



MARCHÉ UNIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN AFRICAIN

Vers un ciel unique africain

DÉCISION RELATIVE À LA MISE EN ŒUVRE DE LA
DÉCLARATION DE YAMOUSSOUKRO CONCERNANT LA
LIBÉRALISATION DE L'ACCÈS AUX MARCHÉS DU
TRANSPORT AÉRIEN EN AFRIQUE

LIGNES DIRECTRICES POUR LA NÉGOCIATION
D'ACCORDS SUR LES SERVICES AÉRIENS ENTRE LES
ÉTATS MEMBRES DE L'UNION AFRICAINE ET LES ÉTATS
ET RÉGIONS NON-AFRICAINS

COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE (CAAC)
MODÈLE D'ACCORD SUR LE SERVICE AÉRIEN (ASA)
CONFORME À LA DÉCISION DE YAMOUSSOUKRO

POLITIQUE AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE (PAAC)



AVANT PROPOS

Avec le lancement du Marché unique du transport aérien africain le 28 janvier 2018, l'industrie aéronautique africain a franchi une étape historique. Le Marché unique du transport aérien africain a été désigné comme projet phare de l'Agenda 2063 de l'Union africaine par la Conférence des chefs d'État et de gouvernement lors de la 24ème Session ordinaire tenue en janvier 2015 à Addis-Abeba, en Ethiopie **[Assemblée/UA/Déc.565(XXIV)1]**, plaçant ainsi la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation du marché du transport aérien en Afrique dans le contexte de l'Agenda 2063. Les chefs d'État et de gouvernement ont également adopté la Déclaration sur la création du Marché unique du transport aérien africain **[Assemblée/UA/Del. 1 (XXIV)]**.



En tant que Président de la Commission de l'Union Africaine, j'ai eu le privilège d'inviter et d'assister le Président Paul Kagamé, Président de l'Union africaine et Président de la République du Rwanda, pour lancer le Marché unique du transport aérien africain le 28 janvier 2018, lors de la 30ème Session ordinaire de l'Union africaine tenue à Addis Abéba. La décision de la Conférence portant création du Marché unique du transport aérien africain [Assemblée/UA/Déc.665(XX)] prévoit que l'opérationnalisation du marché unique passera par la mise en œuvre intégrale de la Décision de Yamoussoukro de 1999. passera par la mise en œuvre intégrale de la décision de Yamoussoukro.

Il y a trente ans, en 1988, les ministres africains de l'aviation se sont réunis dans la ville de Yamoussoukro, en Côte d'Ivoire, et ont élaboré une vision pour l'industrie aéronautique africaine, alors connue sous le nom de Déclaration de Yamoussoukro sur une nouvelle politique africaine du transport aérien. Dix ans plus tard, les ministres se sont à nouveau réunis au même endroit et ont élaboré des mesures concrètes pour assurer la libéralisation du marché du transport aérien en Afrique à travers la Décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique, également appelée Décision de Yamoussoukro (DY). La Décision a été adoptée par la Conférence des chefs d'État et de gouvernement en juillet 2000, à Lomé **[AHG/OUA/Déc.1(IV)]**. A cet égard, je voudrais féliciter la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), qui a joué un rôle déterminant dans la formulation de la Déclaration de Yamoussoukro de 1988 et de la Décision de Yamoussoukro de 1999.

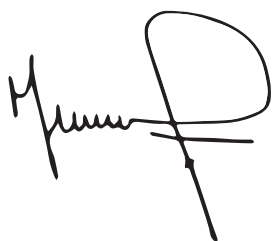
Je suis heureux d'avoir l'occasion de rédiger cet avant-propos de cette édition de Décision de Yamoussoukro, qui comprend une réimpression de la décision initiale avec quelques mises à jour. Cette édition comprend une révision de l'Annexe 2 sur les devoirs et responsabilités de l'Organe de suivi de la Décision de Yamoussoukro, comme le prévoit l'article 9.2 de la Décision, la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique assurant le secrétariat de l'Organe. Cette édition comprend également les principaux textes institutionnels et réglementaires de la Décision de Yamoussoukro, adoptée lors du 30ème Sommet de l'Union africaine tenu en janvier 2018, à savoir : l'Annexe 4 sur le Règlement des attributions, fonctions et opérations de l'Agence d'exécution, l'Annexe 5 sur le Règlement sur la régulation de la concurrence dans les services de transport aérien en Afrique et l'Annexe 6 sur la protection des consommateurs de services de transport aérien. Ces instruments seront complétés par l'Annexe 3 sur le Mécanisme de règlement des différends qui devrait être finalisée et adoptée en 2019.

Ces Textes institutionnels et réglementaires sont essentiels au bon fonctionnement du Marché unique du transport aérien africain. L'annexe4 sur les attributions et fonctions de l'Agence d'exécution définit clairement les compétences et les règlements qui permettraient à l'Agence de gérer et de superviser efficacement le marché unique du transport aérien africain. L'Agence

est également chargée de promouvoir une saine concurrence et de veiller à ce que les droits des consommateurs soient protégés conformément aux annexes 5 et 6, qui fournissent le cadre juridique nécessaire à cet effet. Plus précisément, l'application intégrale des règles de concurrence porte sur des questions telles que l'abus de position dominante, l'interdiction de la discrimination dans les réglementations nationales et la régulation d'autres comportements anticoncurrentiels.

Dans le cadre du marché unique du transport aérien africain, les passagers peuvent s'attendre à être traités équitablement. Les consommateurs de services de transport aérien sont désormais protégés contre tout traitement inéquitable dans l'offre de services et peuvent s'attendre à une compensation en cas de violation de leurs droits par les fournisseurs de services de transport aérien, y compris un mécanisme permettant au consommateur de demander réparation. Dans le cadre de la mise en place du marché unique du transport aérien africain, les Africains et les autres voyageurs sur le continent devraient s'attendre à ce que leur expérience de voyage change à bien des égards. Nous nous attendons à une amélioration de la disponibilité des vols et à une plus grande connectivité interrégionale entre diverses villes, centres commerciaux et autres destinations importantes en Afrique, et pas seulement dans les capitales. En outre, il y aura une réduction massive des prix des billets d'avion et des temps de voyage, grâce à l'élimination des échanges inutiles et des temps d'attente dans les aéroports. La croissance du trafic intra-africain devrait permettre aux compagnies aériennes africaines de transporter davantage de passagers et de fret, améliorant ainsi leur rentabilité. Le marché unique du transport aérien africain regorge d'un énorme potentiel pour faciliter l'intégration du continent. Il joue un rôle prépondérant dans le fonctionnement de la Zone continentale africaine de libre-échange et la matérialisation du Passeport africain.

Ce nouveau tirage de la Décision de Yamoussoukro et de ses nouvelles annexes aidera les régulateurs de l'industrie aéronautique africaine à atteindre l'objectif d'une libéralisation complète du marché du transport aérien africain. L'industrie aéronautique africaine doit également maintenir des normes élevées en matière de sûreté et de sécurité afin d'assurer un marché du transport aérien sûr et efficace. Au nom de l'Union africaine, je tiens à exprimer notre profonde gratitude à la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, à la Commission africaine de l'aviation civile, à l'Association africaine des compagnies aériennes, à l'Organisation de l'aviation civile internationale, à l'Association internationale des compagnies aériennes, au personnel de la Commission de l'Union africaine, aux communautés économiques régionales et aux autres partenaires du secteur aérien africain pour le travail assidu et le soutien continu qu'ils ont fournis dans la mise en place du Marché unique du transport aérien africain. Je tiens également à féliciter les États membres qui ont souscrit à l'Engagement solennel de mettre pleinement en œuvre la Décision de Yamoussoukro en vue de la création du marché unique du transport aérien africain. Nous remercions tout particulièrement Airbus Africa & Middle East pour avoir sponsorisé la publication et l'impression de ce document et la société Boeing pour avoir soutenu l'activité de lancement. Je suis convaincu que la pleine opérationnalisation du Marché unique du transport aérien africain nous donnera l'élan essentiel vers la construction de L'AFRIQUE QUE NOUS VOULONS: une Afrique intégrée, prospère et pacifique.



Moussa Faki Mahamat

**Président de la commission de l'Union Africaine
Addis Abeba, Ethiopie**

PRÉFACE

La Commission économique pour l'Afrique (CEA) a toujours reconnu l'importance du transport aérien pour l'intégration régionale de l'Afrique et le développement économique du continent en général. C'est dans ce contexte qu'elle continue de jouer un rôle de premier plan dans le développement de la politique africaine de l'aviation civile. La Commission a contribué à façonner le contenu de la Déclaration de Yamoussoukro sur la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique. Elle a également été le fer de lance du processus qui a conduit à l'adoption de la Déclaration en octobre 1988. La Déclaration visait à créer un environnement propice au développement des services aériens intra-africains et internationaux.



La CEA a également participé activement à la formulation de la décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro en 1999. La Décision a éclairé l'arrangement entre les États parties en vue de la libéralisation progressive des services réguliers et non réguliers de transport aérien intra-africain. Les facteurs qui ont présidé à l'adoption de la Déclaration de Yamoussoukro et de la décision relative à sa mise en œuvre sont toujours d'actualité. Parmi ces facteurs figurent la mondialisation de l'économie mondiale, l'impératif d'intégration régionale en Afrique, en particulier la libre circulation des personnes, des biens et des services, et la volonté de stimuler le développement du transport aérien intra-africain. Plus précisément, la Décision de Yamoussoukro vise à éliminer les barrières non physiques qui entravent le développement durable des services de transport aérien sur le continent, à créer un environnement propice à la fourniture de services de transport aérien sûrs, fiables et abordables, à libéraliser le marché intra-africain de l'aviation, notamment en ce qui concerne les droits de trafic, la capacité, la fréquence et la tarification, et à améliorer la coopération entre compagnies africaines et la qualité du service aux consommateurs, notamment.

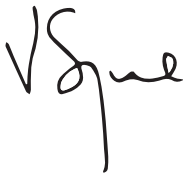
La signature de l'Accord de libre-échange continental africain (AfCTFA) à Kigali en mars 2018 par 44 pays africains et par 5 autres pays à Nouakchott en juillet 2018 a constitué une étape majeure dans le processus d'intégration régionale du continent. Le fait que cet événement marquant ait été rapidement suivi de la ratification de l'accord par quatre pays - le Ghana, le Kenya, le Rwanda et le Niger - illustre de fort belle manière la détermination des États membres à rendre l'accord opérationnel. Les avantages potentiels de la zone de libre-échange ne peuvent être surestimés. La CEA estime que l'AfCTFA a le potentiel de stimuler le commerce intra-africain à hauteur de 53 % en éliminant les droits d'importation et de doubler ce commerce si les barrières non tarifaires sont également réduites.

Toutefois, l'insuffisance des services de transport aérien intra-africain pourrait entraver la libéralisation totale des avantages de l'AfCTFA. La nécessité urgente d'améliorer la connectivité en Afrique dans le contexte de l'AfCTFA donne donc une impulsion à la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro. La Décision souligne également l'importance du Marché unique du transport aérien africain (SAATM), projet phare de l'Agenda 2063 de l'Union africaine, qui vise à relever le défi de la connectivité et des tarifs de transport aérien élevés par la mise en œuvre intégrale de la Décision de Yamoussoukro. Une étude de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et de l'Association des compagnies aériennes internationales (IATA) en 2015 a indiqué qu'une libéralisation totale du transport aérien entre 12 pays africains (Afrique du Sud, Algérie, Angola, Égypte, Éthiopie, Ghana, Kenya, Namibie, Nigeria, Sénégal, Tunisie et Ouganda) ajouterait 1,3 milliard USD par an à leur PIB et créerait 155 000 nouveaux emplois.

Les consommateurs ne sont pas en reste car ils bénéficieront également d'une augmentation de 75 % des services directs et réaliseront des économies sur les billets d'avion de l'ordre de 25 à

35 %, d'une valeur de 500 millions de dollars. Il est donc encourageant de constater que 26 pays africains ont, à ce jour, signé l'Engagement solennel envers la SAATM. C'est un pas dans la bonne direction, mais il est souhaitable que tous les pays africains s'engagent au SAATM et appliquent pleinement la Décision de Yamoussoukro. Le présent document devrait contribuer à la réalisation de cet objectif. Ce document est une réimpression de la décision initiale et comprend une version révisée de l'annexe sur les fonctions et responsabilités de l'Organe de suivi de la Décision, dont la CEA assure le secrétariat. Il comprend également des textes réglementaires sur les attributions, les fonctions et les opérations de l'Agence d'exécution; la concurrence dans les services de transport aérien en Afrique; la protection des consommateurs. Le document facilitera la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro puisqu'il s'agit d'un outil pour orienter le fonctionnement des structures de gouvernance; il sensibilisera les principales parties prenantes et leur fera mieux connaître la Décision, notamment les avantages de sa mise en œuvre intégrale.

Je me réjouis que la CEA fasse partie du partenariat vers un marché unique du transport aérien africain pleinement opérationnel, dirigé par la Commission de l'Union africaine (CUA) et comprenant notamment la CAFAC, l'African Airlines Association (AFRAA), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'IATA. Un marché unique du transport aérien africain pleinement opérationnel attirerait les investissements du secteur privé et accroîtrait la concurrence ainsi que l'efficacité du secteur. Cela contribuerait à approfondir l'intégration régionale sur le continent et à optimiser les gains de la zone de libre-échange continentale africaine.



Vera Songwe

Secrétaire exécutif

Commission économique pour l'Afrique

Tout d'abord, je voudrais commencer mon discours en exprimant notre sincère gratitude à Son Excellence, le Président Faure Essozimna Gnassingbé, Président du Togo et Champion du Marché Unique du Transport Aérien Africain (MUTAA), pour ses efforts infatigables dans la promotion de la mise en œuvre complète du MUTAA. Nous exprimons également notre reconnaissance au Président du Sénégal, pays hôte de la CAFAC, le Président Macky Sall. Je tiens à féliciter et à remercier le Bureau de la CAFAC et le Secrétaire général, ainsi que leur équipe, pour leurs réalisations remarquables et l'excellent travail accompli dans le déploiement de la nouvelle approche visant à accélérer la mise en œuvre intégrale du MUTAA par le lancement du projet pilote de mise en œuvre du MUTAA lors de l'anniversaire de la DY, le 14 novembre 2022 à Dakar, au Sénégal, auquel 14 ministres africains des transports/de l'aviation ont pleinement participé,



Permettez-moi également d'exprimer notre appréciation à toutes les autorités de l'aviation civile de nos États membres, à l'OACI, à l'AFRAA, à l'IATA, à l'ACI-Afrique, à la Banque africaine de développement, à la Banque mondiale, à l'Union européenne, et à tous ceux qui contribuent d'une manière ou d'une autre à renforcer la capacité de la CAFAC à remplir son mandat en tant qu'agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro et à rendre opérationnel le Marché unique du transport aérien africain (MUTAA), ma sincère gratitude pour vos efforts et votre disponibilité à entreprendre la présente réunion.

Des efforts considérables ont été déployés à différents niveaux par les États africains, notamment les 35 États membres du MUTAA, pour se conformer aux exigences de la Décision de Yamoussoukro et du MUTAA, mais de nombreux défis subsistent, tels que la persistance de redevances et de droits d'aviation élevés, d'une coopération insuffisante entre les compagnies aériennes, d'une augmentation du coût du carburant, de la crise économique et sociale qui affecte les revenus des passagers, etc.

Il est nécessaire de surmonter ces nombreuses contraintes et de relever également les autres défis auxquels est confrontée la libéralisation du transport aérien en Afrique.

Les questions suivantes se posent aujourd'hui en Afrique :

i) Pourquoi, au moment de la création du MUTAA, et compte tenu des impératifs d'intégration du continent, continue-t-on à penser qu'il faut restreindre l'octroi des droits de trafic de cinquième liberté et ne créer que des compagnies aériennes nationales ?

ii) Comment le « protectionnisme » nous permet-il de construire un système intégré de transport aérien continental capable de concurrencer efficacement les autres régions du monde, et comment ces compagnies aériennes nationales comptent-elles financer les investissements nécessaires à leur développement, accéder au crédit, se conformer aux normes internationales de sécurité et de sûreté aériennes ? Nos pays doivent-ils continuer à lutter pour soutenir des compagnies aériennes structurellement déficientes en concurrence avec des compagnies aériennes étrangères rentables opérant sur nos marchés ?

Une libéralisation réussie des services de transport aérien par le biais de la DY et du MUTAA en Afrique permettra à nos États membres d'accélérer leur développement socio-économique grâce à un accès plus facile à leurs territoires et à leurs ressources, de consolider leurs relations internationales et commerciales avec les donateurs et les partenaires, ainsi que de réduire les effets négatifs de la famine, de la guerre et des épidémies grâce à un acheminement rapide des denrées alimentaires et des médicaments. En effet, l'aviation devrait être un catalyseur du développement socio-économique et de l'intégration du continent.

La croissance future de l'aviation soutient fortement la réalisation de l'Agenda 2063 de l'Union africaine (UA), en favorisant une croissance inclusive et un développement durable et en accélérant l'intégration des économies africaines.

La connectivité aérienne accrue alimente le réinvestissement dans l'aviation, créant ainsi un cycle dynamique et sain de développement national complémentaire de l'aviation et de l'économie avec des infrastructures de classe mondiale.

Oui, nous pensons qu'il est temps de changer de voie en adoptant une nouvelle approche pour aider les États africains à mieux se préparer et se porter volontaires pour la libéralisation complète du transport aérien en Afrique et l'intégration du continent en réponse aux besoins de nos compagnies aériennes et de la population africaine, conformément à la décision de la 18e session ordinaire de la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'UA (Addis-Abeba, Éthiopie, janvier 2012), qui a adopté la création d'une zone de libre-échange continentale (AfCFTA).

L'objectif de l'AfCFTA est, entre autres, de développer le commerce intra-africain par une meilleure harmonisation et coordination de la libéralisation du commerce, y compris le transport aérien, et des régimes de facilitation.

Je souhaite confirmer le soutien de la Commission de l'Union africaine à la CAFAC pour faire avancer le développement durable de l'industrie du transport aérien sur le continent. L'accélération de l'opérationnalisation et de la mise en œuvre du MUTAA a été l'une de nos plus grandes priorités depuis 2020, non seulement pour soutenir le redémarrage et la reprise de l'industrie après la pandémie de COVID-19, mais aussi pour repositionner le secteur de l'aviation africaine sur une voie rénovée qui permettra l'intégration socio-économique de notre continent.

Je souhaite réitérer notre engagement à mobiliser tous nos partenaires pour soutenir la CAFAC dans cette période critique de redressement de l'industrie du transport aérien. En plus du renforcement institutionnel de la CAFAC par le biais du projet financé par la BAD, la CUA a mobilisé l'assistance technique à la CAFAC par le biais du Mécanisme de soutien aux infrastructures (MSI) de l'UE pour soutenir diverses composantes du plan d'action prioritaire conjoint du MUTAA, mais également par le biais du partenariat UA/UE.

J'ai le plaisir de vous informer que la CAFAC a récemment reçu un soutien supplémentaire de 5 millions d'euros par le biais de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) avec pour objectif principal d'accélérer certaines actions nouvelles et en cours dans le cadre du plan d'action prioritaire conjoint (JPAP) du MUTAA, en particulier la question du coût élevé du transport aérien sur le continent et le règlement des différends dans le cadre de la DY. Tout en améliorant la connectivité il est également important d'établir une industrie de l'aviation qui soit abordable pour les Africains et compétitive par rapport aux autres modes de transport, l'objectif global étant de faciliter le commerce intra-africain et la libre circulation des personnes et des biens.

Je suis également heureuse de vous informer que le mécanisme de règlement des différends du MUTAA a été récemment adopté par le STC-TTIIIE en juin 2022 et approuvé par le Conseil exécutif de l'UA en juillet 2022. Ce mécanisme de règlement des différends permettra de traiter tout différend lié à l'application et à l'interprétation des dispositions de l'Accord sur le développement de la jeunesse et de la mise en œuvre du MUTAA.

Alors que l'Afrique a récemment accueilli la COP27 à Sharm Al-Sheikh, en Égypte, avec des recommandations et des actions notables sur le changement climatique et la durabilité environnementale, les efforts actuels de la CAFAC pour finaliser le plan continental de protection de l'environnement de l'aviation sont essentiels pour s'assurer que le secteur de l'aviation n'est pas laissé de côté dans les efforts de réduction et d'élimination des émissions de CO2 du transport.

Je terminerai mon discours en appelant tous les États membres africains à soutenir pleinement la CAFAC dans l'exécution de son mandat en tant qu'agence spécialisée de l'UA dans le domaine de l'aviation civile et agence d'exécution de la DY.

Je note et apprécie également le soutien important du champion du MUTAA, Son Excellence le Président Faure Essozimna Gnassingbé, dans le lancement du Club des États africains prêts et volontaires qui disposent déjà des outils nécessaires à la mise en œuvre du MUTAA.

Merci.

Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), l'agence d'exécution de la décision de Yamoussoukro (DY)



Message du Secrétaire Général de la CAFAC

Partout dans le monde, l'aviation joue un rôle de catalyseur du développement économique et de l'émancipation sociale. En Afrique, elle joue, de surcroît, un rôle existentiel en tant qu'accélérateur de la liberté, avec un énorme potentiel de transformation pour ses habitants et ses industries.

L'un des repères traditionnels de l'importance d'une région dans l'aviation internationale a été la taille de sa population. Une estimation du nombre de passagers en 2019 en Afrique (OACI) a permis d'établir que plus de 100 millions de passagers ont été transportés dans le marché africain en 2019, alors que la même année, le transport aérien de passagers dans l'Union européenne (UE-28) a battu un record de plus de 1,1 milliard de passagers, contre 228 millions pour le Moyen-Orient, et plus de 305 millions pour l'Amérique latine, et ce, bien que ces régions soient plus petites que l'Afrique. Cela montre que les compagnies aériennes africaines disposent d'une base nettement plus réduite pour mettre en place des opérations intercontinentales en concurrence avec d'autres compagnies aériennes.

La petite taille du marché intérieur africain est fonction de nombreux facteurs, notamment les infrastructures, les restrictions aéro-politiques, y compris les modèles industriels traditionnels de marchés intérieurs fermés, les intérêts nationaux forts et les accords bilatéraux de services aériens restrictifs (BASA).

La vision de l'aviation africaine dans le cadre de l'Agenda 2063 de l'UA est d'arriver à une Afrique entièrement connectée, prospère et unie, car l'aviation peut jouer un rôle fondamental dans la recherche

d'une prospérité économique et sociale à long terme en Afrique. En effet, le transport aérien est un service essentiel et un catalyseur pour favoriser le commerce et promouvoir le tourisme et le développement régional. Par conséquent, une initiative stratégique qui pourrait contribuer à renforcer les bases du secteur de l'aviation en Afrique est le marché unique du transport aérien africain (MUTAA) et la promotion de sa mise en œuvre complète.

La décision de Yamoussoukro (DY) de novembre 1999 visait à libéraliser les voyages internationaux entre les pays africains en favorisant la liberté des prix, en levant les contraintes de capacité et de fréquence, et en autorisant les vols de cinquième liberté. Compte tenu de la petite taille globale du marché africain du transport aérien, l'autorisation des vols de cinquième liberté constitue une étape importante dans le développement et la croissance du marché, car elle permet de répartir la capacité d'un avion entre plusieurs destinations internationales sur un seul vol commercialisé. Le succès de la mise en œuvre peut se mesurer au nombre de connexions d'aéroports internationaux desservis par des vols à escales multiples en Afrique.

La libéralisation totale du transport aérien en Afrique permettra de relever les défis en matière de transport et de logistique auxquels notre continent est confronté, notamment en ce qui concerne la connectivité du transport intra-africain. Elle permettra également d'accroître la productivité, d'encourager les investissements dans le secteur de l'aviation et l'innovation, d'améliorer le commerce et le tourisme intra-africains et de renforcer la capacité et l'efficacité des transporteurs nationaux et des autres compagnies aériennes africaines. De toute évidence, la mise en œuvre complète du MUTAA est l'un des principaux catalyseurs de la zone de libre-échange continentale africaine (AfCFTA), qui conduira à la durabilité du secteur du transport aérien en Afrique.

La Commission africaine de l'aviation civile, sous un nouvel élan, a récemment lancé le projet pilote de mise en œuvre du MUTAA en vue d'accélérer la libéralisation complète du marché africain du transport aérien. La vision est de transformer l'aviation africaine d'une manière durable qui assurera la pleine réalisation des avantages du développement socio-économique promis par le transport aérien pour atteindre les objectifs de l'Agenda 2063 de l'UA d'une Afrique intégrée, pacifique et prospère, où le transport aérien est censé jouer un rôle central en tant que levier de la croissance économique, de la réduction de la pauvreté, de l'accès aux soins de santé, à la nourriture et à l'éducation, tout en améliorant la mobilité et en reliant les différentes cultures.

Je suis assez optimiste quant à l'avenir du transport aérien en Afrique, malgré les défis qui sont actuellement inhérents et associés au secteur. Depuis la mise en place de l'Agence d'Exécution, beaucoup de travail a été fait et des progrès sont réalisés, bien que lentement, pour positionner le secteur pour une croissance transformationnelle.

