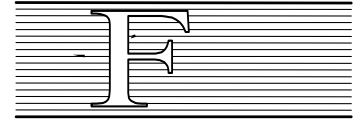




**NATIONS UNIES  
COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE**



Distr.: LIMITEE  
ECA/RCID/023/02  
15 Juillet 2002  
Rev. Avril 2003

Original: FRANCAIS

---

Réunion du comité sur l'intégration régionale

Addis Abeba, Ethiopie  
Octobre 2003

# **Rapport sur la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro**

---

## **Rapport sur la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro relative à l'accès aux marchés de transport aérien en Afrique**

### **I. Introduction**

1. En juillet 2000 la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Organisation de l'Unité africaine, a adopté la Décision relative à l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique. L'exécution totale de cette Décision approuvée au préalable en novembre 1999 par les Ministres africains en charge de l'aviation civile tend à éliminer de façon graduelle toutes les barrières non physiques et les restrictions liées à:

- (i) L'octroi des droits de trafic et spécialement ceux de la 5<sup>e</sup> liberté de l'air qui donne la possibilité aux transporteurs aériens d'un pays africain de prendre des passagers entre les villes d'autres Etats, ce qui évite aux passagers se déplaçant sur le continent de transiter hors de celui-ci ;
- (ii) La capacité des aéronefs des compagnies aériennes africaines. En effet, pour protéger leurs compagnies aériennes, les Etats jusqu'alors recouraient à des restrictions de capacité à l'encontre des transporteurs des autres pays africains et ce, au détriment des passagers qui de ce fait éprouvent beaucoup de difficultés à trouver des places sur les vols réguliers disponibles ;
- (iii) La réglementation des tarifs. Selon les pratiques traditionnelles, les tarifs étaient soumis à de longues procédures administratives d'homologation par les pays ; en outre, les tarifs étaient très élevés et le passager avait des choix limités en matière de tarifs;
- (iv) La désignation par les Etats des instruments d'exploitation. Malgré l'accroissement du trafic passager et le développement relatif de l'industrie aéronautique africaine ainsi que la maturité de l'industrie aéronautique africaine, les pays pratiquaient des politiques nationales très protectrices, en faveur de leurs transporteurs nationaux ; cela pouvait aller jusqu'à des refus opposés aux autres compagnies d'exploiter des lignes même si aucune liaison aérienne n'existait ; c'est ainsi que l'on rencontrait des problèmes insurmontables de fluidité de trafic à l'intérieur de l'Afrique.
- (v) L'exploitation des vols-cargo. En application des restrictions sur les vols-cargos, certains produits agricoles africains pourrissaient par manque de moyen de transport disponible ou de coût très élevé.

2. La Décision de Yamoussoukro a tenu compte de la différence de niveau de développement de l'industrie aéronautique dans les pays africains et a prévu une libéralisation progressive étalée sur deux ans à compter du mois de juillet 2000, date de sa signature par le Président en exercice de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Organisation de l'Unité Africaine/Union Africaine.

3. En vertu de l'article 10 du traité d'Abuja instituant la Communauté économique africaine, la Décision est rentrée en vigueur un mois après sa signature en juillet à savoir en août 2000 et sa mise en œuvre complète était le 12 août 2002. A cette date, la période transitoire de deux ans prévue dans la Décision (Article 10) pour l'octroi des droits de trafic de 5<sup>ème</sup> liberté de l'air a disparu.

4. La Décision conformément, à son article 2, a préséance sur tous les accords bilatéraux et multilatéraux de transports aériens qui n'y sont pas conformes.

## **II. Exécution de la Décision de Yamoussoukro**

5. L'exécution de la Décision a nécessité d'abord des actions de sensibilisation menées par les Etats, les organisations régionales et sous-régionales, les partenaires et le comité de suivi. Dans le même temps, ceux-ci ont entrepris des activités concrètes comme suit :

### **(i) Pays**

6. Depuis l'adoption de la Décision en 1999 et en 2000 par les Ministres africains chargés de l'aviation civile et le sommet des Chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA/UA respectivement, des réunions nationales regroupant les autorités de l'aviation civile, les agences de voyages, les utilisateurs de services aériens et les décideurs politiques ont été organisées pour une large diffusion de la Décision auprès des transporteurs aériens et des opérateurs en Afrique. Ces réunions ont permis, entre autres, de clarifier les questions qui entravent la mise en œuvre de la Décision et d'adopter des plans d'action ainsi que de faire les estimations en ressources nécessaires pour maîtriser les implications de la libéralisation. Certains pays ont entrepris des actions d'harmonisation de la Décision avec les politiques nationales. Plusieurs autorisations d'exploitation ont été octroyées à de nouveaux opérateurs. Les pays ont montré des flexibilités en matière d'octroi des droits de trafic y compris la 5<sup>ème</sup> liberté. Toutefois, des restrictions existent toujours malgré que la Décision soit rentrée en vigueur dans sa totalité depuis le 12 août 2002.

(ii) **Organisations régionales et sous-régionales**

7. La plupart des organisations économiques régionales ont pris en compte les objectifs de la Décision dans leurs réglementations et textes législatifs réglementant le transport aérien dans leurs sphères géographiques respectives.

