/lcia-tribunal-gives-djibouti-ultimatum-over-port-seizure> [consulté le 26 juin 2021].
41. Voir, [http://www.shiac.org/CAJAC/index\\_E.aspx](http://www.shiac.org/CAJAC/index_E.aspx) [consulté le 26 juin 2021].
42. See, [http://www.shiac.org/CAJAC/index\\_E.aspx](http://www.shiac.org/CAJAC/index_E.aspx) [consulté le 26 juin 2021]; Interviews with Our Editors: Interview with Deline Beukes, CEO of the China Africa Joint Arbitration Centre Johannesburg, Kluwer Arbitration Blog, 26 November 2018 <http://arbitrationblog.kluwerarbitration.com/2018/11/26/interviews-with-our-editors-interview-with-deline-beukes-ceo-of-the-china-africa-joint-arbitration-centre-johannesburg> [consulté le 26 juin 2021]; CAJAC Shenzhen <http://www.scia.com.cn/index.php/En/index/service/id/19.html> [consulté le 26 juin 2021].
43. L'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires ; voir, <http://www.ohada.com> [consulté le 26 juin 2021].
44. Richard Adams, It's a choice: Your law or mine, Practical Law Construction Blog, 13 avril 2011 <http://constructionblog.practicallaw.com/its-a-choice-your-law-or-mine> [consulté le 26 juin 2021] ; International Construction Contracts - Overview, Lexis PSL, [https://www.lexisnexis.com/uk/lexispsl/construction/document/391372/57WP-DJR1-F186-30YP-00000-00/International\\_construction\\_contracts\\_overview](https://www.lexisnexis.com/uk/lexispsl/construction/document/391372/57WP-DJR1-F186-30YP-00000-00/International_construction_contracts_overview) [consulté le 26 juin 2021].
45. Voir, "The applicable Law" dans Norton Rose Fulbright Nexus 2016, A global infrastructure resource <https://www.nortonrosefulbright.com/-/media/files/nrf/nrfweb/imported/nexus-2016-pdf.pdf?la=en-us&revision=d4d86b86-306d-4c94-a58f-7b3c6ed1eea6> [consulté le 26 juin 2021].

46. Voir, Dentons, A Guide to Project Finance, août 2018, disponible en téléchargement sur <https://www.dentons.com/en/insights/guides-reports-and-whitepapers/2013/april/1/a-guide-to-project-finance> [consulté le 26 juin 2021].
47. Voir les Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie (entités souveraines) de la Banque africaine de développement, Banque africaine de développement, février 2009 <https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Legal-Documents/General%20Conditions%202009.pdf> [consulté le 26 juin 2021].
48. Salem Solomon, Kenyan Government Faces Backlash After Chinese Contract Leaks, VOA News, 15 janvier 2019 <https://www.voanews.com/africa/kenyan-government-faces-backlash-after-chinese-contract-leaks> [consulté le 26 juin 2021].
49. Kim Rosenberg, Brian King et Erin Miller Rankin, Construction Arbitration in East Africa, *The Middle Eastern and African Arbitration Review*, Global Arbitration Review, 2018.
50. Sam Kiplagat, Kenya: Court of Appeal Rules Against SGR Project, AllAfrica, 19 juin 2020 <https://allafrica.com/stories/202006190853.html> [consulté le 26 juin 2021] ; Civil Appeal No. 13 of 2015 consolidated with Civil Appeal No. 10 of 2015, paras 101- 109 <http://kenyalaw.org/caselaw/cases/view/196972> [consulté le 26 juin 2021].
51. Cosmo Sanderson, Mozambique faces rail and Mining Disputes, *Global Arbitration Review*, 4 novembre 2020 <https://globalarbitrationreview.com/mozambique-faces-rail-and-mining-disputes> [consulté le 26 juin 2021].
52. La loi sur la corruption de 2010 (Royaume-Uni) et la loi sur les pratiques de corruption à l'étranger (Etats-Unis).
53. Anita Sobják, Corruption Risks in Infrastructure Investments in Sub-Saharan Africa, 2018 OECD Anti-corruption & Integrity Forum, février 2018 <https://www.oecd.org/corruption/integrity-forum/academic-papers/Sobjak.pdf> [consulté le 26 juin 2021].