L'édition actuelle comprend l'annexe 4 de la DY - Règlement sur le mécanisme de règlement des différends - récemment adoptée, les lignes directrices de la politique extérieure pour la négociation d'accords de services aériens avec d'autres régions ou pays. Elle comprend également le modèle d'accord de service aérien conforme à la DY de la CAFAC, qui peut être utilisé comme un accord plurilatéral entre plus de deux États à l'appui du projet pilote de mise en œuvre du MUTAA et, enfin, de la Politique africaine révisée de l'aviation civile (AFCAP).

Enfin, permettez-moi de saisir cette occasion pour appeler nos partenaires et les parties prenantes à maintenir notre coopération et notre collaboration afin d'exploiter les possibilités prometteuses dans le domaine de l'aviation et de tirer parti de nos nombreux intérêts communs en la matière.

Mme Adefunke Adeyemi
Secrétaire général,
Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)



-

-

RÉÉDITION

ECA/RCID/CM.CIVAV/99/RPTANNEXE I

DÉCISION RELATIVE À LA MISE EN ŒUVRE DE LA DÉCLARA-
TION DE
YAMOOUSSOUKRO CONCERNANT LA
LIBÉRALISATION DE L'ACCÈS AUX MARCHÉS DU TRANSPORT
AÉRIEN EN AFRIQUE

[AHG/OUA/AEC/Dec.1(IV)]. ET ANNEXES

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE A

Décision relative à la mise en œuvre de la déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique - [ahg/oua/aec/dec.1(iv) 8

ANNEXE 1(a)

Formulaire de déclaration d'engagement sur la Décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique..... 20

ANNEXE 1(b)

Formulaire de déclaration d'engagement 3 sur la Décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique..... 21

ANNEXE 1(c)

Formulaire de déclaration d'engagement 4 sur la décision relative à la mise en œuvre de la déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique..... 22

ANNEXE 2

Devoirs et responsabilités révisés de l'organe de suivi de la décision de Yamoussoukro tels qu'amendés par le Comité technique spécialisé de l'Union Africaine sur les transports, les infrastructures intercontinentales et inter-régionales, l'énergie et le tourisme, Lomé, Togo mars 201723

ANNEXE 3

Règles et les procédures du mécanisme de règlement de différends.....26

PARTIE I – Dispositions introductives.....28

PARTIE II - Négociations, conciliation et médiation.....31

PARTIE III – Arbitrage32

PARTIE V - Panels d'arbitres, de conciliateurs et de médiateurs.....52

PARTIE VI – Dispositions finales54

ANNEXE 4

Règlement sur les pouvoirs, les fonctions et les opérations de l'agence d'exécution.....55

ANNEXE 1 DE L'ANNEXE 4

Au règlement relatif aux pouvoirs, fonctions et opérations de l'agence d'exécution de la décision de Yamoussoukro69

ANNEXE 5

Règlement sur la concurrence dans les services de transport aérien en Afrique.....74

ANNEXE 1 DE L'ANNEXE 5

Lignes directrices et procédures pour la mise en œuvre du règlement sur la concurrence dans les services de transport aérien en Afrique.....86

ANNEXE 6

Règlement de l'Union Africaine sur la protection des consommateurs de services de transport aérien97

PARTIE B

Lignes directrices pour la négociation d'accords sur les services aériens entre les états membres de l'Union Africaine et les états et régions non-africains 115

Annexe 1 : Projet de clauses de l'UA à inclure dans les accords de services aériens avec des pays ou régions tiers 133

PARTIE C

Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC) projet de modèle d'Accord sur le Service Aérien (ASA) conforme à la décision de Yamoussoukro 137

ANNEXE I 152

PARTIE D

Politique Africaine de l'Aviation Civile 2^{eme} édition 153

PARTIE I 155

PARTIE II: dispositions techniques 173

PART III : Autres dispositions 214

ANNEXE 1: Abréviations 222

ANNEXE 2: Liste des instruments du droit aérien international 224

ANNEXE 3 : Calendrier des objectifs 225

PARTIE A

**DÉCISION RELATIVE À LA MISE EN ŒUVRE DE LA
DÉCLARATION DE YAMOUSSOUKRO CONCER-
NANT LA LIBÉRALISATION DE L'ACCÈS AUX
MARCHÉS DU TRANSPORT AÉRIEN EN AFRIQUE
- [AHG/OUA/AEC/Dec.1(IV)]**

DÉCISION RELATIVE À LA MISE EN ŒUVRE DE LA DÉCLARATION DE YAMOUSSOUKRO CONCERNANT LA LIBÉRALISATION DE L'ACCÈS AUX MARCHÉS DU TRANSPORT AÉRIEN EN AFRIQUE

Nous, Ministres africains chargés de l'aviation civile, réunis à Yamoussoukro, Côte d'Ivoire, les 13 et 14 novembre 1999

Considérant également la déclaration de politique générale sur l'aviation civile faite par la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Organisation de l'Unité Africaine sous la Résolution CM/Res.804 (XXXV) de juin 1980;

Considérant également la déclaration de politique générale sur l'aviation civile faite par la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Organisation de l'Unité Africaine sous la Résolution CM/Res.804 (XXXV) de juin 1980 ;

Reconnaissant la pertinence de l'objectif de la Déclaration de Yamoussoukro sur une nouvelle politique africaine de l'aviation civile, adoptée le 7 octobre 1988, dont le but premier était de créer un environnement propice au développement des services aériens intra-africains et internationaux ;

Rappelant les décisions des ministres africains chargés de l'aviation civile adoptées à Maurice en septembre 1994 en vue d'accélérer la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro, notamment celles relatives à l'octroi de droits de trafic, à la coopération régionale en matière de transport aérien et au rôle des gouvernements;

Considérant la nécessité d'harmoniser les politiques de transport aérien afin d'éliminer les obstacles non physiques qui entravent le développement durable des services de transport aérien en Afrique ;

Vu la recommandation de la 11ème Conférence des Ministres africains chargés des transports et des communications, tenue au Caire du 25 au 27 novembre 1997, appelant à l'organisation d'une réunion régionale des Ministres africains chargés de l'aviation civile pour examiner et trouver les voies et moyens de mettre en œuvre la Déclaration de Yamoussoukro ;

Conscients des principes directeurs établis par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) pour le développement de services de transport aérien sûrs, réguliers et ordonnés sur la base de l'égalité ;

Conscients en outre de la mondialisation de l'économie et de la nécessité de créer un environnement propice au développement et à la fourniture de services de transport aérien sûrs, fiables et abordables, nécessaires à la libre circulation des personnes, des biens et des services en Afrique ;

Reconnaissant la nécessité d'adopter des mesures dans le but d'établir progressivement un

marché intra-africain libéralisé de l'aviation concernant, entre autres, les droits de trafic, la capacité, la fréquence et la tarification;

Considérant l'importance de renforcer la coopération entre les compagnies aériennes africaines afin de stimuler le développement du transport aérien interafricain et la nécessité d'améliorer la qualité du service aux consommateurs; et;

ADOPTION DE LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article 1

Définitions

Aux fins de la présente décision, les expressions suivantes signifient:

«**Traité d'Abuja**» : le Traité instituant la Communauté économique africaine, adopté à Abuja, Nigeria, le 3 juin 1991 et entré en vigueur le 12 mai 1994.

«**Autorité aéronautique**» : toute autorité gouvernementale, toute personne morale ou tout organe dûment autorisé à exercer toute fonction visée par la présente décision.

«**Services aériens**» et «**compagnies aériennes**» : ont le sens qui leur est respectivement attribué à l'article 96 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale en date du 7 décembre 1944 Article 96 de la Convention de Chicago : Aux fins de la présente Convention, l'expression- (a) Services aériens signifie tout service aérien régulier assuré par des aéronefs pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises. (b) Un service aérien international désigne un service aérien qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de plus d'un État. (c) Une Compagnie aérienne internationale désigne toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international.

«**Compagnie aérienne éligible**» : toute entreprise de transport aérien africaine remplissant les conditions énoncées à l'article 6, alinéa 6.9 ci-dessous.

«**Compagnie aérienne détenue et exploitée conjointement**» : toute compagnie aérienne créée en vertu de l'article 77 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale ;

«**Contrôle effectif**» : une relation constituée par des droits, des contrats ou tout autre moyen qui, séparément ou conjointement, confèrent à un État partie ou à un groupe d'États parties ou à leurs ressortissants la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence décisive sur la gestion de l'entreprise de transport aérien ou le droit d'utiliser la totalité ou une partie substantielle des actifs des transporteurs aériens.

«**Compagnie aérienne désignée**» : Compagnie aérienne éligible désignée par un Etat partie pour exercer ses droits de trafic en vertu de la présente décision.

«**Capacité**» : telle que définie par l'OACI.

«**Part de capacité**» : la part d'une compagnie aérienne éligible d'un État partie exprimée en pourcentage de la capacité totale dans une relation bilatérale avec un autre État partie.

«**Pays d'origine**» : le territoire d'un État partie où commence le transport aérien. «**Décision**» : le

texte de la présente décision, y compris les appendices et les amendements. **«Dépositaire»** : l'Organisation de l'Unité Africaine.

«Etat partie» : chaque Etat africain signataire du Traité d'Abuja et tout autre pays africain qui, bien que n'étant pas partie du dit Traité, a déclaré par écrit son intention d'être lié par la présente décision.

«Tarifs» : les prix à payer pour le transport de passagers, de bagages ou de marchandises (à l'exclusion du courrier) sur des services aériens réguliers et les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences de voyage et autres services auxiliaires.

«Troisième droit de libre circulation» : le droit d'une compagnie aérienne éligible d'un Etat partie de déposer, sur le territoire d'un autre Etat partie, des passagers, du fret et du courrier pris en charge dans l'Etat partie où elle est autorisée.

«Quatrième droit de libre circulation» : le droit pour une compagnie aérienne éligible d'un Etat partie de prendre en charge, sur le territoire d'un autre Etat partie, des passagers, du fret et du courrier en vue de leur déchargement dans l'Etat partie où elle est autorisée.

«Droit de trafic de cinquième liberté» : le droit d'une compagnie aérienne éligible d'un Etat partie de transporter des passagers, du fret et du courrier entre deux Etats parties autres que l'Etat partie dans lequel elle est autorisée.

«Services aériens réguliers et non réguliers» : tels que définis dans la Convention de Chicago et les résolutions du Conseil de l'OACI.

Article 2

Champ d'application

This La présente décision établit l'arrangement entre les États parties pour la libéralisation progressive des services réguliers et non réguliers de transport aérien **intra-africain**. La présente décision prévaut sur tout accord multilatéral ou bilatéral relatif aux services aériens entre les États parties qui serait incompatible avec la présente décision. Les dispositions qui sont incluses dans ces accords et qui ne sont pas incompatibles avec la présente décision restent valables et complètent la décision.

Article 3

Octroi de droits

3.1 Les États parties s'accordent mutuellement le libre exercice des droits des première, deuxième, troisième, quatrième et cinquième libertés de l'air sur les vols réguliers et non réguliers de passagers, de fret et/ou de courrier effectués par une compagnie aérienne éligible à destination/au départ de leurs territoires respectifs.

3.2 Nonobstant les dispositions du paragraphe 3.1 du présent article, un Etat partie peut, conformément à la disposition du paragraphe 10.1 de l'article 10 ci-dessous, limiter son engagement en ce qui concerne les droits de cinquième liberté, pour une période ne dépassant pas deux (2) ans, aux éléments suivants :

(a) accorder et recevoir sans restriction la cinquième liberté sur les secteurs où, pour des raisons économiques, il n'y a pas d'opérateurs de troisième et quatrième liberté ; et.

(b) raccorder et recevoir un minimum de 20 pour cent de la capacité offerte sur la liaison concernée pendant une période donnée en ce qui concerne tout secteur où il existe des opérateurs de troisième et quatrième liberté.

Article 4

Tarifs

4.1 En cas d'augmentation des tarifs, les autorités aéronautiques des États parties concernés n'ont pas à approuver les tarifs pratiqués par les compagnies aériennes désignées des États parties pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier. Dans ce cas, les compagnies aériennes doivent déposer ces tarifs auprès des autorités compétentes 30 jours ouvrables avant leur entrée en vigueur.

4.2 Cette disposition n'est pas applicable en cas d'abaissement du tarif qui prend effet immédiatement selon la volonté de la compagnie aérienne.

Article 5

Capacité et fréquence

5.1 Sous réserve des dispositions de l'article 3, il n'y a pas de limite au nombre de fréquences et à la capacité offerts sur les services aériens reliant toute combinaison de paires de villes entre les États parties concernés. Chaque compagnie aérienne désignée sera autorisée à mettre en place et à exploiter la capacité et la fréquence qu'elle jugera appropriées. Conformément à ce droit, aucun État partie ne limitera unilatéralement le volume du trafic, le type d'aéronef à exploiter ou le nombre de vols par semaine, sauf pour des raisons environnementales, de sécurité, techniques ou d'autres considérations particulières.

5.2 Entre les États parties concernés. Chaque compagnie aérienne désignée sera autorisée à mettre en place et à exploiter la capacité et la fréquence qu'elle jugera appropriées. Conformément à ce droit, aucun État partie ne limitera unilatéralement le volume du trafic, le type d'aéronef à exploiter ou le nombre de vols par semaine, sauf pour des raisons environnementales, de sécurité, techniques ou autres considérations particulières.

5.3 Sans préjudice des dispositions du paragraphe 5.1 ci-dessus, un État partie concerné peut refuser d'autoriser une augmentation de capacité si cette capacité supplémentaire n'est pas conforme aux dispositions de l'article 7 relatives aux règles de concurrence loyale.

Article 6

Désignation et autorisation

6.1 Chaque État partie a le droit de désigner par écrit au moins une compagnie aérienne pour exploiter les services de transport aérien intra-africain conformément à la présente décision. Cette désignation, est notifiée par écrit à l'autre État partie par la voie diplomatique.

6.2 Un État partie peut également désigner une compagnie aérienne éligible d'un autre État partie pour exploiter des services aériens en son nom.

6.3 Un État partie a le droit de désigner une compagnie aérienne multinationale africaine éligible dans laquelle il est partie prenante et cette compagnie aérienne doit être acceptée par les

autres États parties.

6.4 Dès réception de la notification de cette désignation, l'autre État partie accélère, conformément à sa législation nationale, le processus d'autorisation et d'octroi de licence de la compagnie aérienne désignée par l'autre État partie pour exploiter les services. Si cette autorisation doit être accordée dans un délai de 30 jours, le programme de vols proposé doit être soumis aux autorités compétentes pour approbation.

6.5 Si un État partie est convaincu qu'une compagnie aérienne désignée ne répond pas aux critères du sous-paragraphe 6.9 ci-dessous, il peut refuser l'autorisation. L'État qui a désigné la compagnie aérienne peut demander des consultations conformément à l'article 11 paragraphe 4 de la présente décision relatif aux dispositions diverses.

6.6 Chaque État partie a le droit de retirer la désignation d'un transporteur aérien éligible et de désigner un ou plusieurs autres transporteurs aériens éligibles par écrit par la voie diplomatique dans un délai de 30 jours, sauf s'il en est empêché pour des raisons de sécurité.

6.7 Les autorisations pour l'exécution de services de transport aérien non réguliers par des compagnies aériennes éligibles des États parties sont accordées par les autorités compétentes respectives, à condition qu'une demande ait été soumise pour approbation à l'autorité compétente, accompagnée des certificats d'exploitation du pays de nationalité de la compagnie aérienne et des polices d'assurance correspondantes.

6.8 Afin d'assurer la continuité des services aériens réguliers sur une liaison particulière secteur où les compagnies aériennes régulières ont l'obligation d'opérer pendant les saisons de faible et de fort trafic, les compagnies aériennes régulières seront privilégiées par rapport aux compagnies aériennes non régulières sur le même secteur.

6.9 Critères d'éligibilité

Pour être éligible, une compagnie aérienne doit

(a) être légalement établie conformément à la réglementation applicable dans un État partie à la présente décision ;

(b) avoir son siège social, son administration centrale et son principal lieu d'activité physiquement situés dans l'État concerné ;

(c) être dûment autorisé par un État partie, tel que défini à l'annexe 6 de la Convention de Chicago ;

(d) être propriétaire à part entière d'un aéronef ou avoir un bail à long terme de plus de six mois sur un aéronef et en assurer la supervision technique ;

(e) être convenablement assuré en ce qui concerne les passagers, le fret, le courrier, les bagages et les tiers, pour un montant au moins égal aux dispositions des conventions internationales en vigueur ;

(f) être en mesure de démontrer son aptitude à maintenir des normes au moins égales à celles fixées par l'OACI et à répondre à toute demande de tout État auquel il fournit des services

aériens ;

(g) être effectivement contrôlée par un État partie.

6.10 Révocation de l'autorisation

Un État partie peut révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation d'une compagnie aérienne désignée de l'autre État partie lorsque la compagnie aérienne ne satisfait pas aux critères d'éligibilité.

En cas de révocation, l'État partie informe la compagnie aérienne au moins trente (30) jours avant l'entrée en vigueur de la mesure.

6.11 Documents

Chaque État partie reconnaît comme valides le certificat d'exploitation aérienne, le certificat de navigabilité, le certificat de compétence et les licences délivrés ou validés par l'autre État partie et toujours en vigueur, à condition que les exigences relatives à ce certificat ou à cette licence soient au moins égales aux normes minimales établies par l'OACI.

6.12 Sûreté et sécurité

(a) Les États parties réaffirment leurs obligations réciproques de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Les États parties se conformeront aux dispositions des diverses conventions sur la sécurité aérienne, conformément aux dispositions de l'OACI, et en particulier aux dispositions de l'OACI conformément aux dispositions de l'OACI et notamment de l'annexe 17 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale ;

(b) Chaque État partie prend en considération toute demande de l'autre État partie concernant des mesures de sécurité spéciales pour faire face à une menace particulière ;

(c) Les États parties réaffirment leur obligation de se conformer aux normes et pratiques de sécurité de l'aviation civile recommandées par l'OACI.

Article 7

Règles de concurrence

7.1 Les États parties veillent à ce que la compagnie aérienne africaine désignée dispose de possibilités équitables et non discriminatoires de se livrer à une concurrence effective pour la fourniture de services de transport aérien sur leurs territoires respectifs.

Article 8

Règlement des différends

8.1 Si un différend survient entre les États parties concernant l'interprétation ou l'application de la présente décision, les États parties concernés s'efforcent en premier lieu de régler le différend par voie de négociation.

8.2 Si les États parties concernés ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociation dans un délai de 21 jours, l'une ou l'autre des parties peut soumettre le différend à l'arbitrage conformément aux procédures d'arbitrage énoncées à l'appendice 3 de la présente décision.

Article 9

Organe de surveillance

9.1 Conformément au paragraphe 4 de l'article 25 du Traité d'Abuja, il est créé un sous-comité des transports aériens du Comité des transports, des communications et du tourisme, qui est chargé, entre autres, de la supervision générale, du suivi et de la mise en œuvre de la présente décision.

9.2 Un organe de suivi composé de représentants de la CEA, de l'UA, de l'AFAC et de l'AFRAA, assisté, le cas échéant, de représentants d'organisations sous régionales, est créé pour assister le sous-comité des transports aériens composé des ministres africains chargés de l'aviation civile dans le suivi de la mise en œuvre de la présente décision.

9.3 Les fonctions et responsabilités de l'Organe de suivi sont définies à l'annexe 2 de la présente décision. Les services de secrétariat requis par l'Organe de suivi sont fournis par la CEA.

9.4 Pour assurer la réussite de la mise en œuvre de la Décision, une Agence d'exécution du transport aérien africain sera établie dès que possible. Sa principale responsabilité sera, entre autres, la supervision et la gestion de l'industrie libéralisée du transport aérien en Afrique.

9.5 L'Agence d'exécution aura des pouvoirs suffisants pour formuler et appliquer des règles et règlements appropriés qui donnent des chances justes et égales à tous les acteurs et favorisent une saine concurrence.

9.6 L'Agence exécutive veillera également à ce que les droits des consommateurs soient protégés.

Article 10

Mesures transitoires

10.1 Par une déclaration formelle faite par écrit au Dépositaire ou au secrétariat de l'Organe de suivi, selon le cas, par voie diplomatique au moment de l'adoption de la Décision par l'Assemblée des Chefs d'Etat et de Gouvernement ou à tout moment par la suite, un État partie a la possibilité de ne pas accorder et recevoir les droits et obligations prévus aux articles 3 et 4 pour une période transitoire n'excédant pas deux (2) ans.

10.2 Chaque État partie peut, moyennant un préavis de six (6) mois donné au dépositaire ou au secrétariat de l'organe de suivi des décisions, assumer ou reprendre ces droits et obligations.

10.3 L'exemption d'un État partie de l'application de la présente décision prend fin à la date

prévue dans la déclaration faite en vertu du paragraphe 10.1 ci-dessus. Pendant la période transitoire, aucun État partie n'est tenu d'accorder des droits en vertu de la présente décision à un État partie qui n'est pas lié par celle-ci dans la même mesure.

10.4 En ce qui concerne les mesures visées par la Décision, les États parties ne font pas de discrimination entre les compagnies aériennes désignées des États parties qui ont pris des engagements similaires.

10.5 Les États parties s'engagent à ne pas contracter d'obligations qui seraient plus restrictives que la présente décision. Toutefois, les États parties ne sont pas empêchés de maintenir ou de développer, sur une base bilatérale ou entre eux, des dispositions plus souples que celles contenues dans la présente décision.

10.6 La présente décision n'est pas réputée imposer à un État partie l'obligation d'accorder des privilèges de cabotage

Article 11

Dispositions diverses

11.1 Possibilités commerciales

11.1.1 La compagnie aérienne désignée de chaque État partie a le droit d'établir bureaux sur le territoire de l'autre État partie pour la promotion et la vente de services de transport aérien.

11.1.2 Sur demande et conformément à la réglementation des changes applicable, chaque compagnie aérienne désignée se verra accorder le droit de convertir et de remettre dans le pays de son choix, toutes les recettes locales provenant de la vente de services de transport aérien et d'activités connexes¹ directement liées au transport aérien, en sus des sommes déboursées localement, la conversion et la remise étant autorisées rapidement sans restriction, la discrimination fiscale¹ à leur égard conformément à la réglementation des changes applicables.

11.1.3 La compagnie aérienne désignée peut être autorisée à payer ses dépenses locales telles que la manutention et l'achat de carburant en monnaie locale, conformément à la réglementation du contrôle des changes.

11.1.4 La compagnie aérienne désignée de chaque État partie est autorisée, conformément aux lois et règlements de l'autre État partie relatifs à l'entrée, à la résidence et à l'emploi, à faire venir sur les territoires des employés qui exercent des fonctions de type managériales, commerciales, techniques, opérationnelles et d'autres fonctions spécialisées qui sont nécessaires à la fourniture de services de transport aérien.

11.1.5 Les mesures susmentionnées sont destinées à faciliter l'établissement et l'exploitation des compagnies aériennes et le transfert de leurs excédents de recettes est pris par les États parties sur la base de la réciprocité.

11.2 Flexibilité opérationnelle

Dans le cadre de l'exploitation de services réguliers et non réguliers, chaque compagnie aérienne désignée peut, sur tout ou partie des vols et à son gré :

- (a) exploiter des vols dans l'une ou l'autre ou les deux directions;
- (b) être autorisée par les États parties concernés à combiner des services aériens et à utiliser le même numéro de vol;
- (c) desservir des points intermédiaires, des points de passage et des points situés sur les territoires des États parties en Afrique sur les routes, dans n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre ; et
- (d) omettre les escales en un ou plusieurs points, à condition que le service commence en un point du territoire de l'État partie qui désigne la compagnie aérienne.

11.3 Arrangements de coopération

Dans le cadre de l'exploitation des services autorisés sur les routes convenues, une entreprise de transport aérien désignée d'un État partie peut conclure des accords de coopération commerciale, tels qu'un espace bloqué, un partage de code, un accord de franchise ou de location, avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre État partie.

L'expression «sans imposition» fait référence à l'imposition sur la conversion et le transfert, et non à l'impôt national sur le revenu, qui est mieux traité sur la base d'une convention de double imposition ou d'un autre arrangement dans lequel le revenu de la vente de services de transport aérien par des compagnies aériennes étrangères est exempté de l'impôt national sur le revenu sur une base réciproque. Toutefois, l'absence d'un traité de double imposition ou d'un autre arrangement. Les États pourraient utiliser cette clause pour exempter réciproquement les transporteurs aériens de l'impôt sur le revenu étranger, mais ils devraient préciser leur intention à cet égard.

11.4 Consultation

Un État partie peut, à tout moment, demander à consulter un ou plusieurs autres États parties en ce qui concerne l'interprétation ou l'application de la présente décision. Ces consultations commencent le plus tôt possible et au plus tard 30 jours après la date de réception de la demande par l'autre partie.

11.5 Révision

Le sous-comité du transport aérien examine la présente décision tous les deux ans ou plus tôt si les deux tiers des États parties en font la demande. Lors de ces révisions, il propose des mesures visant à éliminer progressivement les restrictions existantes.

11.6 Enregistrement

La présente décision est enregistrée par le dépositaire et/ou l'organisme de surveillance auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Article 12

Dispositions finales

12.1 Entrée en vigueur

12.1.1 Conformément à l'article 10 du Traité d'Abuja, la présente Décision entre automatiquement en vigueur trente (30) jours après la date de sa signature par le Président de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement au cours de laquelle la présente Décision a été adoptée.