8. Les 23 ministres responsables de l'aviation civile de la CEMAC et de la CEDEAO ont signé un mémorandum d'entente les engageant à mettre en œuvre la Décision et ont fait appel aux partenaires pour apporter les soutiens nécessaires. Les ministres en charge de l'aviation civile de ces deux sous-régions lors de leur réunion de suivi tenue à Bamako, Mali ont adopté un calendrier de mise en œuvre et ont mis en place un comité de coordination et de suivi composé de 23 membres ; ce Comité a des attributions étendues et bénéficie de pouvoirs lui permettant d'assurer une application uniforme de la Décision. Le calendrier de mise en œuvre adopté par les ministres, s'articule autour : i) du cadre juridique et institutionnel ; ii) de la réglementation économique ; iii) de la réglementation technique ; et iv) du financement des activités de mise en œuvre de la libéralisation du transport aérien en Afrique centrale et occidentale.

9. Par ailleurs, un secrétariat de suivi de la mise en œuvre a été mis en place au sein de la CEDEAO et une antenne sera mise en place au sein de la CEMAC. Les capacités des secrétariats de la CEDEAO et de la CEMAC ont été renforcées par des experts et consultants financés par une aide financière de 780. 000 dollars américains de la Banque Mondiale. Le secrétariat au sein de la CEDEAO a organisé une réunion d'information des compagnies aériennes de l'Afrique de l'Ouest. La CEMAC quant à elle a organisé conformément à son mandat des rencontres ministérielles à l'issue desquelles les décideurs politiques ont pris des mesures en vue d'accélérer la mise en œuvre de la Décision. Enfin, tous les pays membres de la CEDEAO et de la CEMAC ont désigné chacun un point focal national en charge de suivre la mise en œuvre de la Décision.

10. Les études suivantes ont été entreprises par les secrétariats de suivi de la CEMAC et de la CEDEAO : (i) cadre réglementaire et économique du transport aérien ; (ii) harmonisation du cadre légal et institutionnel du transport aérien ; (iii) supervision de la sécurité en Afrique du Centre et de l'Ouest. Les conclusions de ces études ont été présentées à la deuxième réunion ministérielle qui s'est tenue à Lomé, en février 2003. Cette réunion a adopté un plan de mise en œuvre de la réglementation économique de la supervision de la sécurité aéronautique en Afrique de l'Ouest et du Centre.

11. En Afrique Australe et Orientale, les actions menées par la SADC, à travers la SATCC-TU et le COMESA ont porté sur une réelle sensibilisation et la définition des textes nécessaires à la mise en œuvre de la Décision. Les actions étaient entre autres relatives à : i) la publication des notices COMESA sur le calendrier de mise en œuvre

de la politique de libéralisation du transport aérien ; ii) les directives à suivre par les Etats dans la mise en oeuvre de la Décision ; iii) la mise en place par le COMESA d'une structure de suivi ; iv) l'organisation des séminaires et ateliers avec les opérateurs et des décideurs politiques ; v) le financement d'études ; vi) la mise en place et le fonctionnement du conseil de réglementation du transport aérien du COMESA ; vii) l'harmonisation des politiques de transport aérien y compris les règles qui gouvernent l'aviation civile ; et viii) les missions d'assistance aux Etats afin d'apporter les clarifications nécessaires.

12. Un atelier ministériel spécial a été organisé par le COMESA et la SADC avec la participation de tous les opérateurs potentiels des deux sous-régions économiques. Le but de cet atelier étant de mieux faire comprendre la Décision et d'apporter les clarifications nécessaires aux points d'ombre identifiés par les compagnies aériennes et les autorités aéronautiques. Cet atelier a permis d'obtenir un engagement ferme des ministres et des opérateurs concernés à mettre en oeuvre la Décision dans sa totalité au plus tard le 12 août 2002.

13. Il a été institué, dans le cadre du comité de l'aviation de la SATCC – TU, un groupe de travail sur la mise en oeuvre de la Décision. Ce groupe a étudié les implications de la Décision et a développé un plan de mise en oeuvre qui s'articule, entre autres, autour : (i) du mécanisme juridique de renforcement de la Décision ; ii) la mise en place d'un organe de suivi au sein du comité de l'aviation civile de la SATCC - TU ; iii) l'amendement des accords bilatéraux ; et iv) l'harmonisation des réglementations nationales.

14. En mars 2002, la SADC a organisé un atelier ministériel à Matola, Mozambique sur la Décision de Yamoussoukro. Cet atelier avait endossé l'accord selon lequel la Décision devrait être mise en application vers août 2002 et en vue de faciliter cette opération, il avait recommandé ce qui suit :

- Renforcer la Décision en l'adaptant aux lois nationales des Etats membres de l'Union Africaine.
- Elaborer un Mémoire de clarification afin d'aborder l'article 2 en vertu des dispositions des accords bilatéraux des services aériens tels que l'accès au marché, la fixation des prix, la capacité et la désignation qui sont affectés par la Décision.
- Préparer un Mémoire de clarification relatif aux mesures transitoires aux termes des articles 3, 4 et 10.
- Mettre sur pied des paramètres appropriés en vue d'une application pratique de l'intervention du gouvernement en rapport avec les limites relatives à la capacité et fréquence.
- Préparer un code des pratiques de concurrence équitable.
- Concevoir un mécanisme de résolution des différends approprié.

- Créer une cellule conjointe COMESA-SADC en vue de suivre la mise en application de la Décision.
- Harmoniser des activités sous-régionales pour qu'un règlement commun soit élaboré en vue d'une application uniforme partout en Afrique.