54. Voir, Edward Torgbor, Arbitration in East Africa: An Overview, in: *Arbitration in Africa: A Practitioner's Guide*, Lise Bosman (ed.), Kluwer Law International, 2013, Ch. 3, pp.194 et suivantes.
55. Voir, <https://www.international-arbitration-attorney.com/wp-content/uploads/2013/07/Rwanda-Arbitration-Law.pdf> [consulté le 26 juin 2021] et Didas M. Kayihura, Country Overview of Rwanda, in: *Arbitration in Africa: A Practitioner's Guide*, op.cit, Ch. 3.6, pp.223 et suivantes.
56. Voir, [https://ncia.or.ke/wp-content/uploads/2019/02/ArbitrationAct4of1995\\_2.pdf](https://ncia.or.ke/wp-content/uploads/2019/02/ArbitrationAct4of1995_2.pdf) [consulté le 26 juin 2021] et Edward Torgbor, Country Overview of Kenya, in: *Arbitration in Africa: A Practitioner's Guide*, op.cit, Ch. 3.5, pp.219 et suivantes.
57. Voir, <https://docs.pca-cpa.org/2016/02/Mauritian-International-Arbitration-Legislation-Handbook.pdf> [consulté le 26 juin 2021].
58. Loi type de la CNUDCI sur l'arbitrage commercial international de 1985, avec certaines modifications adoptées en 2006 (Loi type de la CNUDCI).
59. The Arbitration Act, No. 2 of 2020 <https://www.agctz.go.tz/uploads/publications/sw1582713039-THE%20ARBITRATION%20ACT,%202020%20Final%20chapa.pdf> [consulté le 26 juin 2021] ; voir aussi Amne Suedi, The need for "Africa-focused" arbitration and reform of Tanzania's Arbitration Act, *Investment Treaty News*, 5 octobre 2020, <https://cf.iisd.net/itn/2020/10/05/the-need-for-africa-focused-arbitration-and-reform-of-tanzanias-arbitration-act-amne-suedi> [consulté le 26 juin 2021] et Karel Daele, Country Overview of Tanzania, in : *Arbitration in Africa : A Practitioner's Guide*, op.cit., Ch. 3.9, p.239 et suivantes.
60. Voir <https://africanarbitrationatlas.org> [consulté le 26 juin 2021].
61. Kwadwo Sarkodie et Joseph Otoo, The rise and rise of arbitration in Africa, *ICLG, African Law & Business (ALB)*, 5 avril 2018.
62. Voir, <https://kiac.org.rw/new> [consulté le 26 juin 2021].
63. Voir, <https://www.ncia.or.ke> [consulté le 26 juin 2021].
64. Voir, <http://miac.mu> [consulté le 26 juin 2021].
65. Parmi les autres institutions d'arbitrage basées en Afrique, citons le Centre régional du Caire pour l'arbitrage commercial international (CRCICA), le Centre international de médiation et d'arbitrage de Casablanca (CIMAC), la Fondation d'arbitrage d'Afrique australe (AFSA), le Centre régional pour l'arbitrage commercial international de Lagos (RCICAL) et la Cour africaine de médiation et d'arbitrage (CAMAR).
66. Voir, <https://www.icamek.org> [consulté le 26 juin 2021].
67. Grégory Travaini, Arbitration Centres in Africa: Too Many Cooks? *Kluwer Arbitration Blog*, 1 octobre 2019 <http://arbitrationblog.kluwerarbitration.com/2019/10/01/arbitration-centres-in-africa-too-many-cooks> [consulté le 26 juin 2021].
68. Voir, <https://afaa.ngo> [consulté le 26 juin 2021].
69. Voir, <https://www.ciarbkenya.org> [consulté le 26 juin 2021].
70. Voir, [www.youngarbitratorsng.org](http://www.youngarbitratorsng.org) [consulté le 26 juin 2021].
71. Voir, [https://www.iarbafrica.com/en/index.php?option=com\\_content&view=article&id=844](https://www.iarbafrica.com/en/index.php?option=com_content&view=article&id=844) [consulté le 26 juin 2021].