12.1.2 En ce qui concerne les Etats africains qui ne sont pas parties au Traité d'Abuja, la présente Décision entrera en vigueur trente (30) jours après la date à laquelle cet Etat aura communiqué sa déclaration d'intention d'être lié par la présente Décision sous la forme de l'Annexe 1(a), 1(b) et 1(c) à l'Organe de suivi qui transmettra à son tour la déclaration au Dépositaire.

12.1.1 Le dépositaire informe tous les Etats parties de :

- (a)** chaque déclaration prise conformément à la décision ;
- (b)** de la date du dépôt et de la date d'entrée en vigueur de la Décision à l'égard de cet Etat;
- (c)** du retrait de toute déclaration;
- (d)** le retrait de la présente Décision et la date à laquelle il prend effet ; et
- (e)** l'adhésion et l'admission de nouveaux États.

12.2 Rôle des organisations sous-régionales et régionales

Les organisations sous-régionales et régionales sont encouragées à poursuivre et à intensifier leurs efforts pour la mise en œuvre de la présente décision. Mise en œuvre de la présente Décision.

12.3 Retrait

12.3.1 Un État partie peut se retirer de la présente Décision par une notification formelle écrite adressée au dépositaire de son intention de le faire ou dans les circonstances envisagées à l'article 104 du Traité d'Abuja. Le dépositaire doit, dans les 30 jours suivant la réception de la notification de retrait, en informer les autres États parties.

12.3.2 Nonobstant la notification de retrait, la présente Décision s'applique à l'État concerné pendant un an après la date de réception de la notification par le Dépositaire.

12.4 Annexes

Les annexes pertinentes adoptées par les organes compétents de la Communauté économique africaine font partie intégrante de la présente Décision.

Fait à Yamoussoukro, le 14 novembre 1999

ANNEXE I

ANNEXES DE LA DÉCISION DE YAMOUSOUKRO

Annexe 1 : Formulaire de déclaration d'engagement sur la Décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique (a), (b) et (c)

Annexe 2 : Fonctions et responsabilités de l'organe de suivi de la Décision de Yamoussoukro

Annexe 3 : Mécanisme de règlement des différends

Annexe 4 : Règlement relatif aux pouvoirs, fonctions et opérations de l'Agence d'exécution

Annexe 5 : Règlements sur la concurrence dans les services de transport aérien en Afrique

Annexe 6 : Règlement sur la protection des consommateurs de services de transport aérien

ANNEXE 1(a)

Formulaire de déclaration d'engagement¹ sur la Décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique

Je soussigné, [nom du ministre chargé de l'aviation civile] représentant le gouvernement de [insérer le nom du pays] et en référence à la Décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès au marché du transport aérien qui a été approuvée par la 36ème session ordinaire de la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'OUA telle que publiée dans le Journal officiel n°6 de la Communauté économique africaine couvrant la Décision de la quatrième session ordinaire de la Conférence des chefs d'État et de gouvernement.

Par la présente déclaration d'engagement, je déclare que mon pays est lié par la décision de libéraliser l'accès au marché du transport aérien en Afrique dans son intégralité et qu'il appliquera pleinement ladite décision en tant que partie à celle-ci.

Je vous informe que mon gouvernement a pris toutes les mesures administratives nécessaires pour donner plein effet à cette Déclaration.

Nos droits et obligations au titre de ladite décision prendront effet 30 jours après la réception par vous de la présente déclaration.

Fait à le

Pour le gouvernement de [.....insérer le nom]

Par : [..... signature]

Son : [.....insérer le titre du signataire]

ANNEXE 1(b)

Formulaire de déclaration d'engagement 3 sur la Décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique

, Je soussigné, [nom du Ministre chargé de l'aviation civile] représentant le Gouvernement de [insérer le nom du pays] et en référence à la Décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès au marché du transport aérien qui a été entérinée par la 36ème session ordinaire de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'OUA telle que publiée dans le Journal Officiel n°6 de la Communauté Economique Africaine couvrant la Décision de la quatrième session ordinaire de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement.

Par la présente déclaration d'engagement, je déclare que mon pays est lié par la Décision de libéraliser l'accès au marché du transport aérien en Afrique dans son intégralité et je m'engage à appliquer intégralement ladite Décision en tant que partie à celle-ci, sauf dans la mesure prévue ci-dessous pour une période transitoire maximale de **[insérer la période mais ne dépassant pas deux ans à compter de la date de la déclaration]** :

1. Octroi de droits de trafic

Conformément aux dispositions du paragraphe 3.2 de l'article 3 de ladite décision, j'engage mon pays à accorder pendant la période transitoire un trafic de cinquième liberté aux compagnies aériennes désignées des États parties sur la base suivante :

(a) accorder et recevoir la cinquième liberté sans restriction sur les secteurs où, pour des raisons économiques, il n'y a pas d'opérateurs de troisième et quatrième liberté ; et

(b) accorder et recevoir un minimum de 20 pour cent **[ou tout autre pourcentage plus élevé]** de la capacité offerte sur la route concernée pendant une période donnée pour tout secteur où il existe des opérateurs de troisième et quatrième liberté.

2. Autres dispositions

Toutes les autres dispositions de la décision restent valables et nous lient.

3. La présente déclaration prend fin au plus tard le [insérer la date] et, par la suite, nous serons liés dans toute la mesure du possible par les dispositions de la Décision.

4. En ce qui concerne les questions couvertes par les paragraphes précédents, mon pays confirme qu'il est entendu que, pendant la période de transition, les obligations des autres États parties de nous accorder des droits seront strictement équivalentes à notre engagement en vertu de la présente.

Fait à :

Pour le gouvernement de [.....insérer le nom].

Ce formulaire est à remplir par les Etats qui ne sont pas parties au Traité d'Abuja et qui souhaitent être parties à la Décision avec limitation de leur engagement.

Par : [..... signature]

Son : [..... insérer le titre du signataire]

ANNEXE 1(c)

Formulaire de déclaration d'engagement⁴ sur la décision relative à la mise en œuvre de la déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique

Par la présente déclaration d'engagement, je [insérer le nom du ministre] représentant le gouvernement de la République de [insérer le nom] déclare que mon pays est lié par la décision de libéraliser l'accès au marché du transport aérien en Afrique dans son intégralité et appliquera pleinement ladite décision en tant que partie à celle-ci, sauf dans la mesure prévue ci-dessous pour une période transitoire maximale de **[insérer la période mais ne dépassant pas deux ans à compter de la date de la déclaration]** :

1. Octroi de droits de trafic

Conformément aux dispositions du paragraphe 3.2 de l'article 3 de ladite décision, nous nous engageons à accorder pendant la période transitoire le trafic de cinquième liberté à la compagnie aérienne désignée des États parties sur la base suivante :

(a) accorder et recevoir la cinquième liberté sans restriction sur les secteurs où, pour des raisons économiques, il n'y a pas d'opérateurs de troisième et quatrième liberté ; et

(b) accorder et recevoir un minimum de 20 pour cent [ou tout autre pourcentage plus élevé] de la capacité offerte sur la route concernée pendant une période donnée en ce qui concerne tout secteur où il existe des opérateurs de troisième et quatrième liberté.

2. Autres dispositions

Toutes les autres dispositions de la décision restent valables et nous lient.

3. La présente déclaration prend fin au plus tard le [insérer la date] et, par la suite, mon gouvernement sera lié dans toute la mesure du possible par les termes de la présente décision.

4. En ce qui concerne les questions couvertes par les paragraphes précédents, mon pays [insérer le nom] confirme qu'il est entendu que, pendant la période de transition, les obligations des autres États parties de nous accorder des droits seront strictement équivalentes à notre engagement en vertu de la présente décision.

5. J'informe que mon gouvernement a pris toutes les mesures administratives nécessaires pour donner plein effet à la présente Déclaration.

6. Nos droits et obligations au titre de ladite décision prendront effet 30 jours après la réception par vous de la présente déclaration.

Fait à :

Pour le gouvernement de [.....insérer le nom].

Ce formulaire est à remplir par les Etats qui ne sont pas parties au Traité d'Abuja et qui souhaitent être parties à la Décision avec limitation de leur engagement.

Par : [..... signature]

Son : [..... insérer le titre du signataire]

ANNEXE 2

DEVOIRS ET RESPONSABILITÉS RÉVISÉS DE L'ORGANE DE SUIVI DE LA DÉCISION DE YAMOUSSOUKRO TELS QU'AMENDÉS PAR LE COMITÉ TECHNIQUE SPÉCIALISÉ DE L'UNION AFRICAINE SUR LES TRANSPORTS, LES INFRASTRUCTURES INTERCONTINENTALES ET INTERRÉGIONALES, L'ÉNERGIE ET LE TOURISME, LOMÉ, TOGO MARS 2017

DEVOIRS ET RESPONSABILITÉS DE L'ORGANE DE SUIVI (OS)

1. Terme de Référence :

L'Organe de suivi, tel qu'établi en vertu de l'article 9 de la présente décision, a les tâches et responsabilités suivantes. La mission de l'Organe de surveillance est d'aider les ministres chargés du transport aérien à assurer la mise en œuvre complète de la Décision de Yamoussoukro (DY) et la réalisation du Marché Unique du Transport Aérien en Afrique (MUTAA/SAATM). À ce titre, l'Organe de surveillance aura des responsabilités de surveillance et de conseil sur le fonctionnement du SAATM et le rôle de faciliter le bon fonctionnement du marché à un niveau stratégique, en soutien à l'Agence d'exécution.

Il s'acquittera donc des tâches suivantes :

1. Préparer, pour adoption par les ministres responsables du transport aérien, les annexes pertinentes de la décision ;
2. Aider l'UA à organiser la réunion du sous-comité des transports aériens de la commission des transports, des communications et du tourisme ;
3. Porter à l'attention des Ministres en charge du transport aérien toute disposition de la décision qui entrave le développement du transport aérien en Afrique et/ou qui pose des difficultés dans l'application de la décision, en recommandant des mesures d'atténuation ;
4. Analyser et planifier la révision périodique de la Décision (article 11.5) ;
5. S'assurer que les réglementations appropriées sont en place pour le bon fonctionnement du marché unique du transport aérien africain ;
6. Recevoir les déclarations faites conformément à la Décision, les notifications de retrait de toute déclaration, les plaintes et les demandes et en informer le Dépositaire ;
7. Assurer la mise en œuvre des résolutions, déclarations, directives et décisions des ministres responsables du transport aérien, du Conseil exécutif et de la Conférence de l'UA en ce qui concerne les questions de transport aérien en Afrique
8. Émettre les directives nécessaires à l'Agence d'Exécution de la (DY), conformément aux pouvoirs et fonctions de l'Agence d'Exécution et aux procédures de l'UA ;
9. Assurer l'application juste et équitable du texte réglementaire de Yamoussoukro sur la concurrence et la protection des consommateurs ;

- 10.**Définir et conseiller le sous-comité des transports aériens du Comité des transports, des communications et du tourisme sur la qualification des membres du Tribunal africain de l'aviation civile ;
- 11.** Donner son avis, lorsqu'il est demandé, sur tout différend résultant de l'application et/ou de l'interprétation de la Décision et recommander une solution au différend au tribunal arbitral de l'aviation civile africaine ;
- 12.** Soutenir l'Agence d'exécution de YD dans la formulation de propositions d'études, de séminaires, d'ateliers et d'autres mesures visant à améliorer et à moderniser les services de transport aérien en Afrique ;
- 13.** Demander aux organismes nationaux et internationaux compétents le soutien nécessaire à la réalisation d'études, de séminaires, de programmes de travail et d'autres mesures visant à améliorer et à moderniser les services de transport aérien en Afrique ;
- 14.** Assurer une mise en œuvre sans faille de la Décision de Yamoussoukro entre et dans les sous-régions et la réalisation du marché unique sur le continent ;
- 15.** Promouvoir et faciliter la mobilisation de fonds pour le fonctionnement durable du marché unique du transport aérien en Afrique et la durabilité financière de l'Agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro ;
- 16.** Assurer l'application d'un mécanisme de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre des DY ;
- 17.** Aider le sous-comité du transport aérien du CTS à examiner tout rapport et/ou recommandation soumis à l'examen des ministres sur toutes les activités concernant les fonctions de l'agence d'exécution et d'autres questions nécessitant des décisions politiques, conformément aux procédures de l'Union africaine ;
- 18.** Participer au processus d'approbation du programme de travail, du plan d'affaires, du budget, des règles et règlements de l'Agence d'exécution des DY ;
- 19.** S'assurer que l'Agence d'exécution adopte et met en œuvre les règles et règlements appropriés pour la bonne gestion du marché du transport aérien en Afrique ;
- 20.** S'acquitter de toute autre tâche qui pourrait être requise par le sous-comité des transports aériens du CTS.

Siège du Comité

- 21.** Le siège de l'Organe de contrôle sera au sein de la CEA, qui est désignée pour assurer son secrétariat ;
- 22.** Le secrétariat de l'Organe de surveillance doit ;
 - (a)** Convoquer les réunions régulières de l'OS et tenir les comptes rendus des débats ;
 - (b)** Tenir un registre des membres du (MUTAA/SAATM) ;
 - (c)** Entreprendre des études spécifiques sur le fonctionnement du marché unique ;

(d) Préparer pour l'Organe de surveillance des projets de rapports sur les activités de l'Organe de surveillance à soumettre au ministre chargé du transport aérien ; et

(e) héberger et s'assurer qu'une base de données fonctionnelle et un portail de connaissances pour le transport aérien africain sont opérationnels ; **(f)** rédiger un rapport sur les activités de l'Organe de surveillance à l'intention du ministre responsable du transport aérien.

Réunion

23. L'Organe de suivi se réunira, sur la base d'une rotation, au moins deux fois par an. L'Organe de suivi participera également à la réunion plénière (sessions ordinaires) de l'Agence d'exécution de YD.

Financement

24. La participation aux réunions de l'organe de suivi sera financée par chaque organisation participante ;

25. Les autres activités de l'Organe de suivi pourront être financées par des sources extérieures

ANNEXE 3

REGLEMENT SUR LES REGLES ET LES PROCEDURES DU MECANISME DE REGLEMENT DE DIFFÉRENDS INSTITUÉ EN VERTU DE LA DÉCISION DE YAMOUSSOUKRO

NOUS, les ministres en charge des transports,

CONSIDÉRANT l'Acte constitutif de l'Union africaine adopté à Lomé le 11 juillet 2000, notamment ses articles 3, 5, 6, 9, 13, 14, 15, 16 et 20;

CONSIDÉRANT le traité instituant la Communauté économique africaine, signé à Abuja le 3 juin 1991, notamment ses articles 8, 10, 11, 13, 25 à 27;

VU la Décision relative à la mise en œuvre de la déclaration de Yamoussoukro sur la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien [AHG / OUA / AEC / Dec.1 (IV)] dont l'article 8 prévoit qu'en cas de désaccord entre les Etats parties concernant l'interprétation ou l'application de la Décision, les Etats parties concernés doivent en premier lieu essayer de le régler par voie de négociation et que dans le cas où les Etats parties n'arrivent pas à trouver une solution au différend qui les oppose, l'une des parties peut avoir recours à l'arbitrage.

NOTANT que l'absence d'un mécanisme de règlement des différends approprié, pourtant prévu par la Décision de Yamoussoukro, constitue une préoccupation pour les États parties, les entreprises de transport aérien et les autres parties prenantes de l'aviation africaine;

VU les aspirations de l'Agenda 2063 concernant un marché continental reposant sur la libre circulation des personnes, des capitaux, des biens et des services, essentielle au renforcement de l'intégration économique et à la promotion du développement agricole, à la sécurité alimentaire, à l'industrialisation et à la transformation structurelle économique;

RECONNAISSANT la Déclaration sur la création d'un marché unique du transport aérien africain (ci-après dénommée SAATM) de la Conférence des chefs d'État et de gouvernement lors de la 24e session ordinaire tenue en janvier 2015 à Addis-Abeba, en Éthiopie, adoptée [Assembly / AU / Decl.1 (XXIV)] et qui désigne le SAATM comme projet phare de l'Agenda 2063 de l'Union africaine [Assembly / AU / Dec 565 (XXIV)], remplaçant ainsi la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro de 1999 sur la libéralisation du marché du transport aérien en Afrique dans le contexte de l'Agenda 2063 de l'Union africaine.

REITERANT dans l'engagement solennel des États membres de l'Union africaine à mettre en œuvre la Décision de Yamoussoukro afin d'aboutir à l'établissement d'un marché unique du transport aérien africain d'ici 2017 [Assemblée / UA / Engagement (XXIV)] la nécessité de développer des cadres réglementaires permettant d'accélérer la mise en œuvre du marché unique du transport aérien et engage toutes les institutions spécialisées du secteur de l'aviation à soutenir les États membres dans ce processus;

CONSIDÉRANT le lancement du marché unique du transport aérien africain le 28 janvier 2018, lors de la 30e session ordinaire de l'Assemblée de l'Union tenue à Addis-Abeba, par la décision de l'Assemblée établissant le marché unique du transport aérien africain [Assembly / AU /

Dec.665 (XXX)] et prévoyant l'opérationnalisation du marché unique par la mise en œuvre intégrale de la Décision de Yamoussoukro de 1999;

CONSIDÉRANT la nécessité d'une coopération internationale pour le développement économique et le rôle du commerce international privé dans ce secteur;

CONSIDERANT la possibilité que des différends puissent parfois surgir au sujet des instruments juridiques que nous avons conclus entre nous, nos ressortissants et d'autres Parties;

RECONNAISSANT que si de tels différends sont généralement soumis aux procédures juridiques nationales, des méthodes internationales de règlement peuvent être appropriées dans certains cas;

ATTACHANT de l'importance à la disponibilité de services d'arbitrage auxquels les États Parties et leurs ressortissants ou organisations peuvent soumettre ces différends s'ils le souhaitent;

DÉSIREUX d'utiliser ces services sous les auspices de l'Union africaine ;

RECONNAISSANT que le consentement mutuel des parties à soumettre leurs différends en vertu de règles de procédure convenues, indépendamment du for, constitue un accord contraignant qui exige notamment que toute recommandation d'arbitres soit dûment prise en compte et que toute sentence arbitrale soit respectée ;

INTÉRESSÉS par le développement d'un ensemble de règles juridiques utilisant un système d'arbitrage bien établi en Afrique et s'efforçant de garantir une interprétation cohérente de la Décision de Yamoussoukro, de ses annexes et des instruments juridiques pertinents du marché unique du transport aérien africain ;

DÉCLARANT qu'aucun État partie n'est réputé, par le seul fait de l'existence du présent règlement, avoir l'obligation de soumettre un différend particulier à l'arbitrage ;

SOMMES CONVENUS DE CE QUI SUIT:

PARTIE I – DISPOSITIONS INTRODUCTIVES

Article 1 – Conseil d'Administration et Secrétariat

1. Le Conseil d'Administration (le « Conseil d'Administration ») est l'organe indépendant chargé d'administrer le présent règlement.
2. La composition, le fonctionnement et les attributions du Conseil d'Administration sont définis dans la partie IV du présent règlement.
3. Le président du Conseil d'Administration fait office d'autorité de nomination des arbitres, des conciliateurs et des médiateurs.
4. Le président du Conseil d'Administration a le pouvoir de prendre des décisions urgentes au nom du Conseil, sous réserve que de telles décisions soient communiquées au Conseil à sa prochaine session.
5. Le Conseil d'Administration est assisté dans ses fonctions par un Secrétariat (le « Secrétariat »).

Article 2 - Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par :

« **Panel ADR** » : désigne un Panel de Règlement Alternatif des Différends composé d'arbitres, de conciliateurs ou de médiateurs;

« **Agence d'exécution** » : désigne l'Agence d'exécution prévue à l'article 9, alinéa 4, de la Décision de Yamoussoukro ;

« **Assemblée** » : désigne l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'Union;

« **Conseil exécutif** » : désigne le Conseil exécutif de l'Union ;

« **Consommateur** » : désigne la personne qui prend ou accepte d'acheter un billet d'avion ou un voyage organisé (c.-à-d. une combinaison de transport aérien et d'hébergement au sol ou en croisière) ou un élément de voyage (c.-à-d. une combinaison d'hébergement au sol ou en croisière), un séjour à l'hôtel) («ci-après, le « contractant principal »), ou une personne pour le compte de laquelle le contractant principal accepte d'acheter un billet, un forfait ou un composant («les autres bénéficiaires») ou toute personne à laquelle le contractant principal ou l'un des autres bénéficiaires transmet le billet, le forfait ou le composant («le bénéficiaire du transfert»);

« **Entreprises de transport aérien** » : comprennent les compagnies aériennes et les autres prestataires de services de transport aérien ;

« **États parties** » : signifie les États membres de l'Union africaine qui sont parties à la Décision de Yamoussoukro s'ils ont signé l'engagement solennel par lequel ils déclarent être liés par ladite Décision dans son intégralité et qu'ils la mettront pleinement en œuvre.

« **Instruments juridiques du transport aérien africain** » : s'entend de la Décision de Yamoussoukro, des annexes à ladite Décision, des décisions de l'Union africaine, des Communautés Economiques Régionales et de l'Agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro relatives à l'application de la Décision de Yamoussoukro et de ses annexes, du marché unique du transport aérien africain ;

« **Organe de suivi** » : désigne l'organe créé en vertu de l'article 9 de la Décision de Yamoussoukro ;

« **Parties au différend** » : s'entend des États parties, des entités sous contrôle étatique, des Communautés Economiques Régionales, des organisations intergouvernementales africaines chargées de l'application ou de la gestion de la Décision de Yamoussoukro et de ses annexes, des parties privées comprenant les entreprises de transport aérien, les associations d'entreprises de transport aérien, les consommateurs de services de transport aérien et les associations de consommateurs, qu'elles agissent en qualité de demandeurs ou de défendeurs dans tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application des instruments juridiques du transport aérien africain ;

« **Partie** » : s'entend d'une partie au différend y compris d'une personne réclamant par l'intermédiaire d'une autre partie ;

« **Prestataires de services de transport aérien** » : les aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne, les sociétés de manutention de passagers au sol et de fret dans les aéroports, les agences de voyages, les fournisseurs de systèmes informatiques de réservation ou de systèmes de distribution mondiaux, et toutes les autres catégories de services fournis directement aux compagnies aériennes dans les aéroports.

Article 3 – Champ d'application du règlement

3.1. Le présent règlement s'applique aux différends résultant de l'application ou de l'interprétation des instruments juridiques du transport aérien africain:

(a) entre deux (2) ou plusieurs parties au différend lorsque ces parties ont donné leur consentement écrit pour soumettre le différend au règlement des différends selon le présent règlement, ce consentement résultant soit d'un accord entre les parties (sous forme de compromis ou de clauses de médiation, de conciliation et/ou d'arbitrage), soit d'un instrument juridique tel qu'une loi relative à l'aviation civile, un règlement d'une organisation internationale africaine, un traité bilatéral ou multilatéral de transport aérien, soit d'une demande de médiation, de conciliation ou d'arbitrage ;

(b) entre deux (2) ou plusieurs parties au différend lorsque ces parties n'ont pas donné leur consentement écrit au sens du a du présent paragraphe pour soumettre le différend à la médiation ou à la conciliation selon le présent règlement mais ont décidé de l'y soumettre par le dépôt d'une demande de médiation ou de conciliation et son acceptation par l'autre ou les autres parties.

3.2. Dans les conditions prévues au paragraphe 1, le présent règlement s'applique aux différends :

(a) entre deux (2) ou plusieurs États parties ;

(b) entre, d'une part, un Etat partie ou une entité contrôlée par un Etat Partie ou une Communauté Economique Régionale et, d'autre part, une ou plusieurs entreprises de transport aérien et/ou associations d'entreprises de transport aérien affectées directement ou indirectement par une décision administrative de cet Etat ou de cette entité ou de cette Communauté Economique Régionale considérée comme discriminatoire au sens des règles et lignes directrices régissant la concurrence dans le transport aérien en Afrique (Annexe 5 à la Décision de Yamoussoukro) ;

(c) entre compagnies aériennes résultant des contrats ou accords qu'elles ont conclus ;

(d) entre, d'une part, l'Agence d'exécution ou une Autorité régionale de la concurrence et, d'autre part, toute partie dont les droits, intérêts ou attentes légitimes ont été affectés par une décision de l'Agence d'exécution ou d'une Autorité régionale de la concurrence prise en vertu des règles et lignes directrices régissant la concurrence dans le transport aérien en Afrique (Annexe 5 à la Décision de Yamoussoukro) ;

(e) entre, d'une part, une ou plusieurs entreprises de transport aérien et, d'autre part, un ou plusieurs consommateurs de services de transport aérien et/ou associations de protection des consommateurs résultant de l'application du Règlement sur la protection des consommateurs de services de transport aérien (Annexe 6 à la Décision de Yamoussoukro). Pour le règlement de leurs différends avec les entreprises de transport aérien, les consommateurs ne peuvent recourir qu'à la médiation selon le présent règlement.

3.3. Les différends visés au paragraphe 2 sont tranchés conformément au présent règlement, sous réserve des modifications dont les parties peuvent convenir.

3.4. L'accord d'un État, d'une entité contrôlée par l'État ou d'une Communauté Economique Régionale de recourir à l'arbitrage conformément au présent Règlement avec une partie qui n'est pas un État, une entité contrôlée par l'État ou une Communauté Economique Régionale entraîne, s'agissant de la procédure relative au différend en question, une renonciation à tout droit d'immunité de juridiction auquel une telle partie serait autrement en droit de prétendre.