15. Le COMESA a tenu du 26 au 29 juin 2002 une conférence régionale sur la libéralisation de la politique et la loi de concurrence du transport aérien à Mombasa, Kenya. La conférence a passé en revue le projet de règlement de concurrence soumis par le Secrétariat du COMESA et ordonné que le règlement de concurrence unifié de la SADC, du COMESA et de l'EAC devrait être élaboré.

16. Les Secrétariats du COMESA, de l'EAC et de la SADC, les Directeurs d'aviation civile, les Autorités aéronautiques et les Juristes se sont réunis du 14 au 16 août 2002 et examiné le projet de règlement de concurrence.

17. Cette réunion conjointe des hauts responsables a examiné et recommandé l'adoption du projet de règlement comme base d'exécution de la décision de Yamoussoukro dans les régions de la SADC, du COMESA et de l'AEC.

18. Les ministres en charge de l'aviation civile du COMESA, de la SADC et de l'AEC ont :

- approuvé le règlement de concurrence commun de la SADC, de l'EAC et du COMESA ;
- mandaté le CTRB du COMESA, le sous-comité du transport aérien de la SADC et le sous-comité de transport de l'EAC de travailler étroitement et conjointement sur l'exécution et le contrôle du règlement de concurrence du transport aérien aux termes de la Décision de Yamoussoukro ;
- recommandé la mise en place d'un organe de contrôle conjoint

19. Toutefois la dernière réunion du conseil des ministres de la SADC n'a pas approuvé les règles de concurrence adoptées par les ministres en charge de l'aviation civile, ce qui remettra encore la question de la concurrence au centre de la mise en œuvre de la Décision dans les pays membres de la SADC.

20. En Afrique du Nord le conseil arabe de l'aviation civile a poursuivi ses efforts de libéralisation et a atteint certains objectifs fixés dans le cadre de l'UMA. Des réunions d'experts ont été organisées qui ont permis d'éclaircir le concept de libéralisation, de renforcer la coopération aérienne et de mettre en œuvre le programme de libéralisation adopté par les ministres des transports de la ligue arabe.

21. L'UEMOA a organisé plusieurs réunions techniques et ministérielles au cours desquelles les ministres ont examiné et adopté des textes relatifs au cadre juridique

communautaire du transport aérien dans la zone UEMOA. Elle a réalisé quatre études à savoir: infrastructure et équipements aéroportuaires ; supervision de la sécurité ; politique commune et plan d'actions de transport aérien de l'UEMOA ; cadre juridique communautaire du transport aérien. La politique commune et le plan d'actions ont été adoptés par les ministres de l'UEMOA chargés du transport aérien. Ces textes sont conformes aux objectifs de la Décision et favorisent sa mise en œuvre. En juin 2002 le Conseil des Ministres de l'UEMOA a adopté un premier paquet de textes parmi lesquels : le règlement relatif à l'agrément de transport aérien au sein de l'UEMOA ; le règlement relatif aux tarifs passagers, de fret, et/ou de poste ; et le celui fixant les conditions d'accès des transporteurs aériens de l'Union aux liaisons intracommunautaires. En novembre 2002, l'UEMOA a préparé et fait adopter par les ministres les règlements relatifs à: (i) la responsabilité des transporteurs en cas d'accident ; (ii) la compensation pour refus d'embarquement des passagers et annulation due au retard important d'un vol ; (iii) l'attribution des créneaux horaires ; et (iv) l'accès au marché de l'assistance en escale.

22. Ces initiatives encourageantes y compris la mise en place d'un projet commun pour la supervision de la sécurité sont de nature à développer un système de transport aérien sûr, ordonné et efficace dans l'espace UEMOA et à protéger les intérêts des usagers jusqu'à présent négligés dans les réglementations aéronautiques nationales.

23. L'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) a régulièrement informé ses membres des questions relatives à la mise en œuvre de la Décision et a organisé en collaboration avec le COMESA un séminaire pour les compagnies aériennes. Des rencontres similaires seront organisées par l'AFRAA et ses partenaires. L'AFRAA a entrepris des études sur l'implication des partages de codes et le franchising dans le contexte de la libéralisation des marchés de transport aérien africain. Ces études recommandent que les pays africains adoptent des approches régionales sur certains points. En outre, elle recommande que les pays africains abordent avec précaution les questions de partage de code et de franchising qui impliquent des pays tiers. L'AFRAA a par ailleurs participé aux réunions nationales et sous régionales organisés par les pays et les communautés économiques sur les règles de concurrence et les impacts de la Décision.

24. Les activités de l'Union Africaine (AU) ont été entreprises dans le cadre de l'organe régional de suivi dont elle assure la présidence. L'organe régional de suivi de la mise en œuvre de la Décision mis en place conformément à son article 9 et composé de l'OUA/AU (Président), CEA (Secrétariat), CAFAC (rapporteur), AFRAA, et les organisations sous-régionales s'est réuni à trois reprises pour étudier les questions soulevées par les différents acteurs et a apporté les solutions et les éclaircissements nécessaires en vue de faciliter la mise en œuvre de la Décision. Ces questions portent essentiellement sur la définition des règles de concurrence et l'interprétation de certains articles. Concernant les règles de concurrence l'organe de suivi est entrain de réunir les éléments pour un éventuel harmonisation des différents

textes en la matière et a proposé, en attendant la publication de ce texte harmonisé, que les Etats membres se servent des textes de l'OACI et de la disposition pertinente de l'accord multilatéral de transport aérien adopté par les pays de l'Asie. L'Union africaine a aussi entrepris des activités de sensibilisation des Etats membres sur la mise en œuvre de la Décision en transmettant aux pays sous la signature du Président Intérimaire les documents sur la concurrence en matière de transport aérien préparé par COMESA/SADC/EAC. Elle a participé à la rédaction du Mémorandum de clarification sur les articles de la Décision de Yamoussoukro.