72. Voir, <https://researcharbitrationafrica.com/the-african-promise> [consulté le 26 juin 2021].
73. Voir, <https://africanarbitrationatlas.org/arbitrator-directory> [consulté le 26 juin 2021].
74. Voir, <https://letsgetrealarbitration.org> [consulté le 26 juin 2021].
75. Voir, <https://www.iarbafrica.com/en> [consulté le 26 juin 2021].
76. Voir, <https://www.eaarbitration.com> [consulté le 26 juin 2021].
77. Voir, <https://fidic.org/sites/default/files/ACET%20National%20adjudicators.pdf> [consulté le 26 juin 2021].
78. Amne Suedi, The need for "Africa-focused" arbitration and reform of Tanzania's Arbitration Act, op. cit.

79. Ostrove, Sanderson, Lapunzina Veronelli, Developments in African Arbitration, Global Arbitration Review, 21 avril 2017, p.1 <https://globalarbitrationreview.com/review/the-middle-eastern-and-african-arbitration-review/the-middle-eastern-and-african-arbitration-review-2017/article/developments-in-african-arbitration> [consulté le 26 juin 2021].
80. Ostrove, Sanderson, Lapunzina Veronelli, op.cit., p.3.
81. Andrew Mizner, Covid-19 driving legal tech transformation, ICLG, African Law & Business (ALB), 15 octobre 2020.
82. Voir, Tech for the Legal Sector in Africa 2020, Afriwise Report, p.1 <https://f.hubspotusercontent30.net/hubfs/8209137/Tech%20for%20the%20legal%20sector%20in%20Africa%20Report%202020.pdf> [consulté le 26 juin 2021].
83. Protocole sur les audiences virtuelles en Afrique, Académie africaine d'arbitrage, avril 2020 <https://www.africaarbitrationacademy.org/wp-content/uploads/2020/04/Africa-Arbitration-Academy-Protocol-on-Virtual-Hearings-in-Africa-2020.pdf> [consulté le 26 juin 2021].
84. Voir l'initiative de « BIM Africa » (<https://bimafrika.org/> [consulté le 26 juin 2021]), une communauté panafricaine de professionnels de la construction chargée de sensibiliser et de réglementer l'adoption de la BIM dans toute l'Afrique.
85. Norme ISO 19650 « Organisation et numérisation des informations relatives aux bâtiments et aux ouvrages de génie civil, y compris la modélisation des informations sur les bâtiments (BIM) ».
86. Andrew Mizner, Overcoming challenges and investing in African ambition, ICLG, African Law & Business (ALB), 9 novembre 2018.
87. The impact of Covid-19 on construction in Sub-Saharan Africa, Press Release, World Construction Today <https://www.worldconstructiontoday.com/pressreleases/the-impact-of-covid-19-on-construction-in-sub-saharan-africa> [consulté le 26 juin 2021] ; Adrian Neville Akol/AlbertMusaka, Health and safety measures affecting construction contracts in Germany and Uganda, Construction Law International, Vol.15 No.3, september 2020.
88. Voir, Deloitte's Economic impact of the Covid-19 pandemic on East African economies – Summary of government intervention measures and Deloitte insights, op. cit., p.10.
89. Voir, Economic impact of the Covid-19 pandemic on East African economies – Summary of government intervention measures and Deloitte insights, préparé par Deloitte, mai 2020 [https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/tz/Documents/finance/Economic\\_Impact\\_Covid-19\\_Pandemic\\_on\\_EastAfrican\\_Economies.pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/tz/Documents/finance/Economic_Impact_Covid-19_Pandemic_on_EastAfrican_Economies.pdf) [consulté le 26 juin 2021].
90. Andrew Mizner, Collaboration the key to arbitration's African future, ICLG, African Law & Business (ALB), 8 octobre 2020.