3.5. Pour l'application du paragraphe 2(d), les décisions administratives et d'exécution des agences régionales et continentale chargées de l'application des dispositions des instruments juridiques du transport aérien africain peuvent être soumises au règlement des différends selon le présent règlement par les parties au différend lorsque ces parties sont directement affectées par ces décisions ou si ces décisions ont un impact sur ces parties. Dans ces cas, les agences régionales et continentale sont considérées comme défendeurs.

3.6. Le présent règlement ne s'applique pas aux décisions internes des États parties qui n'affectent que les ressortissants de l'État partie concerné.

3.7. Une procédure de règlement des différends est réputée ouverte conformément au présent règlement lorsqu'une partie demande des négociations, une conciliation ou une médiation en vertu du présent règlement ou soumet une demande d'arbitrage conformément à l'article 8 du présent règlement ou, à défaut de consentement des parties de recourir à la conciliation ou à la médiation, lorsque le Secrétariat leur notifie la confirmation de l'accord qu'elles ont conclu en ce sens conformément au b du paragraphe 1.

Article 4 - Principes généraux sur les modes alternatifs de règlement des différends

4.1. Tout différend survenant entre deux (2) ou plusieurs États parties sur l'application ou

l'interprétation des instruments juridiques du transport aérien africain est en premier lieu réglé par voie de négociations.

4.2. Sans préjudice de l'article 23(2) des Statuts de la Commission Africaine de l'Aviation Civile, pour tout différend survenant entre deux (2) ou plusieurs parties sur l'interprétation ou l'application des instruments juridiques du transport aérien africain, les parties peuvent recourir à la conciliation ou à la médiation selon le présent règlement. Lorsque le différend n'est pas réglé par voie de conciliation ou de médiation, toute partie au différend peut, après en avoir informé les autres parties, soumettre la question à l'arbitrage selon le présent règlement.

4.3. A l'exception des différends entre États parties, lorsque les parties à un différend jugent opportun de recourir à l'arbitrage comme première voie de règlement, ces parties peuvent soumettre le différend à l'arbitrage selon le présent règlement.

PARTIE II - NÉGOCIATIONS, CONCILIATION ET MÉDIATION

Article 5 - Négociations entre États parties

5.1. Pour l'application de l'article 4(1), la partie qui sollicite des négociations informe le Secrétariat par écrit de la tenue et du résultat de ces négociations.

5.2. Sans préjudice de l'article 23(2)(3)(5) des Statuts de la Commission Africaine de l'Aviation Civile, au cas où le différend ou les différends survenant entre deux (2) ou plusieurs États parties sur l'application ou l'interprétation des instruments juridiques du transport aérien africain ne sont pas réglés par voie de négociations dans les vingt et un (21) jours ou tout autre délai convenu par les parties, chacune des parties peut soumettre le différend ou les différends à l'arbitrage selon le présent règlement.

Article 6 - Conciliation et médiation

6.1. Le présent article s'applique aux différends visés à l'article 4(2), sous réserve, pour les différends entre États parties, que ces États se soient préalablement conformés à la procédure prévue à l'article 4(1).

6.2. Les parties à un différend peuvent entreprendre une conciliation ou une médiation sur la base de l'article 3(1)(a) ou (b). La demande de conciliation ou de médiation est déposée auprès du Secrétariat.

6.3. Le ou les conciliateurs ont pour fonction d'éclaircir les éléments du différend entre les parties et s'efforcent de les amener à une solution mutuellement acceptable. A cet effet, le ou les conciliateurs peuvent à tout moment de la procédure et à chaque fois qu'ils le jugent opportun recommander aux parties les termes d'un règlement.

6.4. Le Médiateur a pour fonction d'aider les parties à trouver par elles-mêmes la solution au différend qui les oppose. Cette solution ne reflète pas son point de vue ou son interprétation mais résulte de la seule volonté des parties.

6.5. Des procédures de conciliation et de médiation à distance sont mises en œuvre, lorsque cela est approprié.

- 6.6.** Les procédures impliquant une conciliation ou une médiation sont confidentielles.
- 6.7.** L'une des parties au différend peut suspendre ou mettre fin à tout moment à la conciliation ou à la médiation.
- 6.8.** La Procédure de médiation ou de conciliation introduite conformément au présent article prend également fin avec la confirmation écrite, par le Secrétariat aux parties, de sa fin, notamment :
- (a)** après la signature par les parties d'un accord mettant fin au différend;
- (b)** lorsque le(s) conciliateur(s) ou le médiateur, à tout stade de la procédure, estiment qu'il n'y a pas de possibilité d'accord entre les parties.
- 6.9.** Une fois la procédure de conciliation ou de médiation terminée sans résolution du différend, un demandeur peut présenter une demande d'arbitrage en vertu du présent règlement.
- 6.10.** Les parties au différend peuvent convenir d'engager une procédure arbitrale relative au différend conformément au présent règlement, nonobstant la procédure de conciliation ou de médiation en cours.
- 6.11.** Lorsque les parties à un différend ont jugé opportun de recourir à l'arbitrage comme première voie de règlement conformément à l'article 4(3), ces parties peuvent convenir de soumettre le différend aux procédures de conciliation ou de médiation visées par le présent article nonobstant l'arbitrage en cours. Dans ce cas, les parties peuvent également convenir de poursuivre la procédure arbitrale.

PARTIE III – ARBITRAGE

Article 7 - Arbitrage entre États parties en relation avec les annexes réglementaires à la Décision de Yamoussoukro

- 7.1.** Le présent article s'applique à tout différend survenant entre deux (2) ou plusieurs États parties sur l'application ou l'interprétation des annexes réglementaires à la Décision de Yamoussoukro qu'un État partie ou des États parties souhaitent soumettre à l'arbitrage en vertu du présent règlement.
- 7.2.** Dans la mesure où les dispositions du présent article n'en disposent pas autrement, la présente partie s'applique à l'arbitrage visé au paragraphe 1.
- 7.3.** Trois (3) arbitres sont nommés conformément à l'article 11(5) pour former le tribunal arbitral.
- 7.4.** Le tribunal arbitral adopte ses propres règles de procédure et rend une sentence dans un délai de six (6) mois.
- 7.5.** La décision du tribunal arbitral est définitive et obligatoire pour les parties.

I – COMMENCER L'ARBITRAGE

Article 8 - Demande d'arbitrage

8.1. La partie ou les parties souhaitant recourir à l'arbitrage (ci-après dénommées « le demandeur ») soumettent une demande d'arbitrage au Secrétariat qui en adresse une copie à l'autre ou aux autres parties (ci-après dénommées « le défendeur »).

8.2. La demande d'arbitrage doit contenir les indications ci-après:

(a) Une demande tendant à ce que le différend soit soumis à l'arbitrage;

(b) Les noms et coordonnées des parties et de toute(s) personne(s) représentant chaque demandeur dans l'arbitrage;

(c) Identification et copie de la convention d'arbitrage invoquée ou, selon le cas, du ou des instruments juridiques sur lesquels la demande est fondée;

(d) Un exposé des faits présentés à l'appui de la demande;

(e) L'objet du différend;

(f) Une brève description de la demande et, le cas échéant, une indication de la somme en cause;

(g) Les moyens ou arguments de droit invoqués à l'appui de la demande;

(h) Une proposition quant au nombre d'arbitres, à la langue de l'arbitrage et aux règles de droit applicables au fond du différend, si les parties ne se sont pas préalablement entendues sur ces points.

8.3. La demande d'arbitrage devrait, dans la mesure du possible, être accompagnée de tous les documents et autres éléments de preuve sur lesquels le demandeur s'est fondé, ou contenir des références à ceux-ci.

8.4. La demande d'arbitrage peut également inclure:

(a) Une proposition de nomination d'un arbitre unique, visée à l'article 11(3);

(b) La notification de la nomination d'un arbitre, visée à l'article 11(5)(6)(7).

8.5. Le secrétariat enregistre la demande d'arbitrage à moins qu'il ne constate, sur la base des informations contenues dans la demande, que le différend sort manifestement du champ d'application du présent règlement. Le Secrétariat notifie immédiatement aux parties l'enregistrement ou le refus d'enregistrement.

Article 9 - Réponse à la demande d'arbitrage

9.1. Dans les 30 jours suivant la réception de la demande d'arbitrage, ou tout autre délai fixé par le Secrétariat, le défendeur soumet au Secrétariat une réponse, qui doit contenir les indications suivantes :

(a) le nom et les coordonnées de chaque défendeur et de toute(s) personne(s) représentant chaque défendeur dans l'arbitrage;

(b) une réponse aux indications figurant dans la demande d'arbitrage, conformément à l'article 8 (2) (c) à (h).

9.2. La réponse à la demande d'arbitrage devrait, dans la mesure du possible, être accompagnée de tous les documents et autres éléments de preuve sur lesquels le défendeur s'est appuyé, ou contenir des références à ceux-ci.

9.3. La réponse à la demande d'arbitrage peut également inclure:

(a) une objection selon laquelle le différend n'entre pas dans le champ d'application du règlement ou, pour d'autres raisons, ne relève pas de la compétence du tribunal arbitral;

(b) une proposition de nomination d'un arbitre unique, visée à l'article 11(3);

(c) la notification de la nomination d'un arbitre, visée à l'article 11(5)(6)(7);

(d) une description des demandes reconventionnelles ou des demandes en compensation éventuellement formées, y compris, le cas échéant, une indication des sommes en cause, et l'objet de ces demandes;

(e) une demande d'arbitrage conformément à l'article 8 lorsque le défendeur formule une réclamation contre une partie autre que le demandeur.

9.4. Le Secrétariat communique la réponse à la demande d'arbitrage et les documents y annexés à toutes les autres parties.

9.5. Lorsque le défendeur a déposé une demande reconventionnelle avec sa réponse, le demandeur peut déposer une réponse à la demande reconventionnelle par voie de soumission supplémentaire dans les trente (30) jours à compter de la date de réception de la demande reconventionnelle.

II- LE TRIBUNAL ARBITRAL

Article 10 - Nombre d'arbitres

10.1. Les parties sont libres de convenir d'un nombre impair d'arbitres pour former le tribunal arbitral.

10.2. Si les parties ne se sont pas préalablement entendues sur le nombre d'arbitres et si, dans les 30 jours suivant la réception par le défendeur de la demande d'arbitrage, les parties ne se sont pas entendues sur le nombre d'arbitres, il sera nommé trois arbitres, à moins que le Conseil d'Administration considère que le différend est de nature à justifier la nomination d'un arbitre unique.

Article 11 - Nomination des arbitres

11.1. Les arbitres sont nommés parmi le Panel d'arbitres visé à l'article 60. Néanmoins, les parties sont libres de nommer des arbitres extérieurs au Panel, sous réserve que ces arbitres satisfassent aux exigences prévues à l'article 60(4)(5).

11.2. Les arbitres doivent être d'une nationalité autre que celle des parties.

11.3. Lorsque les parties sont convenues qu'il doit être nommé un arbitre unique:

(a) elles peuvent, d'un commun accord, nommer l'arbitre unique;

(b) si, dans les 30 jours suivant la réception par toutes les autres parties d'une proposition tendant à nommer une personne en qualité d'arbitre unique, les parties ne sont pas parvenues à un accord à ce sujet, un arbitre unique est nommé par le président du Conseil d'Administration à la demande de l'une d'entre elles selon la procédure prévue à l'article 60(7).

11.4. Lorsqu'un arbitre unique est nommé conformément à l'article 10(2), les parties le nomment d'un commun accord dans un délai de quinze (15) jours. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre sur une telle nomination, l'une d'entre elles peut demander au président du Conseil d'Administration de nommer l'arbitre unique.

11.5. Lorsque trois arbitres doivent être nommés:

(a) chaque partie nomme un arbitre et les deux arbitres ainsi nommés choisissent le troisième arbitre qui préside le tribunal arbitral;

(b) si, dans les 30 jours suivant la réception de la notification du nom de l'arbitre nommé par une partie, l'autre partie ne lui a pas notifié le nom de l'arbitre qu'elle a nommé, la première partie peut demander au président du Conseil d'Administration de nommer le deuxième arbitre;

(c) si, dans les 30 jours suivant la nomination du deuxième arbitre, ou tout autre délai fixé par le Secrétariat, les deux arbitres ne se sont pas entendus sur le choix de l'arbitre-président, l'arbitre-président est nommé par le président du Conseil d'Administration selon la procédure prévue à l'article 60, paragraphe 7.

11.6. Lorsque trois arbitres doivent être nommés et qu'il y a pluralité de demandeurs ou de défendeurs, à moins que les parties ne soient convenues d'une autre méthode de nomination des arbitres, les demandeurs conjointement et les défendeurs conjointement nomment un arbitre. Les deux arbitres ainsi nommés choisissent le troisième arbitre qui préside le tribunal arbitral.

11.7. Si les parties sont convenues que le tribunal arbitral sera composé d'un nombre d'arbitres autre qu'un ou trois, les arbitres sont nommés selon la méthode convenue par les parties.

11.8. Les parties peuvent convenir des suites à donner en cas d'échec de la procédure de nomination du tribunal arbitral conformément au présent règlement. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre, l'une d'entre elles peut, en avisant les autres, demander au président du Conseil d'Administration de nommer le tribunal.

Article 12 - Motifs de récusation d'un arbitre

12.1. Lorsqu'une personne est pressentie pour être nommée en qualité d'arbitre, elle doit signaler par écrit toutes circonstances de nature à soulever des doutes légitimes sur son impartialité ou sur son indépendance.

12.2. Un arbitre peut être récusé s'il existe des circonstances de nature à soulever des doutes légitimes sur son impartialité ou son indépendance.

12.3. Une partie ne peut récuser l'arbitre qu'elle a nommé que pour un motif dont elle a eu connaissance après cette nomination.

12.4. Si dans un tribunal comptant trois personnes ou plus, un des arbitres ne participe pas à l'arbitrage, les autres arbitres ont le pouvoir de poursuivre l'arbitrage et de prendre toute décision, ordonnance ou sentence, à moins que les parties n'en conviennent autrement. Si les

autres arbitres décident de ne pas poursuivre l'arbitrage en cas de non-participation d'un des arbitres, le tribunal déclare qu'il y a vacance et un remplaçant est nommé conformément aux dispositions des articles 11 et 12(1), à moins que les parties ne conviennent d'une méthode de nomination différente.

Article 13 – Procédure de récusation d'un arbitre

13.1. Une partie qui entend récuser un arbitre notifie sa décision à toutes les autres parties, à l'arbitre visé par la récusation, aux autres arbitres et au Secrétariat. La notification expose les motifs de la récusation.

13.2. Pour être recevable, cette notification doit être communiquée par une partie dans les 20 jours suivant la date à laquelle la nomination de l'arbitre récusé lui a été notifiée ou dans les 20 jours suivant la date à laquelle elle a eu connaissance des circonstances visées à l'article 12.

13.3. À moins que l'arbitre récusé ne se déporte de ses fonctions ou que toutes les parties n'acceptent la récusation dans les 15 jours à compter de la date de la notification de la récusation, la question est tranchée par le président du Conseil d'Administration dans les 30 jours à compter de la date de ladite notification.

Article 14 – Remplacement d'un arbitre

14.1. Il y a lieu à remplacement d'un arbitre en cas de décès, de démission, de récusation ou en cas d'acceptation d'une demande en ce sens de toutes les parties.

14.2. Il y a également lieu à remplacement d'un arbitre à la demande de toutes les parties ou à l'initiative du président du Conseil d'Administration, lorsque ce dernier constate que l'arbitre est empêché *de jure* ou *de facto* d'accomplir sa mission, ou que l'arbitre ne remplit pas sa mission conformément au présent Règlement.

14.3. Lorsqu'un arbitre doit être remplacé, un remplaçant est nommé ou choisi conformément à la procédure prévue aux articles 11 et 12(1) qui était applicable à la nomination ou au choix de l'arbitre devant être remplacé.

Article 15 - Conséquence du remplacement d'un arbitre sur la procédure

En cas de remplacement d'un arbitre, le tribunal arbitral, sitôt reconstitué, décide si et dans quelle mesure la procédure antérieure est reprise.

Article 16 - Exclusion de responsabilité

Les arbitres, les personnes nommées par le tribunal arbitral, l'arbitre d'urgence visé à l'article 34, le Conseil d'Administration et ses membres, le Secrétariat et son personnel ne sont responsables envers personne d'aucun fait, d'aucun acte ou d'aucune omission en relation avec un arbitrage, sauf dans la mesure où une telle limitation de responsabilité est interdite par la loi applicable.

III – PROCEDURE ARBITRALE

Article 17 – Règles générales

17.1. Le tribunal arbitral conduit la procédure de manière équitable et impartiale et veille à ce que chaque partie ait eu la possibilité d'être suffisamment entendue.

17.2. Le tribunal arbitral peut, après consultation des parties, adopter les mesures procédurales qu'il juge appropriées et qui ne sont contraires à aucun accord des parties.

17.3. La procédure arbitrale est confidentielle.

17.4. Le tribunal arbitral peut, à la demande de toute partie, autoriser un ou plusieurs tiers à se joindre comme parties à l'arbitrage, à condition que ceux-ci aient donné leur consentement écrit à cet arbitrage au sens de l'article 3(1)(a). Le tribunal arbitral peut ne pas autoriser la jonction s'il constate, après avoir donné aux parties et à ce ou ces tiers, la possibilité d'être entendus, qu'elle causerait un préjudice à l'une de ces parties.

17.5. Le Conseil Administratif peut, à la demande de l'une des parties, joindre dans un arbitrage unique plusieurs arbitrages pendants soumis à la présente Partie :

(a) si les parties sont convenues de la jonction ; ou

(b) si toutes les demandes formées dans ces arbitrages l'ont été en application de la même convention d'arbitrage ; ou

(c) si les demandes formées dans les arbitrages sont formulées en vertu du même consentement écrit au sens de l'article 3(1)(a) donné par un État partie, une entité contrôlée par un État partie, une Communauté Economique Régionale, une organisation intergouvernementale Africaine chargée de l'application ou de la gestion de la décision de Yamoussoukro et de ses annexes ou une entreprise de transport aérien et que les arbitrages portent sur des différends qui concernent la même décision ou découlant du même rapport juridique.

Article 18 - Remise du dossier au tribunal arbitral

Le Secrétariat remet le dossier au tribunal arbitral dès que celui-ci est constitué.

Article 19 - Mesures conservatoires et provisoires

19.1. Sauf accord contraire des parties et à la demande de l'une d'entre elles, le tribunal arbitral peut, dès que le dossier lui a été remis par le Secrétariat, ordonner toute mesure conservatoire ou provisoire qu'il considère appropriée.

19.2. Les mesures visées au premier paragraphe sont prises sous forme d'ordonnance motivée ou sous forme d'une sentence, selon ce que le tribunal arbitral estime adéquat.

19.3. Le tribunal arbitral peut exiger de la partie qui demande une mesure conservatoire ou provisoire la constitution de garanties appropriées.

19.4. Le tribunal arbitral peut modifier, suspendre ou mettre fin à une mesure provisoire ou conservatoire qu'il a accordée, à la demande d'une partie ou, dans des circonstances exceptionnelles et sur notification préalable aux parties, de sa propre initiative.

19.5. Une demande de mesures provisoires adressée par une partie à une autorité judiciaire ne doit pas être considérée comme incompatible avec le consentement à l'arbitrage ni comme une renonciation au droit de se prévaloir dudit consentement.

Article 20 - Réunion de cadrage

20.1. Après réception du dossier, le tribunal arbitral convoque les parties ou leurs représentants dûment habilités et leurs conseils à une réunion de cadrage qui doit se tenir aussi rapidement qu'il est possible et, au plus tard, dans les quarante cinq (45) jours de cette réception. Avec l'accord des parties, le tribunal arbitral peut tenir cette réunion sous forme de conférence téléphonique ou de vidéoconférence.

20.2. La réunion de cadrage a pour objet d'établir ou de confirmer :

(a) un résumé des demandes respectives des parties, des motifs de ces demandes et des moyens invoqués pour qu'il y soit fait droit ;

(b) à moins que le tribunal arbitral ne le juge inapproprié, une liste de questions à trancher;

(c) le lieu de l'arbitrage;

(d) l'accord des parties sur la langue de la procédure arbitrale ou, à défaut, de permettre au tribunal arbitral de prendre une décision sur celle-ci au cours de la réunion, conformément à l'article 23 ;

(e) la loi applicable au fond du différend ;

(f) la confirmation ou non de l'existence d'une convention d'arbitrage ou de tout autre instrument faisant référence à l'arbitrage conformément au présent règlement;

(g) les dispositions pour la conduite de la procédure arbitrale que le tribunal entend appliquer ;

(h) le calendrier prévisionnel de la procédure arbitrale que le tribunal entend suivre.

20.3. Le tribunal arbitral établit un procès-verbal de la réunion de cadrage qu'il signe après avoir recueilli les éventuelles observations des parties. Les parties ou leurs représentants sont invités à signer le procès-verbal. Si l'une des parties refuse de signer le procès-verbal ou formule des réserves à son encontre, ledit procès-verbal est soumis au Conseil d'Administration pour approbation.

20.4. Le calendrier prévisionnel de l'arbitrage figurant dans le procès-verbal de la réunion de cadrage peut, si nécessaire, être modifié par le tribunal arbitral, à son initiative après observations des parties ou à la demande de celles-ci.

Article 21 - Demandes nouvelles

Après la signature du procès-verbal de la réunion de cadrage, ou son approbation par le Conseil d'Administration, conformément à l'article 20(3), les parties ne peuvent former de nouvelles demandes hors des limites dudit procès-verbal, sauf autorisation du tribunal arbitral qui tient compte de la nature de ces nouvelles demandes, de l'état d'avancement de la procédure et de toutes autres circonstances pertinentes.

Article 22 - Lieu de l'arbitrage

22.1. La procédure d'arbitrage se tient au siège de la Cour Africaine des Droits de l'Homme et des Peuples.

22.2. Nonobstant le premier paragraphe, la procédure d'arbitrage peut se tenir, si les parties en conviennent, au siège ou dans une dépendance de toute autre institution, privée ou publique, avec laquelle le Secrétariat prend des dispositions à cet effet et dont l'activité est compatible avec la tenue de l'arbitrage.

Article 23 – Langue de l'arbitrage

23.1. Les parties sont libres de convenir, parmi les langues officielles de l'Union africaine, de la langue ou des langues dans lesquelles la procédure arbitrale sera menée.

23.2. À défaut d'accord entre les parties en vertu du paragraphe 1, le tribunal arbitral fixe, parmi les langues officielles de l'Union africaine, la langue ou les langues de la procédure arbitrale.

23.3. L'accord entre les parties ou la fixation par le tribunal en vertu des paragraphes 1 et 2 s'applique, sauf indication contraire, à tout exposé écrit d'une partie, à toute audience et à toute sentence arbitrale, décision ou autre communication du tribunal arbitral.

23.4. Le tribunal arbitral peut ordonner que toutes les pièces produites au cours de la procédure arbitrale qui ont été remises dans leur langue originale soient accompagnées d'une traduction dans la langue ou les langues choisies par les parties ou fixées par le tribunal.

Article 24 - Règles applicables à la procédure

La procédure devant le tribunal arbitral est régie par les dispositions de la présente partie et conformément aux règles d'arbitrage adoptées par le Conseil d'Administration en vertu de l'article 49(1)(b). S'il se pose une question de procédure qui n'est pas couverte par la présente partie ou les règles d'arbitrage ou toute règle convenue par les parties, le tribunal arbitral statue sur la question.

Article 25 - Pouvoirs et fonctions du Tribunal

25.1. Le tribunal arbitral peut statuer sur sa propre compétence.

25.2. Toute objection d'une partie selon laquelle le différend n'entre pas dans le champ d'application du présent règlement ou, pour d'autres raisons, ne relève pas de la compétence du tribunal arbitral, est soulevée dans la réponse à la demande d'arbitrage ou, en cas de demande reconventionnelle ou de demande en compensation, dans la réplique et, au plus tard, lors de la réunion de cadrage visée à l'article 20. Une objection selon laquelle la question litigieuse excéderait les pouvoirs du tribunal arbitral est soulevée dès que la question alléguée comme excédant ses pouvoirs est soulevée au cours de la procédure arbitrale.

25.3. Une objection visée au paragraphe 2 est examinée par le tribunal arbitral qui décide s'il y a lieu de la traiter à titre de question préliminaire ou de la joindre au fond du différend.

Article 26 - Preuve

26.1. A tout moment de la procédure, le tribunal arbitral peut, s'il le juge nécessaire:

(a) inviter les parties à produire des documents ou autres éléments de preuve, en leur fixant un délai à cet effet;

(b) entendre des témoins, y compris des experts agissant en qualité de témoin, qui sont présentés par les parties afin de déposer sur toute question de fait ou d'expertise; et

(c) effectuer une visite sur les lieux et y mener des investigations.

26.2. Le tribunal arbitral est juge de la recevabilité, de la pertinence et de la force des preuves présentées.

Article 27 - Audience et pièces écrites

27.1. Pour la présentation des preuves, le tribunal arbitral décide s'il convient de tenir une audience et/ou de produire des pièces écrites.