25. L'organe continental de suivi a aussi adopté des programmes et des plans pour accompagner l'exécution de la Décision. Ces plans et programmes couvrent entre autres : i) le renforcement des capacités ; ii) la sensibilisation sur les objectifs et les enjeux de la Décision ; iii) les textes juridiques et les questions institutionnelles ; et iv) l'assistance technique à apporter aux partenaires à leur demande.

26. L'organe de suivi a également saisi les Etats auxquels il a demandé de préciser leurs choix en ce qui concerne la période transitoire de deux ans concernant la cinquième liberté de l'air. L'organe a enregistré la demande de six Etats de limiter, conformément à la Décision, pendant une période de deux ans qui est terminée le 12 août 2002, à 20% de la capacité l'octroi de la cinquième liberté. A cet égard, seulement six pays à savoir le Cameroun, le Cap-Vert, la Gambie, Maurice, la Mauritanie et Sao-Tomé-et-Principe ont officiellement exprimé des requêtes de deux ans avant de libéraliser complètement la 5<sup>ème</sup> liberté. Mais cela ne signifiant pas que tous les pays accordaient la 5<sup>ème</sup> liberté comme indiqué dans la Décision, car des résistances ont été notés de la part des pays qui n'ont fait aucune requête.

27. A la demande de l'organe de suivi et de certaines communautés économiques régionales, la CEA en collaboration avec les membres de l'organe régional de suivi, a préparé un document de clarifications juridiques des questions soulevées lors des réunions de sensibilisation et de vulgarisation de la Décision. Un Mémorandum de clarification finalisé, par les membres de l'organe régional de suivi sur, la base du document de clarification, a été envoyé aux Etats sous la signature du Président Intérimaire de l'Union Africaine.

28. A Johannesburg, lors de la conférence "8th Aviation and Allied Business Leadership", la CEA a proposé la mise en place d'un comité ministérielle dont le rôle sera de se faire le champion de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro. Ce comité a été institué avec les ministres chargés de l'aviation du Nigéria et de l'Afrique du Sud. Ces ministres devront montrer le bon exemple et amener d'autres ministres à en faire autant sur la base des bonnes pratiques. Il est prévu d'étendre ce comité ministériel aux ministres des pays membre du comité des chefs d'Etat chargé de la mise en œuvre du NEPAD.

29. La CEA a participé aux réunions sous-régionales organisées par la CEDEAO, le COMESA et la SADC ayant pour but de formuler les règles de compétition et de vulgariser la Décision de Yamoussoukro. Elle a, en coordination avec l'Union Africaine et les autres membres du Comité de Suivi, financé et finalisé l'étude sur la clarification des articles de la Décision de Yamoussoukro\*.

30. La CEA a mis en place un site web sur la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro dont l'adresse est <http://www.uneca.or/itca/yaoussoukro/>.

31. La CEA a aussi fourni une assistance technique au Mali et au Swaziland dans le domaine des études pour la mise en place des organes nécessaires pour la mise en œuvre de la Décision.

32. Enfin dans le cadre de ses activités au niveau du NEPAD la CEA a mis l'accent sur la nécessité de mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro qui est une des politiques de soutien à l'intégration africaine.

### **III. Résultats obtenus et impacts possibles**

33. Les actions ci-dessus exposées ont d'abord permis de maintenir l'élan créé depuis l'adoption de la Décision en juillet 2000 ; elles ont par ailleurs permis d'obtenir les résultats suivants :

- Un certain nombre d'Etats ont pris des mesures immédiates tendant à l'exécution de la Décision dans son intégralité. En effet, plusieurs pays appliquent actuellement sur la base bilatérale des accords de libéralisation des droits de trafic. A cet égard, l'accord entre l'Ethiopie et l'Afrique pourra servir d'exemple.
- Des nouvelles lignes sont exploitées. (nombre)
- Des fréquences ont été multipliées entre les Etats africains, rendant un peu plus fluide le mouvement des personnes et des biens. (nombre)
- Les consommateurs disposent de plus de fréquences et de choix des tarifs.
- Le trafic et les mouvements des aéronefs ont augmenté sur certaines lignes. (nombre)
- Les recettes des autorités aéroportuaires, des compagnies aériennes, et des agences de navigation aérienne commencent à s'améliorer.
- La compétition sur les lignes a été introduite entraînant l'amélioration de la qualité de certains services et l'introduction de plusieurs gammes tarifaires.
- Le secteur privé a commencé à investir dans le secteur aéronautique en Afrique en prenant des participations au capital des nouvelles compagnies aériennes.

---

\* ECA/RCID/009/02  
ECA/RCID/036/02

- Des arrangements de coopérations aériennes sont en cours dans plusieurs sous-régions.
- Le marché aérien africain est en voie d'unification.
- Les compagnies aériennes qui n'arrivent pas à s'adapter à l'environnement libéralisé sont entrain de se restructurer et ou de réorienter leurs services. Certaines sont entrain d'envisager de conclure des accords d'alliance.
- Les partenaires ont apporté leurs appuis au processus de libéralisation du transport aérien en Afrique. En effet, la Banque Mondiale et l'Union Européenne sont entrain d'assister les communautés économiques sous-régionales à gérer la libéralisation et à renforcer les capacités institutionnelles.