27.2. Lorsqu'une audience doit avoir lieu, le tribunal arbitral notifie aux parties suffisamment à l'avance la date, l'heure et le lieu de l'audience.

27.3. Les témoins, y compris les experts agissant en qualité de témoins, peuvent être entendus et interrogés selon les modalités fixées par le tribunal arbitral. Le tribunal arbitral peut décider que les témoins, y compris les experts agissant en qualité de témoins, seront interrogés par des moyens de télécommunication ne nécessitant pas leur présence physique à l'audience.

27.4. Toutes les déclarations, tous les documents ou autres informations fournis au tribunal arbitral, ou les demandes adressées au tribunal arbitral, par une partie, sont communiqués à l'autre ou aux autres parties, et tout rapport d'expert ou preuve documentaire sur lequel le tribunal arbitral peut s'appuyer pour établir ses décisions est communiqué aux parties.

Article 28 – Experts

28.1. Après consultation des parties, le tribunal arbitral peut :

(a) nommer un ou plusieurs experts indépendants chargés de lui faire rapport par écrit sur les points spécifiques qu'il détermine ;

(b) exiger d'une partie qu'elle fournisse à l'expert tout renseignement approprié ou lui donne accès à toute pièce ou toute chose pertinente aux fins d'inspection.

28.2. Le tribunal arbitral communique aux parties une copie du rapport de l'expert afin que celles-ci puissent formuler par écrit leur opinion à ce sujet.

28.3. A la demande d'une partie, l'expert lui met à disposition pour examen tout document ou toute chose en sa possession qui lui a été fourni pour la préparation de son rapport.

28.4. Si une partie en fait la demande ou si le tribunal arbitral le juge nécessaire, l'expert, après la remise de son rapport, participe à une audience au cours de laquelle les parties peuvent l'interroger et présenter en qualité de témoins des experts qui déposent sur les questions litigieuses.

Article 29 - Défaut d'une partie à comparaître à une audience ou à produire des éléments de preuve

29.1. Le fait qu'une partie ne se présente pas à une audience ou ne produise pas d'éléments de preuve comme prévu aux articles 26 et 27 n'est pas considéré comme une reconnaissance des affirmations de l'autre partie.

29.2. Si une partie ne comparaît pas à une audience sans justifier d'un empêchement légitime, le tribunal arbitral peut poursuivre l'arbitrage.

29.3. Si une partie ne présente pas les preuves complémentaires sollicitées par le tribunal arbitral dans les délais fixés sans justifier d'un empêchement légitime, le tribunal peut statuer sur la base des éléments de preuve dont il dispose.

Article 30 – Défaut du défendeur

Lorsque, sans invoquer d'empêchement légitime, la ou les parties sollicitées ne communiquent pas leur réponse à la demande d'arbitrage conformément à l'article 9, le tribunal arbitral poursuit la procédure sans considérer le manquement comme une reconnaissance des allégations du demandeur.

Article 31 - Clôture de la procédure

31.1. Lorsqu'il apparaît que les parties ont disposé, de manière raisonnable, de la possibilité de présenter leurs arguments, le tribunal arbitral prononce la clôture de la procédure.

31.2. En cas de circonstances exceptionnelles, le tribunal arbitral peut décider, de sa propre initiative ou à la demande d'une partie, la réouverture de la procédure à tout moment avant le prononcé de la sentence.

Article 32 - Motifs de clôture de la procédure

32.1. Si, après que le dossier ait été remis au tribunal arbitral et avant que la sentence ne soit rendue, la poursuite de la procédure arbitrale devient inutile ou impossible pour toute raison autre qu'un accord trouvé par les parties sur le règlement du différend, le tribunal arbitral informe les parties de son intention de rendre une ordonnance de clôture de la procédure.

32.2. Le tribunal arbitral rend cette ordonnance sauf s'il subsiste des questions sur lesquelles il peut être nécessaire de statuer et si le tribunal juge approprié de le faire.

32.3. Le tribunal arbitral communique aux parties une copie de l'ordonnance de clôture de la procédure arbitrale, signée par les arbitres.

Article 33 - Renonciation au droit de faire objection

Une partie qui ne formule pas promptement d'objection au non-respect de toute disposition de la présente Partie, de toute instruction du tribunal arbitral ou de toute exigence convenue par les parties quant à la constitution du tribunal arbitral ou à la conduite de la procédure, est réputée avoir renoncé à son droit de faire objection à moins qu'elle ne puisse démontrer qu'en l'espèce, l'absence d'objection de sa part était justifiée.

IV – PROCÉDURES SPÉCIALES

Article 34 – Mesures d'urgence

34.1. Le Président du Conseil d'Administration a le pouvoir de décider, à sa discrétion, de toute question relative à l'administration de la procédure de l'arbitre d'urgence qui ne serait pas expressément réglée par les dispositions du présent article et par les règles adoptées par le Conseil d'Administration.

34.2. Toute partie sollicitant des mesures conservatoires ou provisoires urgentes qui ne peuvent attendre la constitution d'un tribunal arbitral dépose une requête à cette fin auprès du Secrétariat avant que le dossier ne soit remis au tribunal arbitral conformément à l'article 18.

34.3. La requête contient les éléments suivants :

(a) les nom et dénominations complètes, qualités, adresse et autres coordonnées de chacune des parties et de toute personne représentant le requérant ;

(b) toute règle, décision, accord, contrat, convention, traité, loi, acte constitutif d'une organisation ou d'un organisme, ou relation à partir de laquelle ou en relation avec laquelle le différend naît;

(c) un exposé des circonstances à l'origine de la requête et du différend sous-jacent qui est ou sera soumis à l'arbitrage ;

(d) un exposé des mesures d'urgence sollicitées ;

(e) les motifs pour lesquels le requérant sollicite des mesures provisoires ou conservatoires urgentes qui ne peuvent attendre la constitution d'un tribunal arbitral ;

(f) tout accord relatif au droit applicable ou à la langue de l'arbitrage ;

(g) une preuve du paiement du montant fixé par le Secrétariat ;

(h) toute demande d'arbitrage et autre communication écrite concernant le différend sous-jacent qui ont été soumises au Secrétariat par une partie à la procédure prévue par le présent article avant l'introduction de la requête.

La requête peut contenir tout autre document ou élément que le requérant estime approprié.

34.4. Si le Secrétariat constate, sur la base des informations contenues dans la requête, que les parties sont convenues d'exclure le recours aux dispositions du présent article ou sont convenues d'une autre procédure pré-arbitrale permettant l'octroi de mesures conservatoires, provisoires ou de nature similaire, il informe les parties que la procédure au titre du présent article n'aura pas lieu. Si le Secrétariat constate le contraire, il transmet une copie de la demande à la partie défenderesse.

34.5. Le Président du Conseil d'Administration met fin à la procédure de l'arbitre d'urgence si, dans un délai de dix jours à compter de la réception de la requête par le Secrétariat, le requérant n'a pas soumis de demande d'arbitrage conformément à l'article 8.

34.6. Le Président du Conseil d'Administration nomme l'arbitre d'urgence dans les deux jours de la réception de la requête par le Secrétariat. Aucun arbitre d'urgence ne peut être nommé après la remise du dossier au tribunal arbitral conformément à l'article 18.

34.7. Une fois l'arbitre d'urgence nommé, le Secrétariat lui remet le dossier et en informe les parties.

34.8. L'arbitre d'urgence ne peut agir en qualité d'arbitre dans un arbitrage relatif au différend à l'origine de la requête.

34.9. Une demande de récusation de l'arbitre d'urgence :

(a) doit être soumise dans les trois (3) jours suivant la réception de la notification de la nomination de l'arbitre d'urgence par la partie introduisant la récusation ou suivant la date à laquelle cette partie a été informée des faits et circonstances qu'elle invoque à l'appui de sa demande de récusation, si cette date est postérieure à la réception de la notification susvisée ;

(b) est décidée par le Président du Conseil d'Administration après que le Secrétariat a mis l'arbitre d'urgence et l'autre partie en mesure de présenter leurs observations par écrit dans un délai adapté.

34.10. S'agissant de la procédure, l'arbitre d'urgence :

(a) établit le calendrier de la procédure de l'arbitre d'urgence dans les deux jours après que le dossier lui ait été remis ;

(b) conduit la procédure de la manière qu'il juge appropriée.

34.11. L'arbitre d'urgence rend sa décision sous forme d'Ordonnance :

(a) à laquelle les parties s'engagent à se conformer ;

(b) dans laquelle il statue sur la recevabilité de la requête conformément au paragraphe 2 et sur sa propre compétence pour ordonner les mesures d'urgence ;

(c) qui est rendue par écrit et expose les motifs sur lesquels elle se fonde ;

(d) qui est rendue dans les quinze jours à compter de la date de remise du dossier à l'arbitre d'urgence et transmise aux parties, avec copie au Secrétariat ;

(e) qui peut être modifiée, résiliée ou annulée par l'arbitre d'urgence, sur demande motivée d'une partie formée avant la remise du dossier au tribunal arbitral conformément à l'article 18 ;

(f) qui ne lie pas le tribunal arbitral quant aux points, questions ou différends qui y sont tranchés.

34.12. Le tribunal arbitral tranche toute demande d'une partie relative à la procédure de l'arbitre d'urgence, y compris toute demande découlant de l'exécution ou de l'inexécution de l'Ordonnance ou en relation avec cette exécution ou inexécution.

34.13. Sans préjudice du paragraphe 5 de cet article, l'Ordonnance cesse de lier les parties lorsque :

(a) le Président du Conseil d'Administration a accepté une demande de récusation de l'arbitre d'urgence conformément au paragraphe 9 du présent article ;

(b) le tribunal arbitral a rendu une sentence finale à moins qu'il n'en ait décidé expressément autrement, ou

(c) toutes les demandes ont été retirées ou il a été mis fin à l'arbitrage avant qu'une sentence finale ne soit rendue.

Article 35 – Procédure accélérée

35.1. Dans la mesure où les dispositions du présent article n'en disposent pas autrement, le présent règlement s'applique à un arbitrage selon la procédure accélérée.

2. Les règles relatives à la procédure accélérée:

(a) s'appliquent si les parties en conviennent ;

(b) ne s'appliquent pas si le Conseil d'Administration juge, à la demande d'une partie formée avant la constitution du tribunal arbitral ou de sa propre initiative, qu'il est inopportun, eu égard aux circonstances, de les appliquer.

3. Sans préjudice du paragraphe 2, point b), à la réception de la ou des réponses à la demande d'arbitrage conformément à l'article 9 du présent règlement, ou à l'expiration du délai pour soumettre la ou les réponses, le Secrétariat informe les parties que les règles relatives à la procédure accélérée s'appliquent en l'espèce.

4. Le Conseil d'Administration peut à tout moment de la procédure d'arbitrage, de sa propre initiative ou à la demande d'une partie, et après consultation du tribunal arbitral et des parties, décider que les règles relatives à la procédure accélérée ne s'appliqueront plus à l'affaire.

5. En ce qui concerne la constitution du tribunal arbitral:

(a) le président du Conseil d'Administration peut, nonobstant tout accord contraire des parties, nommer un arbitre unique;

(b) les parties peuvent nommer l'arbitre unique dans un délai fixé par le Secrétariat. A défaut d'une telle nomination, l'arbitre unique est nommé par le président du Conseil d'administration.

6. L'article 20 du présent règlement s'applique comme suit à un arbitrage selon les règles relatives à la procédure accélérée:

(a) l'article ne s'applique pas, à l'exception des points e) et f) du paragraphe 2;

(b) la réunion de cadrage a lieu au plus tard 15 jours après la date à laquelle le dossier a été remis au tribunal arbitral. Le Conseil d'Administration peut proroger ce délai sur requête motivée du tribunal arbitral.

7. Après la constitution du tribunal arbitral, les parties ne peuvent présenter de nouvelles demandes, sauf autorisation du tribunal arbitral.

8. Le tribunal arbitral peut adopter à sa discrétion les mesures procédurales qu'il juge appropriées. Il peut notamment, après consultation des parties :

(a) décider de ne pas autoriser les demandes de production de documents ou limiter le nombre, la longueur et la portée des observations, déclarations et témoignages écrits ;

(b) statuer sur le différend uniquement sur la base des pièces soumises par les parties, sans tenir d'audience ni entendre de témoins ou d'experts.

9. Les honoraires du tribunal arbitral sont fixés conformément aux barèmes des frais administratifs et des honoraires de l'arbitre de la procédure accélérée

V- LA SENTENCE ARBITRALE

Article 36 - Règles de droit applicables au fond du différend

1. Les parties sont libres de choisir les règles de droit que le tribunal arbitral applique au fond du différend.

2. À défaut d'un tel choix par les parties, le tribunal arbitral :

(a) Pour les litiges d'ordre contractuel, tient compte des stipulations du contrat et des usages du commerce international ;

(b) Pour tout différend, applique ou peut tenir compte, entre autres, en fonction de la nature des parties au différend, des dispositions des instruments juridiques du transport aérien africain applicables à l'accord ou à la relation entre les parties, du droit international, de la coutume internationale ou des sentences arbitrales pertinentes.

Article 37 - Décisions

En cas de pluralité d'arbitres, la sentence ou une autre décision est rendue à la majorité. À défaut de majorité, le président du tribunal arbitral statue seul.

Article 38 – Forme de la sentence

1. Le tribunal arbitral peut rendre des sentences séparées sur différentes questions à des moments différents.

2. Toutes les sentences sont rendues par écrit.

3. La sentence doit être motivée, à moins que les parties ne soient convenues que les motifs ne devaient pas être énoncés.

4. La sentence est signée par les arbitres et porte mention de la date à laquelle elle a été rendue et du lieu de l'arbitrage. En cas de pluralité d'arbitres, si la signature de l'un d'eux manque, le motif de cette absence de signature est mentionné dans la sentence.

Article 39 – Sentence d'accord parties

1. Si, après la transmission du dossier au tribunal arbitral et avant que la sentence ne soit rendue, les parties parviennent à un accord qui règle le différend, le tribunal arbitral rend une ordonnance de clôture de la procédure arbitrale ou, si les parties lui en font la demande et s'il l'accepte, constate l'accord par une sentence arbitrale rendue d'accord parties.

2. Le tribunal arbitral communique aux parties une copie de l'ordonnance de clôture de la procédure arbitrale ou de la sentence rendue d'accord parties, signée par les arbitres.

3. Les dispositions des articles 38(2)(4), 40(3) and 41(1) s'appliquent aux sentences arbitrales rendues d'accord parties.

Article 40 – Notification de la sentence

1. Une fois la sentence rendue, le Secrétariat en communique aux parties le texte signé par les arbitres, sous réserve que les frais d'arbitrage aient été intégralement réglés par les parties ou l'une d'entre elles.
2. Des copies supplémentaires dûment certifiées conformes par le Secrétaire sont délivrées à tout moment aux parties qui en font la demande.
3. La sentence ne peut pas être publiée sans le consentement des parties.
4. Une copie de la sentence est déposée auprès de l'Agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro, chargée de faire rapport sur l'application du présent règlement.

Article 41 – Force exécutoire de la sentence

1. Toute sentence arbitrale est définitive et s'impose aux parties.
2. En soumettant leur différend aux règles d'arbitrage du présent règlement, les parties s'engagent à exécuter sans délai la sentence arbitrale, et sont réputées avoir renoncé à toutes voies de recours auxquelles elles peuvent valablement renoncer.

Article 42 – Correction de la sentence

1. Le tribunal arbitral peut, de sa propre initiative ou à la demande d'une partie, corriger toute erreur de calcul, matérielle ou typographique, ou toute erreur ou omission de même nature contenue dans la sentence.
2. Toute demande d'une partie en rectification d'une erreur visée au paragraphe 1 doit être adressée au tribunal arbitral, avec notification aux autres parties et au Secrétariat, dans les 30 jours suivant la réception de la sentence par cette partie. Si le tribunal arbitral estime que la demande est justifiée, il procède à la correction dans les 30 jours suivant la réception de la demande.
3. Le tribunal arbitral peut procéder à ces corrections de sa propre initiative dans les 30 jours suivant la communication de la sentence aux parties.
4. Ces rectifications sont faites par écrit et font partie intégrante de la sentence. Les dispositions des articles 38(2)(3)(4), 40(1)(3) et 41(1) leurs sont applicables.

Article 43 – Interprétation de la sentence

1. Dans les 30 jours de la réception de la sentence, une partie peut, moyennant notification aux autres parties et au Secrétariat, demander au tribunal arbitral d'en donner une interprétation.
2. L'interprétation est donnée par écrit dans les 45 jours de la réception de la demande.
3. L'interprétation fait partie intégrante de la sentence et les dispositions des articles 38(2)(3)(4), 40(1)(3) and 41(1) lui sont applicables.

Article 44 – Sentence additionnelle

1. Le tribunal arbitral peut, de sa propre initiative ou à la demande d'une partie, rendre une sentence additionnelle sur des chefs de demande qui ont été présentés au cours de la procédure arbitrale mais sur lesquels il n'a pas statué.
2. Toute demande d'une partie tendant au prononcé d'une sentence additionnelle doit être adressée au tribunal arbitral, avec notification aux autres parties et au Secrétariat, dans les 30 jours suivant la réception de l'ordonnance de clôture ou de la sentence par cette partie. Si le tribunal arbitral considère que la demande est justifiée, il rend sa sentence additionnelle dans les 50 jours suivant la réception de la demande ou au-delà s'il l'estime nécessaire.
3. Le tribunal arbitral peut rendre une sentence additionnelle de sa propre initiative dans un délai de 50 jours à compter de la date de la sentence initiale ou au-delà s'il l'estime nécessaire.
4. Les dispositions des articles 38(2)(3)(4), 40(1)(3) et 41(1) s'appliquent à la sentence additionnelle.

VI – FRAIS DE L'ARBITRAGE

Article 45 – Avance sur les frais de l'arbitrage

1. Dès réception de la demande d'arbitrage ou de la réponse conformément aux dispositions des articles 8 et 9, ou à l'expiration du délai de dépôt, le Secrétariat peut demander aux parties de consigner une même somme à titre d'avance sur les frais visés à l'article 46, paragraphe 1 (a), (b), (c) et (f).
2. Le montant de l'avance sur les frais fixé par le Secrétariat ne devrait pas normalement excéder le montant obtenu en additionnant les frais administratifs du Conseil d'administration et du Secrétariat et le minimum des honoraires d'arbitre fixés dans les barèmes visés à l'article 46(2).
3. Si les sommes dont la consignation est requise ne sont pas intégralement versées auprès du Secrétariat avant que le dossier ne soit remis au tribunal arbitral, le Secrétariat en informe les parties afin que l'une ou l'autre d'entre elles puisse effectuer le versement demandé. Si ce versement n'est pas effectué, le tribunal arbitral peut ordonner la suspension ou la clôture de la procédure d'arbitrage.
4. Le montant de toute avance sur frais fixé conformément au présent article peut faire l'objet d'un réajustement à tout moment au cours de l'arbitrage.
5. Après qu'une ordonnance de clôture de la procédure ou une sentence finale ait été rendue, le Secrétariat rend compte aux parties de l'utilisation des sommes reçues en dépôt et leur restitue tout solde non dépensé.

Article 46 – Définition des frais de l'arbitrage

1. Les « frais » de l'arbitrage comprennent :
 - (c) Les honoraires de chaque arbitre ;
 - (d) Les frais, y compris les frais de déplacement, des arbitres ;

- (e) Les honoraires et les frais de tout expert nommé par le tribunal arbitral ;
 - (f) Les frais, y compris les frais de déplacement, des témoins, dans la mesure où ces dépenses ont été approuvées par le tribunal arbitral ;
 - (g) Les frais de représentation et autres frais exposés par les parties en rapport avec l'arbitrage dans la mesure où le tribunal arbitral en juge le montant raisonnable ;
 - (h) Les frais du Conseil d'Administration, y compris l'indemnité de son Président notamment en tant qu'autorité de nomination, et du Secrétariat.
2. Les honoraires des arbitres et les frais du Conseil d'Administration et du Secrétariat sont fixés selon un barème défini par le Conseil d'administration.
 3. Lorsqu'il lui est demandé d'interpréter, de rectifier ou de compléter une sentence conformément aux articles 42, 43 and 44, le tribunal arbitral peut percevoir les frais mentionnés aux alinéas b) à f) du paragraphe 1 mais pas d'honoraires supplémentaires.

Article 47 – Décision sur les frais de l'arbitrage

1. Le tribunal arbitral peut statuer sur les frais d'arbitrage à tout moment de la procédure arbitrale.
2. La sentence définitive du tribunal arbitral fixe les frais d'arbitrage et décide à quelle(s) partie(s) le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre les parties.
3. Lorsqu'il se prononce sur les frais, le tribunal arbitral tient compte des circonstances qu'il estime pertinentes, y compris dans quelle mesure chacune des parties a conduit l'arbitrage avec célérité et efficacité en termes de coûts.
4. Le Conseil d'Administration peut fixer les honoraires des arbitres à un montant supérieur ou inférieur à ce qui résulterait de l'application du barème en vigueur si ceci apparaît nécessaire en raison des circonstances exceptionnelles de l'espèce.
5. En cas de retrait de toutes les demandes ou s'il est mis fin à l'arbitrage avant qu'une sentence définitive ne soit rendue, le Conseil d'Administration fixe les honoraires et frais des arbitres et les frais du Conseil d'Administration et du Secrétariat. Si les parties ne sont pas convenues du partage des frais de l'arbitrage ou d'autres questions pertinentes relatives aux frais, ces points sont tranchés par le Conseil d'Administration.

PARTIE IV – GESTION DU REGLEMENT

Article 48 – Le Conseil d'Administration

1. Le présent règlement est géré par un Conseil d'Administration composé d'un représentant de chaque région administrative de l'Union africaine.
2. Les cinq (5) membres du Conseil d'Administration sont des experts juridiques internationaux, notamment dans le domaine du transport aérien, désignés par l'Organe de suivi de la Décision de Yamoussoukro et approuvés par les Ministres en charge des transports du STC TTIET.
3. Le Conseil d'Administration est un organe indépendant et est assisté d'un Secrétariat.

4. Chaque membre du Conseil dispose d'un suppléant qui peut agir en qualité de représentant si le titulaire est absent d'une réunion ou empêché. Le suppléant doit appartenir à la même région administrative.
5. Le président du Conseil d'Administration est élu par le Conseil parmi ses membres.
6. Le Conseil d'Administration établit les articles de procédure qu'il juge nécessaires à l'accomplissement de ses responsabilités.

Article 49 - Fonctions du Conseil d'Administration

1. Le Conseil d'Administration exerce les fonctions suivantes:
 - (a) il adopte les articles de procédure qu'il juge nécessaires à la mise en œuvre des dispositions du présent règlement;
 - (b) il adopte les articles de procédure relatifs à la procédure d'arbitrage (ci-après dénommés les articles d'arbitrage) qu'il juge nécessaires à la mise en œuvre des règles du présent règlement;
 - (c) il adopte les articles de procédure relatifs à la médiation et la conciliation qu'il juge nécessaires à la mise en œuvre des règles du présent règlement;
 - (d) il exécute les tâches qui lui sont assignées par le présent règlement;
 - (e) il adopte, sur proposition du Secrétariat, la liste indicative des personnes qui souhaitent et sont en capacité de siéger en tant que membres des Panels ADR;
 - (f) il adopte, sur proposition du Secrétariat, le barème des honoraires des arbitres, conciliateurs et médiateurs et des frais du Conseil d'Administration et du Secrétariat ;
 - (g) il adopte son budget annuel des recettes et des dépenses et le soumet à l'Organe de suivi de la Décision de Yamoussoukro pour approbation ministérielle.
2. Sans préjudice de l'article 51, le président du Conseil d'Administration:
 - (a) fait office d'autorité de nomination des arbitres, des conciliateurs et des médiateurs. À cette fin, le président peut requérir de toute partie ainsi que des arbitres, conciliateurs et médiateurs les informations qu'il juge nécessaires et donne aux parties et, s'il y a lieu, aux arbitres, conciliateurs et médiateurs, la possibilité de présenter leurs vues de la manière qu'il juge appropriée;
 - (b) a le pouvoir de prendre des décisions urgentes au nom du Conseil, à condition que de telles décisions soient communiquées au Conseil à sa prochaine session.

Article 50 - Décision du Conseil d'Administration

Lorsque le présent règlement prévoit que le Conseil d'Administration prend une décision, il le fait par consensus ou, à défaut de consensus, à la majorité de ses membres.

Article 51 - Comités du Conseil d'Administration

Le Conseil d'Administration peut nommer les comités qu'il juge nécessaires pour s'acquitter de ses fonctions.

Article 52 – Autres attributions du Conseil d'Administration

Le Conseil d'Administration exerce également toutes autres attributions qu'il estime nécessaires à la mise en œuvre des dispositions du présent règlement.

Article 53 – Sessions du Conseil d'Administration

1. Le Conseil d'Administration tient une session annuelle et toute autre session qui aura été soit décidée par le Conseil, soit convoquée par le Président, soit convoquée par le Secrétaire à la demande d'au moins quatre membres du Conseil.
2. Chaque membre du Conseil d'Administration dispose d'une voix et, sauf exception prévue par le présent règlement, toutes les questions soumises au Conseil sont résolues à la majorité des voix exprimées.
3. Dans toutes les sessions du Conseil d'Administration, le quorum est la majorité de ses membres.

Article 54 - Durée du mandat des membres du Conseil

La durée du mandat de tous les membres du Conseil d'Administration est de 4 ans, renouvelable une fois.

Article 55 - Rémunération des membres du Conseil

1. Les membres du Conseil d'Administration et le président exercent leurs fonctions sans rémunération, mais perçoivent des indemnités pour leurs frais d'hébergement et de voyage après accord de l'Organe de suivi de la Décision de Yamoussoukro.
2. Nonobstant le paragraphe 1, le président du Conseil d'Administration bénéficie d'une indemnité pour l'exercice de sa fonction d'autorité de nomination et des autres fonctions prévues par le présent règlement. Le Conseil d'Administration fixe les modalités de l'indemnisation.

Article 56 - Supervision des ministres des transports et de l'Organe de suivi de la Décision de Yamoussoukro

1. En lien avec la gestion du présent règlement, les ministres sont chargés des fonctions suivantes:
 - (a) approuver la nomination des membres du Conseil d'Administration;
 - (b) approuver le budget du Conseil d'Administration;
 - (c) approuver les barèmes des honoraires des arbitres, conciliateurs et médiateurs et des frais du Conseil d'Administration et du Secrétariat adoptés par le Conseil d'Administration;
 - (d) approuver les rapports du Conseil d'Administration.
2. En lien avec la gestion du présent règlement, l'Organe de suivi de la Décision de Yamoussoukro est chargé des fonctions suivantes:
 - (a) nommer les membres du Conseil d'Administration et veiller à ce que le principe de la répartition régionale soit strictement respecté;

- (b) obtenir un financement pour le premier triennat du Conseil d'Administration et garantir le strict respect du Règlement financier de l'Union africaine sur les contributions des États membres;
- (c) présenter le budget et les rapports annuels du Conseil d'Administration aux ministres des transports;
- (d) déterminer les conditions d'emploi du Secrétaire et du haut fonctionnaire du Secrétariat;
- (e) approuver les nominations du personnel du Secrétariat;
- (f) approuver les frais d'hébergement et de voyage des membres du Conseil d'Administration;
- (g) conseiller le Secrétaire sur l'hébergement du Secrétariat.

Article 57 – Le Secrétariat

1. Le Secrétariat est dirigé par un Secrétaire assisté d'un haut fonctionnaire.
2. Le Secrétaire et le haut fonctionnaire sont nommés par le Conseil d'Administration à la majorité de ses membres.
3. Le Secrétaire et le haut fonctionnaire sont nommés pour une période ne pouvant excéder six ans et non-renouvelable.
4. Les fonctions de Secrétaire et du haut fonctionnaire sont incompatibles avec l'exercice de toute fonction politique. Le Secrétaire et du haut fonctionnaire ne peuvent occuper d'autres emplois ou exercer d'autres activités professionnelles que sur autorisation de l'Organe de suivi de la Décision de Yamoussoukro.
5. En cas d'absence ou d'empêchement du Secrétaire ou si le poste est vacant, le haut fonctionnaire remplit les fonctions de Secrétaire.
6. Le Secrétaire est le représentant légal du Secrétariat, il le dirige et est responsable de son administration, y compris du recrutement du personnel, conformément aux dispositions du présent règlement et aux règles adoptés par le Conseil d'Administration.

Article 58 – Fonctions du Secrétariat

1. Le Secrétaire remplit la fonction de greffier et a le pouvoir d'authentifier les sentences arbitrales rendues en vertu du présent règlement et d'en certifier copie.
2. Le Secrétariat a pour fonction d'assurer l'application des règles de procédure appropriées et de faciliter le processus de règlement alternatif des différends en vertu du présent règlement, et il dispose de tous les pouvoirs nécessaires à cet effet.
3. Sans préjudice du paragraphe 1, le Secrétariat exerce les fonctions suivantes:
 - (a) appliquer les règles et la procédure appropriées pour une exécution efficace des mécanismes de règlement alternatif des différends;
 - (b) établir des Panels ADR d'arbitres, de conciliateurs et de médiateurs conformément aux critères de qualifications minimums définis à l'article 60(4) et à tout autre critère de qualification défini par le Secrétariat et approuvé par le Conseil d'Administration;

(c) établir et appliquer un code de déontologie pour les arbitres, les conciliateurs, les médiateurs et les experts; le code est soumis au Conseil d'Administration pour adoption;

(d) fournir des services administratifs et techniques à l'appui des procédures de règlement des différends;

(e) faciliter la certification, l'enregistrement et l'authentification des sentences arbitrales et des accords de conciliation et de médiation;

(f) établir, pour adoption par le Conseil d'Administration, et administrer les barèmes des honoraires des arbitres, des conciliateurs et des médiateurs ainsi que des frais du Conseil d'Administration et du Secrétariat ;

(g) promouvoir l'usage des méthodes alternatives de règlement des différends auprès des parties prenantes;

(h) établir des rapports sur ses travaux et soumettre un rapport annuel au Conseil d'Administration ; et

(i) accomplir tout autre acte nécessaire ou propice à la bonne mise en œuvre des objectifs du présent règlement.

Article 59 – Personnel du Secrétariat

1. Le Secrétariat dispose de tout autre personnel nécessaire à son bon fonctionnement.
2. Le personnel est nommé par le Secrétaire avec l'approbation du Conseil d'Administration.

PARTIE V - PANELS D'ARBITRES, DE CONCILIEATEURS ET DE MÉDIATEURS

Article 60 - Constitution des Panels et nomination

1. Le Secrétariat met en place et gère des Panels ADR d'arbitres, de conciliateurs et de médiateurs.
2. Chaque État partie peut désigner trois (3) personnes auprès du Secrétariat pour inclusion dans les Panels ADR, en indiquant leur(s) domaine(s) d'expertise.
3. La liste indicative des personnes désignées par les Etats parties est soumise au Conseil d'Administration par le Secrétariat pour examen et approbation.
4. L'acceptation au sein des Panels ADR est conditionnée au respect des critères de qualification minimums suivants :

(a) posséder dix (10) ans d'expertise de haut niveau ou d'expérience professionnelle ou de pratique juridique directement liée au transport aérien international et notamment en matière de concurrence, de services aériens, d'accords de transport aérien, d'accords commerciaux, de droits des passagers aériens, de droit aérien, de droit international;

(b) une formation en résolution de différends et une expérience en arbitrage et/ou conciliation et/ou médiation;

(c) diplôme(s) d'études et/ou licence(s) professionnelle(s) appropriée(s) au(x) domaine(s) d'expertise.

5. Les membres des Panels ADR sont choisis en vue d'une nomination sur la base de leur indépendance et de leur intégrité et doivent posséder une formation suffisamment diversifiée et un large éventail d'expériences en rapport direct avec l'objet du différend.

6. Lorsqu'il propose une liste de noms aux parties aux fins de nomination ou lorsqu'il nomme des arbitres, des conciliateurs ou des médiateurs parmi les membres des Panels ADR, le président du Conseil d'Administration:

(a) veille à ce que chaque arbitre, conciliateur ou médiateur pressenti ne soit affilié à aucune des parties au différend et ne reçoive d'instructions d'aucune d'entre elles;

(b) tient compte, notamment, du lieu de résidence des parties, de leurs conseils, des arbitres ou des conciliateurs, du lieu de l'arbitrage ou de la conciliation, de la langue des parties et de la nature des questions soulevées par le différend;

(c) tient dûment compte, dans la mesure du possible, de l'importance d'assurer la représentation des systèmes juridiques des parties et le règlement rapide des différends.

7. Pour l'application de l'article 11(3)(b) et (5)(c), l'autorité de nomination met en oeuvre la procédure suivante pour la nomination de l'arbitre, à moins que les parties ne s'entendent pour écarter cette procédure ou que l'autorité de nomination ne décide, à sa discrétion, que le recours à la procédure n'est pas approprié au cas considéré :

(a) l'autorité de nomination communique à chacune des parties une liste identique comprenant au moins trois noms issus du Panel ADR;

(b) dans les 15 jours suivant la réception de cette liste, ou tout autre délai fixé par le Secrétariat, chaque partie peut la renvoyer à l'autorité de nomination après avoir rayé le ou les noms auxquels elle fait objection et numéroté les noms restants dans l'ordre de sa préférence;

(c) à l'expiration du délai susmentionné, l'autorité de nomination nomme l'arbitre parmi les personnes dont les noms restent sur les listes qui lui ont été renvoyées et conformément à l'ordre de préférence indiqué par les parties;

(d) si, pour une raison quelconque, la nomination ne peut être effectuée conformément à cette procédure, la nomination de l'arbitre est laissée à l'appréciation de l'autorité de nomination.

Article 61 - Durée des fonctions

1. Les membres des Panels ADR siègent pour une période non renouvelable de six ans.

2. En cas de décès ou de démission d'un membre d'un Panel, l'État partie qui a désigné le membre a le droit de désigner une autre personne pour siéger au sein du Panel pour le reste du mandat de ce membre, sous réserve de son acceptation par le Conseil d'Administration.

3. Les membres des Panels restent en fonction jusqu'à ce que leur successeur ait été désigné par l'État partie concerné et accepté par le Conseil d'Administration.

4. Une personne peut appartenir à plusieurs Panels.

PARTIE VI – DISPOSITIONS FINALES

Article 62 - Finances

1. Les fonds destinés à couvrir les frais prévus par le présent règlement, y compris les honoraires, proviennent des paiements effectués par les parties pour l'utilisation des mécanismes de règlement des différends.
2. Si les dépenses de fonctionnement du Conseil d'Administration ne peuvent être couvertes par les paiements effectués par les parties pour l'utilisation de ses services, l'excédent est pris en charge à travers des parrainages, des subventions, des dons, etc., étant entendu qu'aucun État partie n'est tenu de verser une contribution régulière pour la couverture de cet excédent.

Article 63 - Rapports et examen

Dans les 3 ans suivant l'entrée en vigueur du présent règlement, l'Agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro fera rapport au comité technique spécialisé concerné de l'Union africaine sur le fonctionnement et les résultats du présent règlement. Le rapport sera accompagné, le cas échéant, de propositions de modification du présent règlement

Article 64 - Amendements

1. Tout État partie peut proposer des amendements au présent règlement.
2. Toute proposition d'amendement au présent règlement est soumise par écrit à l'Agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro qui, dans les trente (30) jours suivant sa réception, la communique aux autres États parties.
3. Les amendements au présent règlement entrent en vigueur après leur approbation par les chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine.

Article 65 - Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur immédiatement après son approbation par la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine.

Adopté par la quarante et unième session ordinaire du Conseil Exécutif du 14-15 juillet 2022 à Lusaka-Zambia

ANNEXE 4

A LA DÉCISION DE YAMOUSSOUKRO {ASSEMBLÉE/UA/DÉC 676(XXX) - DÉCISION SUR LES INSTRUMENTS JURIDIQUES}

RÈGLEMENT SUR LES POUVOIRS, LES FONCTIONS ET LES OPÉRATIONS DE L'AGENCE D'EXÉCUTION

NOUS, Ministres chargés des Transports, des Infrastructures, de l'Energie et du Tourisme réunis lors de la Première Session Ordinaire du Comité Technique Spécialisé de l'Union Africaine sur les Transports, les Infrastructures Transcontinentales et Interrégionales, l'Energie et le Tourisme à Lomé, Togo, le 17 mars 2017 avons adopté le présent Règlement élaboré par le Bureau de la Conférence des Ministres Africains des Transports, réuni à Malabo, République de Guinée Equatoriale, les 18 et 19 décembre 2014, à l'occasion de la Quatrième Réunion du Bureau de la Conférence des Ministres Africains des Transports consacrée principalement à la mise en œuvre des Décisions du Conseil Exécutif EX. CL/Dec.826 (XXV) approuvant le rapport de la troisième session de la Conférence des ministres africains des transports (CAMT) ;

CONSIDERANT l'Acte Constitutif de l'Union Africaine adopté à Lomé le 11 juillet 2000, notamment ses articles 3, 5, 6, 9, 13, 14, 15, 16 et 20 ;

CONSIDERANT le Traité instituant la Communauté Economique Africaine signé à Abuja le 3 juin 1991, notamment ses articles 8, 10, 11, 13, 25 à 27 ;

CONSIDERANT la Décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique du 14 novembre 1999, ci-après dénommée la Décision de Yamoussoukro ;

CONSIDERANT les Statuts de la Commission de l'Union Africaine adoptés par la Conférence de l'Union Africaine à Durban (Afrique du Sud) le 10 juillet 2002 ;

CONSIDERANT EX.CL/Dec.359 (XI) dans lequel le Conseil Exécutif a pris note de la Résolution de la 3^{ème} Session de la Conférence des Ministres Africains des Transports (CAMT) à Malabo, Guinée Equatoriale en 2014 confiant les fonctions d'Agence d'Exécution de la Décision de Yamoussoukro de 1999 à la Commission Africaine de l'Aviation Civile (AFCAC), ci-après dénommée l'Agence d'Exécution ;

CONSIDÉRANT la Résolution sur le suivi de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro de 1999 adoptée par la Première Conférence de l'Union Africaine des Ministres chargés du Transport Aérien à Sun City (Afrique du Sud) en mai 2005 ;

CONSIDERANT la Résolution sur la sécurité du transport aérien en Afrique adoptée par la deuxième Conférence des Ministres de l'Union Africaine en charge du transport aérien à Libreville (Gabon) en mai 2006;

CONSIDÉRANT la nécessité d'accélérer la mise en œuvre intégrale de la Décision de Yamoussoukro en vue de dynamiser les activités des compagnies aériennes et autres prestataires de services de transport aérien africains et de relever efficacement les défis de la mondialisation du transport aérien international ;

Reconnaissant la nécessité d'une structure institutionnelle efficace pour gérer la libéralisation du secteur du transport aérien sur le continent et diriger la sûreté, la sécurité, le règlement des différends, la protection des consommateurs, entre autres ;

Notant l'importance de l'harmonisation des législations et des politiques en matière de transport aérien nécessaire pour atteindre les objectifs de la Décision de Yamoussoukro ;

Conscients des intérêts du consommateur africain et de la nécessité de protéger ces intérêts par des politiques continentales, régionales et nationales actives qui renforcent leur sentiment de sécurité et allègent le fardeau de leurs déplacements sur le continent ;

Considérant le rôle important que les compagnies aériennes et autres fournisseurs de services de transport aérien jouent dans le processus de libéralisation et d'intégration des économies africaines et la nécessité de soutenir leurs efforts.

ÉTABLIT PAR LA PRÉSENTE LES RÈGLEMENTS SUIVANTS :

Chapitre 1

Définition, champ d'application, objet et principes de base

Article 1 - Définitions

Dans le présent Règlement, à moins que le contexte ne s'y oppose :

«**Traité d'Abuja**» : le Traité instituant la Communauté économique africaine adopté à Abuja, au Nigeria, le 3^{ème} jour du mois de juin 1991 et entré en vigueur le 12 mai 1994 ;

«**Autorité aéronautique**» : toute autorité gouvernementale, toute personne morale ou tout organe dûment autorisé à exercer toute fonction à laquelle se rapporte le présent Règlement ;

«**Agence d'exécution**» : l'Agence d'exécution prévue à l'article 9 (4) de la Décision de Yamoussoukro ;

«**Compagnie aérienne**» : une entreprise de transport aérien titulaire d'un certificat de transporteur aérien valide et exploitant des services de transport aérien ;

«**Services de transport aérien**» : tout service aérien régulier ou non régulier assuré par des aéronefs pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises ;

«**Prestataires de services de transport aérien**» : comprend les aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne, les entreprises de manutention au sol des passagers et du fret dans les aéroports, les agents de voyage, les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation ou de systèmes mondiaux de distribution, et toutes les autres catégories de services fournis aux compagnies aériennes directement dans les aéroports ;

«**Organe de l'Union africaine**» : désigne les organes de l'Union africaine tels que prévus par l'Acte constitutif de l'Union africaine ;

«Organe de la Décision» : désigne les organes de la Décision de Yamoussoukro chargés de la supervision et du suivi de sa mise en œuvre, notamment l'Agence d'exécution, l'Organe de suivi, le Sous-comité des transports aériens de la Commission des transports, la Conférence des ministres africains des transports ou tout autre organe désigné par eux pour les remplacer ;

«Autorité régionale de la Décision de Yamoussoukro» : l'autorité ou l'agence établie ou constituée par une communauté économique régionale reconnue par l'Union africaine en vertu du Traité d'Abuja et investie des pouvoirs de superviser et de gérer la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro dans la région ;

«Etat partie» : désigne un Etat membre qui a ratifié le Traité d'Abuja ou y a adhéré et tout autre pays africain qui, bien que n'étant pas partie audit Traité, a déclaré par écrit son intention d'être lié par la Décision de Yamoussoukro.

Article 2 - Champ d'application

Le champ d'application du présent règlement est de fournir des règles détaillées à la Commission Africaine de l'Aviation Civile, en tant qu'agence d'exécution, pour superviser, gérer, formuler et faire appliquer des mesures pour la bonne mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro.

Article 3 - Objet et principes de base

1. L'objectif du présent règlement est de permettre à l'Agence d'exécution d'opérer, de superviser et de gérer efficacement la libéralisation du transport aérien en Afrique.

2. Pour atteindre cet objectif, l'Agence d'exécution, les États parties, les organes de l'Union africaine et de la Décision, les communautés économiques régionales, les compagnies aériennes et autres prestataires de services de transport aérien sont guidés par les principes de base suivants :

(a) Toutes les activités de transport aérien entreprises sur le continent africain visent à réaliser des voyages intra-africains fluides, sûrs, confortables et efficaces ;

(b) Toutes les activités de transport aérien doivent être menées dans l'intérêt du consommateur, dont les intérêts doivent être considérés comme protégés par toutes les parties prenantes ;

(c) Les compagnies aériennes sont encouragées à opérer de manière rentable avec des coûts d'exploitation réduits, en utilisant de préférence toutes les routes logiques de la cinquième liberté et en les aidant à identifier les routes potentiellement attractives basées sur des activités économiques à long terme dans différentes localités d'Afrique ;

(d) Les activités de transport aérien doivent viser à l'utilisation maximale des créneaux horaires, des infrastructures et services aéroportuaires, et à encourager ainsi les activités économiques dans et autour de tous les aéroports africains;

(e) Les institutions continentales et régionales et les États parties doivent encourager une coopération active entre les compagnies aériennes éligibles et œuvrer à l'établissement multiple de compagnies aériennes et d'autres prestataires de services de transport aérien dans différentes communautés économiques régionales ;

(f) La considération des routes libéralisées comme un bien public détenu à l'usage et dans l'intérêt du continent africain.

Agence d'exécution

Chapitre 2

Pouvoirs et fonctions

Article 4 - Fonctions de l'Agence d'Exécution

1. En plus des fonctions prévues à l'article 9 (4) de la Décision de Yamoussoukro, l'Agence d'Exécution doit entre autres :

(a) Définir, stipuler et appliquer les conditions dans lesquelles un État peut limiter son engagement en vertu de l'article 3.2 de la Décision de Yamoussoukro ;

(b) Examiner en permanence, recommander et, le cas échéant, faire appliquer des mesures modernes et efficaces de notification des tarifs en vertu de l'article 4, de notification des fréquences et des capacités en vertu de l'article 5.1, de désignation et d'autorisation des compagnies aériennes éligibles en vertu de l'article 6.1, 6.2 et 6.3 de la Décision de Yamoussoukro ;

(c) Élaborer et appliquer les critères d'éligibilité prévus à l'article 6.9 de la décision de Yamoussoukro et la sécurité des opérations des compagnies aériennes ;

(d) Mener des études sur la poursuite de la libéralisation du transport aérien en Afrique ;

(e) Faire appliquer les règlements relatifs à la concurrence et à la protection des consommateurs ;

(f) Assurer le fonctionnement efficace des mécanismes de règlement des différends ;

(g) Veiller à l'application par les États parties des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en matière de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement ; et

(h) De sa propre initiative, ou à la demande de l'Organe de surveillance ou de tout organe de l'Union africaine, entreprendre des actions visant à aider et à conseiller l'Organe de surveillance dans le cadre de sa fonction prévue à l'Annexe 2 de la Décision de Yamoussoukro.

Article 5 - Pouvoirs de l'Agence d'exécution

1. L'Agence d'Exécution a le pouvoir de :

(a) veiller à ce que la Décision de Yamoussoukro soit appliquée de manière cohérente sur l'ensemble du continent africain ;

(b) formuler et appliquer les règles et règlements appropriés qui donnent des chances justes et égales à tous les acteurs et favorisent une concurrence saine sur le marché du transport aérien ;

(c) formuler des avis, prendre des décisions, établir des lignes directrices et des documents d'orientation, notamment pour clarifier les dispositions de la décision et les moyens acceptables de s'y conformer ;

(d) s'assurer que les cadres supérieurs des autorités aéronautiques ou tout autre cadre supérieur des États parties, des communautés économiques régionales, des organes de l'Union afri-

caine et des autres institutions concernées qui participent directement à la mise en œuvre de la Décision sont raisonnablement formés à la compréhension de leurs responsabilités globales en rapport avec la Décision ;

(e) demander des actions spécifiques aux États parties et aux autres parties prenantes, y compris, mais sans s'y limiter, la collecte et la soumission de données et de rapports à l'Agence d'exécution ;

(f) déterminer l'état de conformité de la décision et des règles et règlements d'application pertinents et recommander ou prendre les mesures correctives appropriées ;

(g) faire des recommandations à l'organe de surveillance ou aux organes de l'Union africaine sur l'imposition de sanctions aux États parties, le cas échéant ;

(h) imposer des sanctions aux compagnies aériennes et autres prestataires de services de transport aérien, y compris des amendes et toute autre pénalité ;

(i) appliquer les pénalités, y compris les sanctions, les mesures provisoires et les engagements de conformité des États et des compagnies aériennes éligibles énoncés dans les règlements sur les mécanismes de règlement des différends relatifs à la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro ;

(j) faire rapport annuellement ou aussi souvent que cela est déterminé de temps à autre sur l'état de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro ;

(k) exécuter toutes autres décisions, déclarations et fonctions des organes compétents de l'Union africaine et de la Décision de Yamoussoukro ;

(l) mener des enquêtes sur les territoires des États parties et prendre toutes les mesures nécessaires dans le cadre des pouvoirs qui lui sont conférés par le présent règlement ou d'autres textes législatifs ;

(m) Exercer tous autres pouvoirs et remplir toutes autres fonctions qui lui sont dévolus ou conférés par le Conseil exécutif, ou tout autre organe de l'Union africaine ou la Décision de Yamoussoukro.

2. Dans l'exercice des fonctions susmentionnées, l'Agence d'exécution tient pleinement compte des droits souverains des États parties et des intérêts commerciaux des prestataires de services de transport aérien, étant entendu qu'aucune autorité aéronautique n'est habilitée à dicter d'elle-même les conditions d'exploitation de l'Agence d'exécution.

Chapitre 3

Opérations de l'organisme d'exécution

Article 6 - Mesures de mise en œuvre aux niveaux national et régional

L'Agence d'exécution recommande la création par les communautés économiques régionales et les États parties de groupes de suivi régionaux et nationaux pour la mise en œuvre de la décision.

Article 7 Formation des cadres supérieurs

1. Eu égard à sa fonction de formation et de génération et de collecte d'informations, l'Agence d'exécution encourage, conduit ou facilite la formation du personnel d'encadrement supérieur directement impliqué dans la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro et susceptible d'être impliqué dans toute enquête et inspection survenant dans le cadre de son mandat de supervision.
2. La formation peut être conduite au niveau régional ou continental et, dans le cas d'une formation régionale, elle est conduite ou facilitée par les communautés économiques régionales.
3. L'Agence d'exécution adopte des règles sur la formation et le parrainage du personnel de haut niveau.

Article 8 -Suivi, évaluation et rapports

1. Eu égard à l'objet du présent règlement, l'Agence d'exécution surveille, en étroite coopération avec les communautés économiques régionales, l'application de la décision de Yamoussoukro par les autorités aéronautiques, les compagnies aériennes et les autres prestataires de services de transport aérien.
2. L'Agence d'exécution soumet des rapports annuels à l'Organe de suivi et à l'organe de l'Union africaine chargé du transport aérien, selon le cas.
3. L'Agence d'Exécution, dans l'exercice de sa fonction de rapportage décrite dans le présent Article, doit:
 - (a) conduct effectuer des enquêtes régulières ;
 - (b) procède à des évaluations ;
 - (c) demander et examiner les règlements nationaux en matière d'aviation, y compris, mais sans s'y limiter, les règlements économiques, les accords relatifs aux services aériens et les statistiques opérationnelles des transports aériens relevant de son domaine de compétence.
4. L'Agence d'exécution publie un rapport d'état de la Décision de Yamoussoukro sur chaque État partie tous les cinq (5) ans sur le niveau et l'efficacité de l'application de la Décision de Yamoussoukro et de toute règle et réglementation de mise en œuvre pertinente.
5. L'Agence d'exécution soumet aux organes compétents de l'Union africaine les rapports annuels supplémentaires suivants :
 - (a) les activités, y compris un résumé des activités de chaque communauté économique ré-

gionale et en particulier l'état des opérations des compagnies aériennes éligibles des routes régionales ;

(b) la mise en œuvre des règles de concurrence ;

(c) la mise en œuvre des réglementations en matière de protection des consommateurs ;

(d) les sanctions imposées ou recommandées ; et

(e) les plaintes déposées et le règlement des litiges.