#### **IV. Eléments nécessitant une attention particulière**

34. Parmi les problèmes identifiés qui entravent la mise en oeuvre de la Décision, certains sont de nature politique et méritent qu'une attention particulière leur soit apportée. Ces problèmes incluent entre autres:

##### ***(a) Visas***

35. Dans les tâches à entreprendre, l'organe de suivi de la Décision a été confronté aux problèmes de facilitation des mouvements des personnes à l'intérieur de l'Afrique et spécialement les restrictions concernant les visas, et les retards dans l'octroi de permis de travail. Il a été indiqué que sans un assouplissement dans l'octroi des visas, les avions risquent de voler à moitié vide et ainsi la libéralisation ne saurait résoudre les problèmes de connexion à l'intérieur du continent.

36. La mise en œuvre des protocoles relatifs au mouvement des personnes des différentes communautés économiques régionales et les dispositions pertinentes du Traité instituant la Communauté Economique Africaine et l'Acte constitutif de l'Union Africaine, résoudront à long terme cette question. Ainsi, il est opportun qu'un appel soit lancé aux Etats afin qu'ils éliminent les barrières non physiques liées à l'octroi des visas.

##### ***(b) Organe d'exécution en matière de transport aérien***

37. Afin d'assurer une application uniforme de la Décision et d'assurer sa mise en œuvre effective, il a été prévu en son article 9 de la Décision de Yamoussoukro de créer un organe d'exécution dès que possible. Les principales responsabilités de cet organe seront, entre autres, la supervision et la gestion d'une industrie de transport aérien libéralisée en Afrique. Cet organe disposera de suffisamment de pouvoirs pour élaborer et faire appliquer des règles et réglementations appropriées qui offrent des

opportunités justes et égales à tous les acteurs et favorisera une saine concurrence. En attendant la mise en place d'un tel organe, l'organe de suivi a demandé aux Etats de s'appuyer sur les organes similaires de suivi des communautés économiques régionales. Au niveau continental, des consultations seront menées pour que l'organe de suivi présidé par l'OUA soit mandaté, d'ici la création de l'organe d'exécution, à jouer le rôle ci-dessus indiqué.

**(c) Règles uniformisées de la concurrence**

38. Il est apparu que la confiance ne règne pas surtout en matière de comportement correct dans l'exploitation des services car certaines compagnies ont eu tendance à éliminer, sur la base des pratiques déloyales, des compagnies aériennes afin de rester seules sur les marchés. Aussi, il a été demandé aux organisations sous-régionales de préparer des règles de concurrence établissant les conditions d'exploitation dans un environnement libéralisé. La SADC, l'EAC et le COMESA ont fait ce travail qui pourra servir de référence aux autres sous-régions.

39. Du fait que chaque sous-région est entrain se prendre des mesures nécessaires pour préparer des règles de concurrence et pour éviter la création des blocs, il est demandé à ce que le comité de suivi prépare une règle harmonisée pour la réglementation régionale de la concurrence.

**(d) Evaluation de la mise en œuvre de la Décision et vulgarisation de l'information**

40. Malgré l'entrée en vigueur depuis le 12 août 2002 de l'intégralité du texte de la Décision dans tous les Etats ayant ratifié l'Acte constitutif de l'Union Africaine, certaines autorités de l'aviation civile continuent à ne pas se conformer à l'esprit de la Décision. Dans les négociations, la Décision est acceptée selon les cas de convenance et refusée selon des cas sans une justification appropriée. Ceci pose le problème d'évaluation continue, aussi bien au niveau national que régional la collecte et l'analyse de données ainsi que la responsabilisation d'un organe pour recevoir et traiter les plaintes.

41. L'évaluation continue aux niveaux national et sous-régional aura pour but de faire le point avec les Etats et d'attirer l'attention des décideurs de politique sur les bonnes et mauvaises pratiques. Ainsi, on pourrait proposer que la CEA organise dans les années à venir, avec la participation de toutes les parties intéressées, des réunions sous-régionales sur la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro. Lors de ces réunions, on procédera aussi aux analyses et identification de l'assistance technique nécessaire comme mesure d'accompagnement. Les pays, compagnies aériennes et utilisateurs de services aériens auront l'occasion d'indiquer les problèmes rencontrés

dans chaque Etat afin que des solutions y soient apportées. Une autre question d'importance qui sera résolue par ces réunions, est la création d'un forum pour la vulgarisation des informations sur la mise en œuvre de la Décision et la favorization de la coordination des efforts des pays d'une part et des bailleurs de fonds de l'autre part.

***(e) Supervision de la sécurité***

42. La libéralisation des services aériens intra-africain telle que conçue dans la Déclaration de Yamoussoukro a conduit à l'élimination des barrières non physiques liées à l'entrée des nouvelles compagnies sur les routes aériennes. Ainsi, il est donc escompté une augmentation du nombre d'exploitants.

43. Les autorités de l'aviation civile qui accordent les autorisations d'exploitations auront à s'assurer de la conformité de toutes les compagnies aériennes avec les recommandations OACI relatives à la supervision de la sécurité. Avec l'entrée en force de la Décision de Yamoussoukro depuis le 12 août 2002 et de l'augmentation des demandes d'opérateurs, des défaillances ont été décelées dans beaucoup de pays selon les rapports d'audits de l'OACI. Cette question a fait l'objet d'une étude approfondie en Afrique de l'Ouest et du Centre et il est possible qu'un (des) organe(s) sous-régional(aux) soit mis en place pour gérer la supervision de la sécurité. Il sera recommandé d'apporter des assistances aux autres sous-régions sur la base des bonnes pratiques de la zone Afrique de l'Ouest et du Centre.