6. En s'acquittant des responsabilités qui lui incombent en vertu du présent article, l'Agence d'exécution demande des rapports aux communautés économiques régionales, aux États parties, aux compagnies aériennes et aux autres prestataires de services de transport aérien.

Article 9 - Recherche et développement

1. L'Organisme d'exécution encourage la recherche dans les domaines de sa compétence.

2. Elle encourage les universités africaines, les autres établissements d'enseignement et les instituts de recherche à mener des recherches qui permettront de mieux comprendre et de promouvoir davantage la libéralisation du transport aérien en Afrique.

3. L'Agence d'exécution maintient une base de données accessible au public sur les recherches entreprises par elle-même, les États parties, les communautés économiques régionales, les organes de l'Union africaine et d'autres organisations régionales, les institutions universitaires et de recherche en matière de transport aérien.

4. L'Agence d'exécution peut développer, financer et coordonner la recherche financée dans la mesure où elle se rapporte à l'amélioration des activités dans son domaine de compétence et notamment dans les conditions suivantes :

(a) Elle coordonne ses activités de recherche avec l'Union africaine, les communautés économiques régionales et les États parties afin d'assurer la cohérence mutuelle des politiques et des actions et d'éviter la duplication des efforts ;

(b) Les résultats des recherches financées, facilitées, coordonnées par l'Agence d'exécution ou lui appartenant de quelque manière que ce soit, qui ne sont pas classés confidentiels, sont publiés de la manière que l'Agence d'exécution juge appropriée. Lorsqu'ils font l'objet d'une publication commerciale, au moins le résumé de ces rapports est mis à disposition sur le site web de l'Agence d'exécution et est mis gratuitement à la disposition des parties intéressées.

Article 10 Plan de travail

1. L'Agence d'Exécution soumet, dans un délai de six (6) mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, un plan de travail annuel aux organes compétents de l'Union Africaine pour approbation.

2. L'Agence d'exécution soumet, dans les six (6) mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement, une liste triennale des activités réglementaires proposées à entreprendre conformément à l'article 17 du présent règlement aux organes compétents de l'Union africaine, pour approbation.

3. Le plan de travail triennal et la liste des activités de régulation proposées sont soumis à la date anniversaire de la première soumission conformément aux paragraphes (1) et (2) ci-dessus.

Article 11- Base de données, site Internet, confidentialité et publication

1. L'Agence d'exécution, les autorités aéronautiques, les autorités régionales de Yamoussoukro Décision, les compagnies aériennes et autres prestataires de services de transport aérien, la Commission de l'Union africaine et l'Organe de surveillance, sont encouragés à échanger des informations entre eux en utilisant les moyens de communication les plus sûrs, rapides, efficaces et rentables. A cet égard, l'Agence d'Exécution :

(a) encourage l'utilisation des technologies de l'information et de la communication pour mener à bien ses activités ;

(b) s'assure que les autorités nationales et les membres des autorités régionales de la Décision de Yamoussoukro ont un accès direct à son réseau d'information et à sa base de données et sont en mesure de communiquer de manière transparente et sécurisée en utilisant ces technologies de l'information ;

(c) faciliter l'utilisation par les compagnies aériennes africaines et les autres prestataires de services de transport aérien du site web de l'Agence d'exécution pour communiquer avec l'Agence d'exécution, les États parties, les communautés économiques régionales et d'autres institutions ;

(d) l'Agence d'exécution crée une plate-forme Internet et établit les conditions pour la communication avec les consommateurs.

2. L'Agence exécutive compile une base de données centrale du transport aérien sur tous les aspects de sa compétence.

3. En donnant effet au présent règlement, l'organisme d'exécution est guidé par l'ouverture, la transparence et la volonté de publier les documents pertinents à l'intention de toutes les parties intéressées, y compris le grand public.

4. Sans préjudice du paragraphe 3 du présent article, les mesures de diffusion d'informations aux parties intéressées sont fondées sur la nécessité :

(a) de fournir aux personnes et aux organisations les informations dont elles ont besoin pour s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la décision de Yamoussoukro ;

(b) de limiter la diffusion des informations à ce qui est strictement nécessaire aux fins de leurs utilisateurs, afin d'assurer une confidentialité appropriée de ces informations.

5. Les autorités aéronautiques et les communautés économiques régionales, les organes de l'Union africaine, les compagnies aériennes et les autres prestataires de services de transport aérien prennent les mesures nécessaires pour assurer une confidentialité appropriée et le respect de la protection des données, des informations transmises et reçues par eux dans le cadre de l'application du présent règlement.

6. L'Agence d'exécution dispose d'une publication officielle.

Article 12- Investigation

1. Dans le cadre de la supervision et de la gestion de la libéralisation du transport aérien en Afrique, l'Agence d'exécution, en étroite collaboration avec les communautés économiques régionales, surveille l'application de la Décision de Yamoussoukro en menant des enquêtes auprès des autorités aéronautiques. Les enquêtes sont menées dans le respect des lois des États parties dans lesquels elles sont entreprises.

2. L'Agence d'exécution n'est autorisée à mener des enquêtes dans un État partie qu'après avoir épuisé les possibilités suivantes :

(a) en établissant une constatation de non-conformité ou de violations persistantes des dispositions de la décision et en la soumettant à l'organe de suivi ;

(b) en offrant à l'État partie la possibilité de se conformer dans un délai déterminé ;

(c) prendre une décision de non-conformité de sa détermination faite en vertu du sous-paragraphe (a), et la soumettre à l'Organe de suivi.

3. Les fonctionnaires de l'Organe d'exécution, des communautés économiques régionales ou des États parties peuvent être autorisés à entreprendre ces tâches pour et au nom de l'Organe d'exécution et sont donc habilités, conformément aux lois des États parties concernés, à :

(a) examiner les statuts, les règles, les politiques, les déclarations, les directives, les dossiers pertinents, les données, les procédures et tout autre matériel pertinent pour la réalisation des objectifs de la décision conformément au présent règlement et aux règles et règlements d'application ;

(b) prendre des copies ou des extraits de ces documents, statuts, règles, politiques, déclarations, lignes directrices, données, procédures et autres éléments pertinents ;

(c) demander des entretiens et des explications orales ;

(d) pénétrer dans tout local pertinent.

4. Les fonctionnaires de l'Agence d'exécution, des communautés économiques régionales et des États parties autorisés aux fins de ces enquêtes exercent leurs pouvoirs sur présentation d'une autorisation écrite précisant l'objet, le but de l'enquête et la date à laquelle elle doit commencer. En temps utile avant l'inspection, l'Agence d'exécution informe l'État partie concerné par l'enquête de l'identité des agents habilités.

5. L'État partie concerné assiste l'Organe d'exécution dans la conduite de ses investigations.

6. Les rapports d'enquête sont mis à disposition dans la langue officielle de l'État partie concerné.

Article 13 -Inspections des prestataires de services

1. L'Organisme d'exécution peut mener lui-même ou déléguer à la communauté économique régionale, aux autorités aéronautiques ou à des entités qualifiées toutes les enquêtes nécessaires sur les compagnies aériennes et autres prestataires de services de transport aérien éligibles. Les inspections sont effectuées dans le respect des lois des États parties dans lesquels elles sont entreprises. A cette fin, les personnes autorisées en vertu du présent règlement sont habilitées :

(a) à examiner les registres, données, procédures et tout autre matériel pertinent ;

(b) à prendre des copies ou des extraits de ces dossiers, données, procédures et autres documents ;

(c) demander des entretiens et des explications orales ;

(d) pénétrer dans tout local pertinent.

2. Les personnes autorisées aux fins de ces enquêtes exercent leurs pouvoirs sur présentation d'une pièce d'identité appropriée et d'une autorisation écrite précisant l'objet et le but de l'enquête.

3. En temps utile avant le début d'une enquête, l'Organe d'exécution informe l'État partie concerné, sur le territoire duquel l'enquête doit être effectuée, de l'enquête et de l'identité des personnes autorisées. Les fonctionnaires des États parties assistent, à la demande de l'Agence exécutive ou de la communauté économique régionale, les personnes autorisées dans l'exercice de leurs fonctions.

Article 14 - Imposition de sanctions

L'Agence d'exécution peut déterminer les sanctions appropriées à imposer en cas de violation de la Décision de Yamoussoukro et de ses règles et règlements d'application.

2. L'Agence d'exécution soumet un règlement sur les sanctions à imposer en vertu de la Décision de Yamoussoukro et de ses règlements d'application aux organes compétents de l'Union africaine pour approbation.

3. Le règlement stipule clairement:

(a) les conditions détaillées dans lesquelles le règlement sur les sanctions sera mis en œuvre ;

(b) les modalités d'application des sanctions imposées ;

(c) les conditions de notification préalable de la sanction envisagée ;

(d) la confidentialité au cours de la période précédant l'imposition de toute sanction envisagée ;

(e) la publication de toute sanction imposée ;

(f) le droit de remédier à la cause de la sanction envisagée ;

(g) le droit de recours contre la sanction ; et

(h) la responsabilité de l'agence d'exécution en cas d'imposition injustifiée d'une sanction..

Article 15 -Procédures délaboration des décisions, règlements et lignes directrices

Lorsque l'Agence d'exécution élabore des règlements, des procédures, à appliquer par les Etats parties, elle établit une procédure de consultation des Etats parties, des communautés économiques régionales, des compagnies aériennes éligibles, des prestataires de services et de toutes les parties intéressées.

L'Agence d'exécution adopte des règles par le biais de la procédure de notification des propositions d'élaboration de règles sur la décision de Yamoussoukro (ci-après, YDNPR).

L'Agence d'exécution adopte des procédures détaillées pour la prise de décisions, l'élaboration de règlements et la publication de lignes directrices.

Ces procédures doivent:

- (a)** s'appuient sur l'expertise disponible dans les comités permanents et ad hoc de l'AFCAC, les autorités aéronautiques, les communautés économiques régionales, les compagnies aériennes et autres prestataires de services de transport aérien ;
- (b)** impliquer des experts appropriés des parties intéressées, y compris, mais sans s'y limiter, les universités africaines et les institutions de recherche liées au transport aérien ;
- (c)** s'assurer que l'agence d'exécution publie largement les documents auprès des parties intéressées, selon un calendrier et une procédure comprenant l'obligation pour l'agence d'exécution de soumettre des réponses écrites au processus de consultation.

Article 16 - Procédures pour prendre des décisions d'exécution

1. L'Organisme d'exécution établit des procédures transparentes pour la prise de décisions concernant les États parties, les compagnies aériennes éligibles et les autres prestataires de services de transport aérien.

2. Ces procédures doivent:

- (a)** si elles sont destinées à affecter les États parties, garantissent que les États parties ont eu amplement le temps de remédier à la cause de la décision éventuelle et que cette décision d'exécution est fondée sur la décision de l'organe politique compétent de l'Union africaine ;
- (b)** si elles sont destinées à affecter des compagnies aériennes ou d'autres prestataires de services éligibles, assurer l'audition des compagnies aériennes et des prestataires de services visés par la décision et de toute autre partie ayant un intérêt direct et individuel ;
- (c)** prévoient la notification à une compagnie aérienne ou à un prestataire de services d'une décision et sa publication;
- (d)** fournit des informations sur les voies de recours dont dispose une compagnie aérienne ou un prestataire de services en vertu du présent règlement ;
- (e)** veille à ce que la décision soit dûment motivée.

Chapitre 4

Dispositions institutionnelles

Article 17 - Rôle de contrôle de la plénière de l'AFCAC

1. Conformément à la section II de la Constitution de l'AFCAC de 2009, la plénière de l'AFCAC, agissant en tant qu'organe suprême de l'Agence d'exécution, doit :

- (a)** adopter ses rapports conformément à l'article 6 (l) et faire en sorte que d'autres mesures soient prises ;

- (b)** adopte son plan de travail triennal conformément à l'article 10;
 - (c)** établit les procédures de prise de décision par le Secrétaire Général ;
 - (d)** approuve le budget prévisionnel soumis par le Secrétaire Général ;
 - (e)** recommande des candidats aux fonctions de médiateur expert ou d'arbitre ;
 - (f)** faire des recommandations pour l'imposition de sanctions contre un État partie ;
 - (g)** approuver la notification de proposition de réglementation concernant la décision de Yamoussoukro..
- 2.** La Plénière peut conseiller le Secrétaire général sur toute question liée au développement stratégique de la libéralisation du transport aérien, sur.

Article 18 - Le Secrétaire Général

- 1.** L'Agence d'exécution est gérée par le Secrétaire général de l'AFCAC, qui est totalement indépendant dans l'exercice de ses fonctions. Sans préjudice des compétences respectives de la Plénière, le Secrétaire Général ne sollicite ni n'accepte d'instructions d'aucun gouvernement ni d'aucun autre organisme.
- 2.** Les organes compétents de l'Union africaine peuvent à tout moment inviter le Secrétaire général de l'Agence d'exécution à faire rapport sur les questions relatives à la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro.
- 3.** Le Secrétaire Général, outre la fonction et les pouvoirs prévus à l'article 14 des Statuts de l'AFCAC de 2009, exerce les pouvoirs et remplit les fonctions ci-après :
- (a)** exécute les pouvoirs et fonctions de l'Agence d'exécution tels que définis à l'article 5 du présent règlement, ses règles d'application et toute loi applicable ;
 - (b)** coopérer et collaborer avec les communautés économiques régionales et assurer la liaison avec les organes de l'Union africaine pour garantir la mise en œuvre de la décision de Yamoussoukro ;
 - (c)** entreprendre des enquêtes et des inspections conformément aux articles 12 et 13 ;
 - (d)** préparer des rapports conformément à l'article 8 du présent règlement et les soumettre à la plénière de l'AFCAC et aux organes compétents de l'Union africaine ;
 - (e)** préparer un budget provisoire pour l'Agence d'Exécution.

Chapitre 5

Dispositions financières

Article 19 - Budget

1. Les recettes de l'Agence d'Exécution sont constituées de :
 - (a) des contributions de l'Union africaine et de tout État partie;
 - (b) des subventions des parties prenantes et des partenaires au développement ;
 - (c) des dons, des pénalités, des frais de publication, de formation et de tout autre service fourni par l'Agence d'Exécution ;
 - (d) toute autre source qui pourrait être approuvée de temps à autre.
2. Les dépenses de l'Agence d'exécution comprennent les frais de personnel, d'administration, d'infrastructure et de fonctionnement.
3. L'Agence d'Exécution soumet, conformément au présent règlement, le budget provisoire approuvé et le plan de travail proposé aux organes de l'Union Africaine.

Article 20 - Exécution et contrôle du budget

1. Le Secrétaire Général exécute le budget de l'Agence d'Exécution.
2. Le Secrétaire Général soumet les comptes audités à la Plénière de l'AFCAC et aux organes de l'Union Africaine pour examen et action appropriée.

Article 21 - Honoraires

1. L'Agence d'exécution soumet, dans un délai de six (6) mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, un projet de règlement sur les droits et redevances pour approbation par les organes compétents de l'Union africaine.
2. Le Règlement sur les honoraires et redevances détermine notamment les matières pour lesquelles les honoraires et redevances sont éligibles, leur montant et leur mode de paiement.

Dispositions finales

Article 22 - Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur dès son adoption par la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine.

{Adopté par la 30e session ordinaire de la Conférence, les 28 et 29 janvier 2018, Addis-Abeba - Éthiopie. Assembly/AU/Dec. 676(XXX) - Décision sur les instruments juridiques}

ANNEXE 1

AU RÈGLEMENT RELATIF AUX POUVOIRS, FONCTIONS ET OPÉRATIONS DE L'AGENCE D'EXÉCUTION DE LA DÉCISION DE YAMOUSSOUKRO

PROCÉDURE À APPLIQUER PAR L'AGENCE D'EXÉCUTION POUR L'ÉMISSION DE DÉCISIONS, DE RÈGLEMENTS ET DE LIGNES DIRECTRICES («PROCÉDURE D'ÉLABORATION DE RÈGLES»).

Préambule

Considérant que le présent règlement intérieur est adopté en application de l'article 15 du règlement relatif aux pouvoirs, fonctions et opérations de l'Agence d'exécution de la décision de Yamoussoukro et qu'il décrit les étapes à suivre pour l'élaboration des règlements, décisions et directives.

Règle 1

Définitions

Aux fins du présent règlement intérieur :

«L'élaboration de règles» désigne l'élaboration et la publication de règles par l'agence d'exécution.

«Les règles» comprennent les éléments suivants proposés pour être élaborés par l'Agence d'exécution :

les décisions ;

les règlements ;

les lignes directrices ;

Règle 2

Programme d'élaboration de règles

1. Le Secrétaire général établit un programme annuel d'élaboration de règles en consultation avec l'organe de contrôle et les communautés économiques régionales.

2. Le programme d'établissement des règles tient compte:

i. de l'objet et des principes fondamentaux énoncés à l'article 3 du règlement relatif aux pouvoirs, aux fonctions et aux opérations de l'Agence d'exécution ;

ii. de l'objectif de mise en œuvre d'un marché libéralisé du transport aérien en Afrique ;

iii. de la protection significative des intérêts du consommateur africain de transport aérien ;

iv. de la nécessité d'assurer un secteur aérien africain dynamique mais sûr, économiquement viable, efficace et sain ; et

v. de l'objectif de développer un système réglementaire continental efficace, transparent et réactif.

3. Toute personne ou organisation peut proposer l'élaboration d'une nouvelle règle ou d'un amen-

dement à celle-ci. Le Secrétaire général examine ces demandes dans le cadre de la révision du programme d'élaboration des règles.

4. Les propositions, comprenant l'identification de l'auteur, le texte proposé et la justification de la proposition, sont envoyées à l'Agence d'exécution et font l'objet d'un accusé de réception individuel.
5. Le Secrétaire général fournit à l'auteur de la proposition une justification de sa décision de donner suite ou non à sa proposition.
6. Le Secrétaire Général établit un ordre de priorité pour chaque tâche en tenant compte de l'urgence, des ressources dont dispose l'Agence d'Exécution et de l'impact potentiel de la proposition sur le continent.
7. Le Secrétaire général adapte le programme d'élaboration des règles, le cas échéant, en fonction des demandes imprévues et urgentes en la matière. L'organe de suivi est informé de ces changements.
8. Le programme d'élaboration des règles adopté est publié dans la publication officielle de l'agence d'exécution.
9. Le Secrétaire général procède à des examens réguliers de l'impact des règles émises en vertu du présent règlement.

Règle 3

Initiation

1. Les activités d'élaboration de règles sont lancées conformément à la règle 3 (6).
2. Le Secrétaire général établit un mandat et le modifie de temps à autre pour chaque tâche d'élaboration de règles après avoir consulté l'Organe de surveillance. Le mandat, qui doit être publié dans la publication officielle de l'Organe d'exécution, comprend les éléments suivants :
 - i. une définition claire de la tâche ;
 - ii. un calendrier d'exécution de la tâche ; et
 - iii. le format du produit livrable.
3. Le Secrétaire général choisit entre le recours à un groupe de rédaction, à des consultants ou aux ressources de l'Agence d'exécution pour l'accomplissement de chaque tâche d'élaboration de règles, en tenant compte de la complexité de la tâche à accomplir et de la nécessité de faire appel à l'expertise des personnes impliquées dans la mise en œuvre de la règle envisagée. Cette décision est prise après consultation de l'organe de suivi.
4. Lorsqu'un groupe de rédaction est convoqué, le Secrétaire général détermine sa composition exacte, qui fait appel aux compétences techniques disponibles parmi les autorités nationales et, le cas échéant, les compagnies aériennes, les autres prestataires de services et les autres parties intéressées, ainsi qu'au sein de l'organisme d'exécution lui-même.
5. L'Agence d'exécution fournit aux groupes de rédaction l'appui administratif et logistique nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches, y compris la fourniture de procédures opération-

nelles standard, qui seront adaptées si nécessaire par les groupes eux-mêmes en fonction de leurs circonstances spécifiques.

6. L'Agence exécutive adopte des méthodes de travail normalisées pour les groupes de rédaction.

Règle 4

Rédaction

1. Les nouvelles règles ou leurs modifications sont rédigées conformément au mandat visé à l'article 4 du présent règlement intérieur.

2. La rédaction des règles tient compte de la décision de Yamoussoukro et des règles adoptées par les communautés économiques régionales. 3.

3. Une fois la rédaction de la règle proposée terminée, le Secrétaire général vérifie que la règle satisfait aux termes de référence établis pour la tâche d'élaboration de la règle et publie ensuite un avis de proposition de règle (YDNPR) dans la publication officielle de l'agence d'exécution, comprenant les informations suivantes :

(a) la règle propose;

(b) une note explicative décrivant le processus d'élaboration ;

(c) les détails complets des questions importantes, litigieuses ou d'interface identifiées au cours du processus d'élaboration ;

(d) les détails de la situation concernant la décision de Yamoussoukro par rapport à la règle proposée ;

(e) le rôle des communautés économiques régionales, de l'organe de suivi et des autres organes de l'Union africaine par rapport à la règle proposée.

Règle 5

Consultation

1. Tous les États parties, les compagnies aériennes éligibles, les prestataires de services de transport aérien et toute personne ou organisation ayant un intérêt dans la règle en cours d'élaboration sont habilités à formuler des commentaires sur l'avis de proposition de règle publié.

2. La règle proposée est diffusée à toutes les parties prenantes pertinentes habilitées à formuler des observations à son sujet.

3. La période de consultation est de quatre (4) mois à compter de la date de publication de la règle proposée, sauf indication contraire du Secrétaire général.

4. Pendant la période de consultation, le Secrétaire général peut, dans des circonstances exceptionnelles et strictement justifiées, prolonger la période de consultation spécifiée au paragraphe 3 à la demande des États parties, des compagnies aériennes, d'autres prestataires de services ou des parties intéressées. Ces modifications de la durée de la période de consultation sont publiées dans la publication officielle de l'Agence d'exécution.

5. Les commentaires écrits sont transmis au Secrétaire général et contiennent les éléments suivants :

i. Identification du commentateur;

ii. le code de référence YDNPR ; et

iii. position du commentateur, par rapport à la proposition (y compris la justification de la position adoptée).

Règle 6

Examen des commentaires

1. Le Secrétaire général veille à ce que les commentaires soient examinés par des experts dûment qualifiés qui ne participent pas directement à la rédaction de la règle proposée, ainsi que par le personnel de l'organisme d'exécution ou le groupe de rédaction chargé de la rédaction de la règle en question.

2. D'autres consultations peuvent être entreprises si nécessaire dans le seul but d'assurer une meilleure compréhension des commentaires soumis.

3. Le Secrétaire général examine les commentaires reçus et publie dans un délai de trois (3) mois une réponse détaillant les éléments suivants :

(a) résumé de la règle originale proposée ;

(b) dates de publication et de commentaire ;

(c) liste de toutes les parties ayant commenté la règle en question ; et

(d) résumé des commentaires reçus et des réponses de l'organisme d'exécution à ces commentaires ;

(e) résumé des règles révisées.

4. Si, compte tenu du nombre de commentaires reçus, le Secrétaire général n'est pas en mesure de publier la réponse à la règle proposée visée au paragraphe (3) ci-dessus dans le délai imparti, il publie un calendrier modifié pour le processus d'élaboration des règles.

5. S'il résulte de l'examen des commentaires que le texte révisé diffère.

6. Si les commentaires reçus indiquent des objections majeures à la règle proposée, le Secrétaire général consulte le Comité des transports aériens de l'AFCAC pour discuter plus avant de la règle. Dans les cas où la consultation supplémentaire aboutit à un désaccord persistant concernant la règle, le Secrétaire général prend une décision et inclut dans la réponse à la règle proposée les résultats de cette consultation ainsi que l'impact et les conséquences de sa décision concernant la question en jeu.

Règle 7

Adoption et publication

- 1.** Le Secrétaire général prend une décision concernant la règle en question au plus tôt deux (2) mois après la date de publication de la réponse à la règle proposée.
- 2.** Les règles émises par l'Agence d'exécution sont publiées dans sa publication officielle, accompagnées d'un mémorandum explicatif.