***(f) La réglementation économique***

44. Il a été constaté que la plupart des exploitants ne connaissent pas les procédures à suivre pour les demandes d'exploitations dans le cadre de la libéralisation des services aérien intra-africains. Plusieurs pays écrivent pour demander des négociations bilatérales au cours desquelles ils demandent l'application de l'esprit de la Décision de Yamoussoukro. Certains pays, sans faire les notifications appropriées aux organes de l'aviation civile, ont immédiatement appliqué les dispositions de la Décision de Yamoussoukro sur les relations négociées dans le cadre des accords bilatéraux. Ces pratiques ont entraîné des confusions et des difficultés d'exploitation de certains services aériens. Afin de remédier à cette situation, il sera recommandé aux organisations sous-régionales et au comité de suivi de préparer un document/brochure sur les procédures de réglementation des demandes d'exploitation des services aériens en Afrique.

***(f) Règlement des conflits***

45. Les dispositifs de l'article 8 de la Décision de Yamoussoukro prévoient le règlement des conflits sur la base de l'expérience de l'OACI. Il se trouve que ces expériences portent beaucoup plus sur le bilatéralisme, alors que dans le cadre de la Décision, il se peut que plus de deux Etats soient impliqués. Il est donc recommandé au comité de suivi régional de se pencher sur cette question en prenant en compte les expériences des autres régions du monde et les conclusions de la prochaine réunion mondiale de l'OACI sur les transports aériens.

**V. Conclusion et suite à donner**

46. La Décision de Yamoussoukro est un des instruments qui créent les conditions nécessaires au développement de l'industrie aéronautique en Afrique. Elle favorise la coopération aérienne, l'intégration régionale et la réalisation des objectifs de l'Union Africaine. Ainsi, tous les efforts doivent être déployés pour en assurer sa mise en œuvre totale.

47. La date de mise en œuvre effective de la Décision était le 12 août 2002, suite à la signature par le Président en exercice de la 36ème Session Ordinaire de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'OUA, ainsi des initiatives doivent être prises par les instances supérieures de l'Union Africaine (UA), des RECs et de la CEA pour s'assurer que les Etats respectent leurs engagements. C'est pour cela qu'il sera recommandé que les actions futures de la CEA, des RECs, de l'Union Africaine et des organisations en charge du développement des transports aériens en Afrique entreprennent les suivantes:

- d'organiser des évaluations et des études de cas de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro et d'organiser des réunions sous-régionales en vue d'examiner les conclusions des études et de trouver des solutions.
- de créer des organes sous – régionales pour la gestion de la supervision de la sécurité aérienne.
- d'intensifier les efforts pour la vulgarisation des informations sur la mise en œuvre de la Décision.
- d'apporter de l'assistance technique nécessaire pour renforcer les capacités nationales et sous – régionales en matière de transport aérien.
- d'assister les organisations sous – régionales et les pays dans la mobilisation des ressources nécessaires en vue d'assurer une mise en œuvre de la Décision.
- de coordonner les activités de la mise en place de Décision avec le plan à court terme du NEPAD.

- d'harmoniser les règles de concurrence afin d'éviter la création des blocs sous – régionaux et de permettre une mise en œuvre uniforme de la Décision.
- de préparer des Mémoires de clarifications nécessaires et de les envoyer aux Etats pour leurs utilisations.
- d'entreprendre les procédures nécessaires pour que l'organe régional de suivi soit doté provisoirement des attributions de l'organe d'exécution dont la création interviendra dès que les structures de l'Union africaine seront finalisées.

47. Certaines des actions soulevées pourront faire partie du programme de travail régulier des RECs, de la CEA, de l'Union Africaine, de la CAFAC, de l'AFRAA et d'autres organisations sous – régionales. Compte tenu de la limite des ressources des organisations citées ci – dessus, on pourrait envisager de mobiliser des ressources extérieures auprès des partenaires. A cet égard, la CEA en collaboration avec les membres de l'organe régional de suivi pourra préparer un programme de libéralisation du transport aérien à soumettre aux partenaires au développement.

**Annexe 1****Note de clarification - directive****PREAMBULE**

**L'ORGANE DE SUIVI** créé en application de l'Article 9 de la Décision adoptée en juillet 2000 par les chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'unité africaine, sur la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique, ci-après dénommée la Décision de Yamoussoukro,<sup>1</sup>.

**AYANT EXAMINE** les questions qui lui ont été soumises par les parties compétentes dans le cadre de la mise en œuvre de la décision de Yamoussoukro,

**CONVAINCU** de la nécessité de clarifier les dispositions pertinentes de la Décision de Yamoussoukro en vue d'assurer une plus grande convergence de vues en ce qui concerne l'interprétation et l'application de la Décision de Yamoussoukro.

**A ETABLI** la présente note de clarification - directive concernant les points ci-après que devront exploiter les Etats membres parties à la Décision de Yamoussoukro, ci-après dénommés Etats parties ou Etat partie.

***Article 2 de la Décision de Yamoussoukro : Portée de la Décision de Yamoussoukro***

1. Il est entendu qu'aux termes du présent Article, les dispositions des accords et des instruments juridiques bilatéraux et/ou multilatéraux sur les services aériens qui sont incompatibles avec la Décision de Yamoussoukro, sont suspendues et restent suspendues tant que la Décision de Yamoussoukro et la Présente Note seront en vigueur. En particulier, les dispositions de tels instruments et accords sur l'accès aux marchés, la fixation des tarifs, la capacité et la désignation sont automatiquement annulées et remplacées par les dispositions pertinentes de la Décision de Yamoussoukro.

2. La Décision de Yamoussoukro et toutes ses dispositions ont préséance et annulent par conséquent tous les accords bilatéraux et multilatéraux pertinents en vigueur sur les services aériens en Afrique.

En raison de ce qui précède, les Etats parties, le cas échéant :

- a) Prennent toutes les mesures administratives et juridiques ou autres nécessaires, dans les plus brefs délais, pour reconnaître officiellement la Décision de Yamoussoukro dans leurs juridictions respectives en publiant

---

<sup>1</sup> La décision est entrée en vigueur le 12 août 2000 après sa signature par le Président de la ..... Session des chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA tenue à Lomé – Togo.

les approbations officielles et autres qui seront nécessaires pour la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro et ;

- b) Notifient au secrétariat de l'Organe de suivi ainsi qu'au secrétariat des organisations sous-régionales compétentes et aux autres Etats parties, les mesures prises figurant à l'Annexe (2) du présent document.

***Article 5 de la Décision de Yamoussoukro : Capacité et fréquence***

3. Aux fins de l'article 5 de la Décision de Yamoussoukro, les Etats membres sont convenus que par «d'autres considérations spéciales», on entend toutes les autres considérations qui, même si elles ne rentrent pas strictement dans les catégories de «considérations d'ordre environnemental, de sûreté et techniques», sont essentiellement techniques par nature mais ont des objectifs similaires ou connexes tels que la pénurie ou le rationnement de carburant, la réparation des pistes, les grèves, les raisons de sécurité, les situations d'urgence, qui ne sont pas prévus comme des mesures de protection des intérêts commerciaux ou économiques d'une compagnie aérienne.

4. Lorsqu'un Etat partie estime que l'intervention stipulée dans l'Article 5 susmentionné en vue d'imposer des conditions, des limitations ou le refus d'augmenter la capacité et le nombre de fréquences est nécessaire, cet Etat partie notifie, au moins 60 jours avant cette intervention aux autres Etats parties, aux communautés économiques régionales compétentes et au secrétariat de l'Organe de suivi, en en fournissant la justification appropriée, de la raison motivant l'intervention pour permettre des consultations avant l'application effective de la mesure. La mesure ne peut être mise en œuvre que si, dans les 30 jours qui suivent sa notification, un Etat partie ou les communautés économiques régionales concernés et l'Organe de suivi, ne la contestent pas.

5. Sur la base de la définition «d'autres considérations d'ordre environnemental, de sûreté, techniques ou spéciales », un Etat partie peut imposer des conditions, limiter ou refuser l'augmentation de la capacité ou du nombre des fréquences à condition que ces mesures :

- a) Soient non discriminatoires et appliquées dans des conditions uniformes à tous les transporteurs et conformes à l'Article 15 de la Convention de Chicago, sans discrimination en raison de la nationalité ou de l'identité des transporteurs aériens.
- b) Aient une validité limitée.
- c) N'affectent pas excessivement les objectifs de la Décision de Yamoussoukro.
- d) Ne faussent pas trop la concurrence entre les transporteurs aériens.

- e) Ne soient pas trop restrictives pour remédier au problème et qu'elles ne soient pas plus restrictives que celles appliquées aux transporteurs d'un Etat partie ou non à la Décision de Yamoussoukro.

6. A la demande d'un Etat partie ou à leur propre initiative, les communautés économiques régionales ou l'Organe de suivi examinent la mesure indiquée dans le paragraphe 6 ci-dessus. Lorsque les communautés économiques régionales et/ou l'Organe de suivi décident, dans un délai maximum de 30 jours après avoir été informés de la mesure susmentionnée, de l'examiner, ils indiquent dans le même temps si la mesure peut être mise en œuvre intégralement ou partiellement, en tenant compte, en particulier des effets irréversibles possibles. Les CER prennent d'abord leur décision et l'Organe de suivi peut, si la question lui a été soumise, prendre une décision séparée.

7. Jusqu'à ce que les communautés économiques régionales ou l'Organe de suivi donnent les solutions finales, l'Etat partie s'abstient de mettre en œuvre les mesures indiquées au paragraphe 6 ci-dessus.

8. Tout Etat partie peut renvoyer la décision des communautés économiques régionales à l'Organe de suivi dans un délai de 30 jours. L'Organe de suivi, agissant à la majorité des deux tiers de ses membres peut, après examen des cas, prendre une décision différente de celle des communautés économiques régionales dans un délai de 30 jours. Dans ce cas, la décision de l'Organe de suivi a préséance sur la décision antérieure des CER.

#### ***Article 6 de la Décision de Yamoussoukro : Désignation***

9. Aux fins de l'Article 6 de la Décision de Yamoussoukro, les Etats parties réaffirment d'un commun accord qu'il est entendu que tout Etat partie a le droit de désigner plusieurs compagnies pour exploiter les services de transport aérien intra-régional à condition que ces compagnies remplissent les conditions d'éligibilité.

10. La désignation est notifiée à l'autre partie par écrit et par voie diplomatique avec copie aux communautés économiques régionales et à l'Organe de suivi. L'Etat partie qui délivre l'autorisation d'exploitation des services de transport aérien, notifie cette autorisation aux communautés économiques régionales et à l'Organe de suivi.

#### ***Article 7 de la Décision de Yamoussoukro : Règles de concurrence***

11. L'Organe de suivi est chargé d'élaborer des règles de concurrence unifiées, notamment des règles de sécurité et de sauvegarde pour assurer l'exploitation dans un

environnement libéralisé mais ce processus ne doit pas être utilisé comme une conditionnalité pour la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro.

12. Par conséquent, en attendant les règles de concurrence unifiées :

- i) Les organisations sous-régionales qui ont élaboré leurs propres règles de concurrence, continueront à les utiliser.
- ii) Celles qui ne les ont pas élaborées peuvent, si elles le désirent, utiliser les règles mentionnées à l'alinéa (i) ci-dessus ou les conclusions pertinentes des travaux de l'OACI ainsi que l'Article 11 de l'Accord multilatéral de libéralisation du transport aérien pour la coopération économique Asie - Pacifique dont une copie est jointe au présent document, à toutes fins utiles.

***Article 9 de la Décision de Yamoussoukro : Organe de suivi***

13. L'Organe de suivi composé de l'Union africaine (Président), de la CEA (secrétariat), de la CAFAC (rapporteur), de l'AFRAA, et assisté des représentants des organisations économiques sous régionales, se réunit au moins deux fois par an. Dans l'exercice de ses fonctions, l'Organe de suivi fait participer toutes les CER au processus de prise de décisions sur les questions relatives à la mise en œuvre de la Décision. L'Organe d'exécution sera créé dans le cadre de l'Union africaine et entre-temps, l'Organe de suivi assumera les fonctions de l'Organe d'exécution.

***Article 10 de la Décision de Yamoussoukro : Suspension des engagements***

14. Par le paragraphe 1 de l'Article 10 de la Décision de Yamoussoukro, il est entendu que la suspension des engagements ne s'applique qu'à la cinquième liberté des droits de trafic en ce qui concerne les routes où il y a des quatrième et troisième opérateurs. Il est également entendu que les dispositions dudit paragraphe ne s'appliquent pas aux tarifs, étant donné qu'aucune disposition y afférente, n'est actuellement formulée au titre de l'Article 4 de la Décision de Yamoussoukro. Il n'y aura pas de suspension après le 12 août 2002.

15. Aux fins de l'Article 4 de la Décision de Yamoussoukro, il est entendu que seules les compagnies éligibles dans les marchés intra-africains sont autorisées à introduire de « nouveaux produits sur le plan des tarifs » ou à proposer des tarifs inférieurs à ceux appliqués sur le marché pour les mêmes produits et services.

***Article 11.4 de la Décision de Yamoussoukro : Consultation/médiation***

16. Si un Etat partie estime qu'une action est incompatible avec les considérations énoncées dans le présent Protocole ou qu'une action mise en œuvre conformément aux dispositions ci-dessus est considérée par les autorités aéronautiques de cet Etat comme portant sérieusement préjudice à sa compagnie désignée, il sollicite une consultation/médiation et notifie, dans les meilleurs délais, à l'autre Etat, aux communautés économiques régionales compétentes et à l'Organe de suivi, les motifs de sa plainte. Cette consultation commence le plus tôt possible, mais dans les 30 jours qui suivent la date où l'autre Etat, les communautés économiques régionales compétentes et l'Organe de suivi ont reçu une demande écrite, notamment une explication des questions à discuter.

17. A la confirmation de la date de la consultation, l'Etat partie requérant notifie à tous les autres Etats parties, la consultation et les questions à examiner. Les Etats parties coopèrent en fournissant les informations nécessaires en vue d'un règlement rapide et acceptable des questions. La consultation/médiation prend fin dans les 21 jours qui suivent la requête avec l'assistance d'un médiateur neutre, de préférence un expert en transport aérien sélectionné sur une liste établie à l'avance, tenue par les communautés économiques régionales et sous-régionales et l'Organe de suivi.

18. Chaque Etat partie à la consultation/médiation se conforme à la solution finale.

***Rôle des communautés économiques régionales (CER)***

19. Les organisations sous-régionales et régionales sont encouragées à poursuivre et à intensifier leurs efforts dans la mise en œuvre de la Décision et de la présente Note de clarification - directive.

***Portée du Protocole***

20. La présente Note sert comme directive et de base pour interpréter officiellement et comprendre les articles de la Décision de Yamoussoukro et les questions qui y sont traitées. La présente Note peut être complétée et/ou élargie par d'autres protocoles, le cas échéant.

Signé :  
Président de l'Organe de suivi

***Notification à signer par le Ministre responsable de l'aviation civile***

Je, soussigné, M/Mme ..... représentant dûment le Gouvernement de ..... a l'honneur par la présente, de notifier que, conformément aux dispositions pertinentes de la Note de clarification approuvée par la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'union africaine, le Gouvernement de ..... a pris toutes les mesures nécessaires pour mettre en œuvre la Note de clarification et la Décision de Yamoussoukro dans son territoire et a donné des instructions, à cet effet, à toutes ses institutions compétentes.

Le Gouvernement de ..... notifie en outre que toutes les lois nationales, tous les accords et instruments juridiques bilatéraux et/ou multilatéraux concernant le transport aérien conclus avec d'autres Etats parties qui ont pris des engagements similaires incompatibles avec les dispositions de la Décision de Yamoussoukro, sont suspendus tant que la Décision de Yamoussoukro et les engagements pris au titre de la Note de clarification seront en vigueur.

**Signature**

**Ministre responsable de l'aviation civile**