ANNEXE 5

A LA DÉCISION DE YAMOUSSOUKRO {ASSEMBLÉE/AU/DEC 676(XXX) – DÉCISION SUR LES INSTRUMENTS JURIDIQUES}

RÉGLEMENTATION DE LA CONCURRENCE EN MATIÈRE DE SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN EN AFRIQUE

Règlement sur la concurrence dans les services de transport aérien en Afrique

PREAMBULE

NOUS, Ministres chargés des Transports, des Infrastructures, de l'Énergie et du Tourisme réunis lors de la Première Session Ordinaire du Comité Technique Spécialisé de l'Union Africaine sur les Transports, les Infrastructures Transcontinentales et Interrégionales, l'Énergie et le Tourisme à Lomé, Togo, le 17 mars 2017 avons adopté le présent Règlement, élaboré par le Bureau de la Conférence des Ministres Africains des Transports, réuni à Malabo, République de Guinée Équatoriale, les 18 et 19 décembre 2014, à l'occasion de la Quatrième Réunion du Bureau de la Conférence des Ministres Africains des Transports consacrée principalement à la mise en œuvre des Décisions du Conseil Exécutif EX. CL/Dec.826 (XXV) approuvant le rapport de la troisième session de la Conférence des ministres africains des transports (CAMT) ;

CONSIDÉRANT l'Acte Constitutif de l'Union Africaine adopté à Lomé le 11 juillet 2000, notamment ses articles 3, 5, 6, 9, 13, 14, 15, 16 et 20 ;

CONSIDÉRANT le Traité instituant la Communauté Economique Africaine signé à Abuja le 3 juin 1991, notamment ses articles 8, 10, 11, 13, 25 à 27 ;

CONSIDÉRANT la Décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique du 14 novembre 1999, ci-après dénommée la Décision de Yamoussoukro ;

CONSIDÉRANT les Statuts de la Commission de l'Union Africaine adoptés par la Conférence de l'Union Africaine à Durban (Afrique du Sud) le 10 juillet 2002 ;

CONSIDÉRANT la décision EX.CL/Dec.359 (XI) par laquelle le Conseil exécutif a entériné la résolution de la 3 e session de la Conférence des ministres africains des transports (CAMT) tenue à Malabo (Guinée équatoriale) en 2014, confiant les fonctions d'agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro de 1999 à la Commission africaine de l'aviation civile (AFCAC), ci-après dénommée l'agence d'exécution ;

CONSIDÉRANT la Résolution sur le suivi de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro de 1999 adoptée par la première Conférence de l'Union africaine des ministres chargés du transport aérien à Sun City (Afrique du Sud) en mai 2005 ;

CONSIDÉRANT la résolution sur la sécurité du transport aérien en Afrique adoptée par la deuxième conférence des ministres de l'Union africaine en charge du transport aérien à Libreville (Gabon) en mai 2006;

CONSIDÉRANT la nécessité d'accélérer la mise en œuvre intégrale de la Décision de Yamoussoukro en vue de donner un coup de fouet à l'économie africaine.

CONSIDÉRANT la nécessité d'accélérer la mise en œuvre intégrale de la Décision de Yamoussoukro en vue de donner une impulsion aux activités des compagnies aériennes africaines et des autres prestataires de services de transport aérien et de relever efficacement les défis de la mondialisation du transport aérien international ;

DÉSIREUX d'assurer des chances équitables, sur une base non discriminatoire, aux compagnies aériennes africaines éligibles désignées, afin qu'elles puissent se livrer à une concurrence effective pour la fourniture de services de transport aérien sur le marché africain du transport aérien.

ÉTABLIT PAR LA PRÉSENTE LES RÈGLEMENTS SUIVANTS:

Chapitre 1

Définitions, objectifs et champ d'application

Article 1

Définitions

Dans le présent Règlement :

«**Traité d'Abuja**» : désigne le Traité instituant la Communauté économique africaine adopté à Abuja, au Nigeria, le 3 juin 1991 et entré en vigueur le 12 mai 1994 ;

«**Autorité aéronautique**» : désigne toute autorité gouvernementale, toute personne morale ou tout organe dûment autorisé à exercer toute fonction à laquelle se rapporte le présent Règlement ;

«**Entreprises de transport aérien**» : comprend les compagnies aériennes et autres fournisseurs de services de transport aérien ;

«**Services de transport aérien**» : tout service aérien régulier ou non régulier assuré par des aéronefs pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises ;

«**Prestataires de services de transport aérien**» : comprend les aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne, les entreprises de manutention au sol des passagers et du fret, les agents de voyage, les fournisseurs de systèmes de réservation informatisés ou de systèmes de distribution mondiaux, et toutes les autres catégories de services fournis aux compagnies aériennes directement dans les aéroports ;

«**Compagnie aérienne**» : une entreprise de transport aérien titulaire d'un certificat de transporteur aérien valide et exploitant des services de transport aérien ;

«**Capacité**» : le nombre de sièges et l'espace de fret offerts au grand public sur des services aériens pendant une période donnée et dans un secteur donné ;

«**Pratique concertée**» : coordination entre compagnies aériennes qui, sans avoir atteint le stade

de la conclusion d'un accord proprement dit, substitue sciemment une coopération pratique à l'exclusion de la concurrence ;

«**Autorité compétente**» : un organisme établi dans un État partie et chargé de réglementer la concurrence dans le secteur du transport aérien ou, en l'absence d'un tel organisme, une institution ;

«**Position dominante**» : la position d'une ou de plusieurs compagnies aériennes qui leur permet d'empêcher le maintien d'une concurrence effective sur le marché ou une partie du marché, en leur donnant le pouvoir de se comporter, dans une mesure appréciable, indépendamment de leurs concurrents, de leurs fournisseurs, de leurs clients ou des utilisateurs finaux.

«**Agence d'exécution**» : l'Agence d'exécution du transport aérien africain prévue à l'article 9 (4) de la Décision de Yamoussoukro ;

«**Capacité excessive**» : une capacité supérieure à celle qui est raisonnablement requise sur une route ou dans un secteur donné ;

«**Prix excessivement élevé**» : le prix d'un service qui n'a pas de rapport raisonnable avec la valeur économique de ce service et une marge bénéficiaire raisonnable.

«**Prix excessivement bas**» : le prix d'un service qui n'a pas de rapport raisonnable avec la valeur économique de ce service ;

«**Marché**» : une zone géographique pertinente, y compris les routes ou secteurs de celle-ci, et un service de transport aérien pertinent fourni par une compagnie aérienne ;

«**État membre**» : désigne un État membre de l'Union africaine ;

«**Autorité régionale de la concurrence**» : une autorité mise en place par une communauté économique régionale et chargée de réglementer et de superviser la mise en œuvre du présent règlement ;

«**Communauté économique régionale**» : désigne une communauté économique régionale reconnue comme telle par l'Union africaine ;

«**Autorité régionale de la Décision de Yamoussoukro**» : une autorité mise en place par une communauté économique régionale ayant pour mandat de réglementer et de superviser la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro sur le territoire de la communauté économique régionale concernée ;

«**État partie**» : un État membre qui a ratifié ou adhéré au Traité d'Abuja et tout autre pays africain qui, bien que n'étant pas partie dudit Traité, a déclaré par écrit son intention d'être lié par la Décision de Yamoussoukro ;

«**Services aériens réguliers et non réguliers**» : ont le même sens que celui qui leur est attribué dans la Convention de Chicago de 1944 et dans les résolutions du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ;

«**Association professionnelle**» : une association de compagnies aériennes ayant pour but de promouvoir les activités de coopération de ses membres.

Article 2

Objectifs

L'objectif du présent règlement est de promouvoir et de garantir une concurrence libre et loyale dans les services de transport aérien intra-africain afin de développer l'industrie du transport aérien et de contribuer au bien-être des citoyens des États parties.

Article 3

Champ d'application

Le présent règlement s'applique aux services réguliers et non réguliers de transport aérien intra-africain, y compris toute pratique, tout accord ou tout comportement y afférent qui pourrait avoir un effet anticoncurrentiel sur les territoires distincts et conjoints des communautés économiques régionales et sur l'ensemble du continent africain.

Chapitre 2

Pratiques, accords et décisions interdits

Article 4

Pratiques, accords et décisions interdits

1. Toute pratique, tout accord ou toute décision qui va à l'encontre de l'objectif d'une concurrence libre et loyale dans les services de transport aérien est interdit(e). A cette fin, les États parties s'engagent à veiller à ce que tout accord entre compagnies aériennes, toute décision prise par une association de compagnies aériennes et toute pratique concertée qui affecte négativement la libéralisation des services de transport aérien intra-africain et qui a pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser la concurrence, soit interdit.

2. Sous réserve du paragraphe 3(a) du présent article et de l'article 8 du présent Règlement, les pratiques et accords anticoncurrentiels sont considérés comme illégaux. Ces pratiques comprennent, sans s'y limiter, tout accord entre compagnies aériennes, toute décision d'associations de compagnies aériennes et toute pratique concertée qui :

(a) fixe directement ou indirectement les conditions d'achat ou de vente ou toute autre condition commerciale, y compris la fixation des prix sur les routes à des niveaux qui, dans l'ensemble, sont insuffisants pour couvrir les coûts d'exploitation directs de la fourniture des services auxquels ils se rapportent ;

(b) limite ou contrôle les marchés, le développement technique ou les investissements ;

(c) implique l'ajout d'une capacité ou d'une fréquence de services excessives ;

(d) divise les marchés ou les sources d'approvisionnement en attribuant des passagers, des territoires ou des types de services spécifiques ; ou

(e) applique des conditions inégales à des transactions similaires avec d'autres compagnies aériennes, leur infligeant ainsi un désavantage concurrentiel ;

(f) subordonne la conclusion de contrats à l'acceptation par les autres parties d'obligations supplémentaires qui, par leur nature ou selon les usages commerciaux, n'ont aucun lien avec l'objet de ce contrat ; et ; a un effet préjudiciable sur les consommateurs ;

1.a Toute pratique, tout accord ou toute décision interdit(e) ou jugé(e) illégal(e) en vertu du présent article est nul(le), à moins qu'une partie ne prouve que l'efficacité technologique ou tout autre gain favorable à la concurrentiel, l'emporte sur l'effet anticoncurrentiel allégué.

1.b Sans préjudice de la généralité du paragraphe (a), toute pratique, tout accord ou toute décision ne sera pas considéré comme anticoncurrentiel à moins que :

i. elle est durable plutôt que temporaire ;

ii. elle a un effet économique négatif sur un concurrent ou lui cause un préjudice économique ;

iii. elle reflète une intention apparente ou a l'effet probable de paralyser, d'exclure ou de chasser un concurrent du marché ; ou

iv. elle limite les droits ou les intérêts des consommateurs.

Article 5

Abus de position dominante

1. Tout abus par une ou plusieurs compagnies aériennes d'une position dominante sur le marché du transport aérien africain est interdit dans la mesure où il peut affecter les services de transport aérien au niveau régional ou au niveau du continent africain. Cet abus peut inclure :

1. l'introduction directe de conditions commerciales inéquitables au préjudice des concurrents, telles que :

i. l'introduction sur une route ou un secteur de celle-ci d'une capacité excessive, susceptible d'avoir un impact négatif sur toute compagnie aérienne concurrente ;

ii. l'introduction par une compagnie aérienne sur une route ou un secteur de celle-ci d'un prix excessivement bas, qui est susceptible d'avoir un impact négatif sur toute compagnie aérienne concurrente et qui est susceptible d'être perçu comme spécifiquement conçu, ciblé et destiné à écarter une nouvelle compagnie aérienne ou à chasser une autre compagnie aérienne ; ou

iii. l'introduction par une compagnie aérienne sur une liaison ou un secteur de celle-ci d'un prix excessivement élevé en raison de l'absence de concurrence par les prix ou d'une collusion ;

2. la limitation de la capacité ou des marchés au détriment des consommateurs, par exemple :

i. la pratique de prix excessivement élevés au détriment des consommateurs ;

ii. l'introduction par une compagnie aérienne, sur une route ou un secteur de celle-ci, d'une capacité conçue, ciblée et destinée à évincer une autre compagnie aérienne ;

iii. la sous-fourniture intentionnelle, par une compagnie aérienne, d'une capacité contraire aux objectifs fixés d'une concurrence saine et soutenue ; ou

iv. l'attribution de capacités par une compagnie aérienne sur une liaison d'une manière indûment discri-

minatoire, y compris en imposant aux consommateurs de ne pas utiliser les services d'un concurrent ;;

3. appliquer des conditions dissemblables à des transactions similaires avec d'autres parties commerciales, ce qui les place et/ou entraîne un désavantage concurrentiel pour d'autres compagnies aériennes, y compris la discrimination entre différents consommateurs et concurrents dans des transactions équivalentes de services de qualité similaire en termes de :

i. du prix pratiqué ;

ii. de toute remise, allocation ou rabais accordé ou autorisé en relation avec la fourniture de services ;

iii. de la prestation de services ; ou

iv. du paiement des services ;

4. subordonner la conclusion de contrats à l'acceptation par les autres parties d'obligations supplémentaires qui, par leur nature ou selon les usages commerciaux, n'ont aucun rapport avec l'objet du contrat. Ces contrats.

Article 6

Non-discrimination dans la législation et

les mesures administratives nationales et régionales

1. La législation ou les mesures administratives sur le territoire d'un État partie ou d'une communauté économique régionale ne sont pas discriminatoires à l'égard de la fourniture de services par des compagnies aériennes ou des associations de compagnies aériennes d'autres États parties.

2. Un État partie ou une communauté économique régionale peut, avant de promulguer une législation ou d'adopter des mesures administratives qui, à son avis, peuvent avoir pour effet d'exercer une discrimination à l'encontre des transporteurs aériens d'autres États parties, inviter l'Agence d'exécution à examiner la législation en question et à recommander la modification appropriée de toute disposition qui pourrait directement ou indirectement permettre ou favoriser un comportement anticoncurrentiel.

Article 7

Subventions

1. Le présent Règlement interdit l'octroi de toute subvention par tout État partie ou communauté économique régionale qui fausse ou menace de fausser la concurrence.

2. L'Agence d'exécution propose des règles sur les conditions dans lesquelles des subventions peuvent être accordées.

Article 8

Exemptions et mesures de sauvegarde

- 1.** L'Agence d'exécution peut, par le présent règlement, exempter des pratiques, accords ou décisions particuliers qui peuvent être considérés comme illégaux ou interdits en vertu de l'article 4 du présent règlement.
- 2.** L'Organisme d'exécution peut, sur demande d'une compagnie aérienne éligible, approuver des mesures destinées à remédier aux effets défavorables qu'un État partie pourrait subir du fait de l'application des dispositions des chapitres 1 et 2 du présent Règlement.
- 3.** Des copies de toutes les demandes d'exemption en vertu du paragraphe 1 du présent Règlement sont envoyées à l'Autorité régionale de la concurrence concernée et à l'Agence d'exécution.
- 4.** Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, en cas de facteurs économiques négatifs prévalant dans un État partie suite à l'application des dispositions du présent Règlement, l'État partie concerné, après avoir informé l'Autorité régionale de la concurrence compétente et l'Agence d'exécution, prend les mesures de sauvegarde nécessaires en attendant l'approbation écrite de l'Autorité régionale de la concurrence et/ou de l'Agence d'exécution.
- 5.** Ces mesures de sauvegarde restent en vigueur pour une période maximale d'un (1) an et ne doivent pas fausser ou menacer de fausser la concurrence.
- 6.** L'autorité régionale de la concurrence et/ou l'Agence d'exécution examinent la méthode d'application et les effets de ces mesures de sauvegarde pendant qu'elles restent en vigueur et déterminent dans tous les cas si une mesure prise en vertu de l'article 8(5) du présent règlement fausse, menace de fausser ou a pour effet de fausser la concurrence.
- 7.** L'autorité régionale de concurrence et/ou l'Agence d'exécution recommandent à un État partie le retrait, la détermination ou la suspension d'une telle mesure de sauvegarde en cas de détermination négative quant à son impact.
- 8.** Toute recommandation de retrait, d'abrogation ou de suspension précise clairement les motifs de cette détermination, la date limite de retrait, d'abrogation ou de suspension, et les motifs d'appel de la recommandation. Une telle recommandation est considérée comme une décision aux termes du Règlement relatif aux pouvoirs, fonctions et opérations de l'Agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro.
- 9.** L'Autorité régionale de la concurrence et/ou l'Agence d'exécution peuvent décider de prendre les mesures provisoires qu'elles jugent appropriées lorsqu'elles constatent que l'État partie concerné n'a pris aucune mesure pour donner suite à la recommandation qui lui a été adressée en vertu de l'article 8(8) du présent règlement.
- 10.** Ces mesures provisoires s'appliquent pour une période n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours.
- 11.** L'autorité compétente peut prolonger les mesures provisoires pour une période n'excédant pas trente (30) jours si, après une évaluation objective des circonstances, une telle prolongation est jugée nécessaire.

Chapitre 3

Exécution, enquête, négociation, arbitrage et contrôle judiciaire

Article 9

L'agence d'exécution

1. L'Agence d'exécution est chargée de superviser et de mettre en œuvre le présent règlement et est responsable de :

(a) de mettre en œuvre des mesures visant à accroître la transparence dans le secteur du transport aérien ;

(b) de mettre en œuvre des mesures visant à sensibiliser le public aux dispositions du présent règlement ;

(c) d'enquêter sur les violations présumées du chapitre deux et de les évaluer ;

(d) accorder, refuser ou révoquer les exemptions prévues à l'article 8 ;

(e) réviser la législation ou les mesures administratives des États parties en vertu de l'article 6 ;

(f) faire rapport à l'organe de l'Union africaine chargé du secteur du transport aérien sur toute question relative à l'application du présent Règlement ; et

(g) remplir toute autre fonction qui lui est assignée en vertu du présent Règlement.

2. L'Agence d'exécution peut déléguer ses fonctions ou ses pouvoirs d'investigation à l'Autorité régionale de la concurrence ou à un État partie.

Article 10

Plaintes

1. Tout État partie, toute entreprise de transport aérien ou toute partie intéressée peut déposer une plainte par écrit auprès de l'autorité régionale de la concurrence ou de l'organisme d'exécution contre une entreprise de transport aérien concernant une violation présumée du présent règlement par cette entreprise de transport aérien.

2. L'autorité régionale de la concurrence ou l'organisme d'exécution compétent transmet, dans les trente (30) jours suivant la réception d'une plainte déposée en vertu du paragraphe 1, une copie de cette plainte à l'autorité compétente des États parties.

3. Ces autorités compétentes ont un droit d'audience devant l'Agence d'exécution.

4. L'Organisme d'exécution peut, de sa propre initiative, ouvrir une enquête sur une violation présumée du présent Règlement par une entreprise de transport aérien.

Article 11

Enquête et équité procédurale

1. Dans l'exécution des tâches qui lui incombent en vertu du présent Règlement, l'Organisme d'exécution peut procéder à toutes les enquêtes nécessaires sur les entreprises de transport aérien et les associations d'entreprises de transport aérien.
2. Lorsqu'une Autorité régionale de la concurrence ou l'autorité compétente d'un Etat partie entreprend une enquête sur une entreprise de transport aérien ou une association d'entreprises de transport aérien, soit de sa propre initiative, soit sur délégation de l'Organisme d'exécution, l'Autorité soumet son rapport d'enquête à l'Organisme d'exécution dans un délai raisonnable.
3. Sans préjudice des paragraphes (1) et (2) ci-dessus, l'organisme d'enquête soumet ses conclusions préliminaires dans les trente (30) jours et termine son enquête et son rapport final dans les soixante (60) jours suivant la réception d'une plainte.
4. L'Organisme d'exécution ou l'Autorité régionale de la concurrence concernée informe, dans un délai raisonnable, avant l'enquête envisagée, l'autorité compétente des États parties de l'enquête proposée et de l'identité des agents habilités. L'autorité compétente des États parties assiste les fonctionnaires de l'agence d'exécution ou de l'autorité régionale de la concurrence si elle en fait la demande.
5. Dans l'exercice de ses fonctions, l'Organisme d'exécution ou l'Autorité régionale de la concurrence agit dans le respect des règles de justice naturelle.

Article 12

Audition des parties concernées

1. Avant de prendre toute décision en vertu du présent règlement concernant des entreprises de transport aérien ou des associations d'entreprises de transport aérien, l'autorité régionale de la concurrence et/ou l'organisme d'exécution donne aux entreprises de transport aérien ou aux associations d'entreprises de transport aérien concernées la possibilité d'être entendues. L'audition fait l'objet d'un compte rendu écrit.
2. L'audition se déroule conformément aux règles de procédure appropriées et fait l'objet d'un compte rendu écrit.

Article 13

Issue de la plainte

1. Lorsque l'Organisme d'exécution constate qu'il y a eu une infraction à une disposition du chapitre deux du présent Règlement, il ordonne à l'entreprise de transport aérien ou à l'association d'entreprises de transport aérien concernée de se conformer aux dispositions du chapitre deux. L'entreprise de transport aérien ou l'association d'entreprises de transport aérien concernée de mettre fin à cette infraction, faute de quoi il peut imposer les mesures provisoires ou les sanctions appropriées.
2. Si l'organisme d'exécution, statuant sur une plainte, conclut que, sur la base des éléments dont il dispose, il n'y a pas lieu d'intervenir à l'égard d'un accord, d'une décision ou d'une pra-

tique concertée, il rejette la plainte.

3. L'Organisme d'exécution envoie simultanément une copie de sa décision à l'autorité compétente de l'État partie sur le territoire duquel est situé le siège social de l'entreprise de transport aérien ou de l'association d'entreprises de transport aérien.

Article 14

Mesures provisoires

1. Lorsque l'Organe d'exécution est saisi d'une preuve prima facie que certaines pratiques sont contraires au présent Règlement et ont pour objet ou pour effet de compromettre directement l'existence d'une entreprise de transport aérien, il peut décider de prendre les mesures provisoires qu'il juge appropriées pour faire en sorte que ces pratiques ne soient pas mises en œuvre ou, si elles le sont, qu'il y soit mis fin.

2. Ces mesures provisoires s'appliquent pour une période n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours.

3. L'Agence d'exécution peut prolonger les mesures provisoires pour une période n'excédant pas trente (30) jours.

Article 15

Coopération avec les autorités

des États membres et accès à l'information

1. L'Organe d'exécution exerce ses pouvoirs et applique ses procédures en collaboration avec les Autorités régionales de la concurrence et les autorités compétentes des États parties.

2. Dans l'exercice des fonctions qui lui sont assignées par le présent Règlement, l'Agence d'exécution peut demander toutes les informations nécessaires aux autorités compétentes des États parties et à une entreprise de transport aérien ou à une association d'entreprises de transport aérien.

3. Une copie de la demande d'information adressée à une entreprise de transport aérien ou à une association d'entreprises de transport aérien est également envoyée à l'autorité compétente de l'État partie sur le territoire duquel est situé le siège social de l'entreprise de transport aérien ou de l'association d'entreprises de transport aérien.

4. Dans sa demande, l'Organisme d'exécution indique clairement la base juridique et l'objet de la demande ainsi que les sanctions pour la fourniture d'informations incorrectes ou pour l'absence de fourniture d'informations dans le délai indiqué par l'Organisme d'exécution.

Article 16

Pénalités

1. L'Organisme d'exécution peut, en fonction de la gravité et de la durée de l'infraction, décider d'imposer des sanctions à une entreprise de transport aérien ou à une association d'entreprises de transport aérien lorsque, intentionnellement ou par négligence, elles :

(a) enfreignent une disposition du présent règlement ;

(b) fournir des informations incorrectes ou trompeuses dans le cadre d'une demande

ou

(c) fournissent des informations incorrectes en réponse à une demande formulée, ou ne fournissent pas d'informations dans le délai indiqué par l'Organisme d'exécution.

2. L'Organisme d'exécution réexamine périodiquement ces sanctions.

3. En cas de deuxième infraction ou d'infraction ultérieure, le bureau d'exécution peut imposer une sanction plus sévère.

Article 17

Révision des décisions de l'Organe d'exécution

Toute partie dont les droits, les intérêts ou les attentes légitimes ont été affectés par une décision de l'Organe d'exécution peut faire appel aux institutions compétentes applicables selon les termes du Règlement sur les mécanismes de règlement des différends relatifs à la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro.

Article 18

Règlement des différends entre les Etats parties

En cas de différend entre les États parties concernant l'interprétation ou l'application du présent Règlement, les États parties concernés ont recours aux mécanismes de règlement des différends décrits dans le Règlement sur les mécanismes de règlement des différends relatifs à l'application de la Décision de Yamoussoukro.

Article 19

Confidentialité

1. Les informations obtenues dans le cadre de l'application du présent Règlement ne sont utilisées que pour les besoins de la demande ou de l'enquête en question.

2. L'Organe d'exécution, les Autorités régionales de la concurrence et les autorités compétentes des États parties, leurs fonctionnaires et autres agents ne divulguent pas les informations de nature à être couvertes par l'obligation de confidentialité et qu'ils ont obtenues par l'application du présent Règlement. L'Agence d'exécution élabore et applique strictement les règles appropriées pour donner effet à cette disposition.

Article 20

Publication des décisions

1. L'Agence d'exécution publie les décisions qu'elle prend en vertu du présent règlement.

2. En publiant une décision, le bureau d'exécution indique le nom des parties et le contenu principal de la décision. Ce faisant, l'Organe d'exécution tient compte de l'intérêt légitime des entreprises de transport aérien à la protection de leurs secrets commerciaux.

Article 21

Dispositions d'exécution

L'Agence d'exécution formule des dispositions de mise en œuvre pour adoption par les institutions compétentes concernant, entre autres :

- (a)** les lignes directrices sur les subventions ;
- (b)** les règles de procédure relatives aux exemptions ;
- (c)** le formulaire type, le contenu et les autres détails relatifs à :
 - i.** les demandes;
 - ii.** et les plaintes et leurs résultats ;
- (d)** les règles relatives aux auditions ;
- (e)** les sanctions;

Article 22 Modifications

- 1.** Chaque État partie peut proposer des amendements au présent règlement.
- 2.** Toute proposition d'amendement au présent Règlement est soumise par écrit à l'Agence d'exécution qui, dans les trente (30) jours de sa réception, la communique aux États parties.
- 3.** Les amendements au présent Règlement, entrent en vigueur après leur approbation par la Conférence des Chefs d'État et de Gouvernement de l'Union Africaine.

Article 23

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre immédiatement en vigueur après son approbation par la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine.

{Adopté par la 30^e session ordinaire de la Conférence, 28-29 janvier 2018, Addis-Abeba - Éthiopie. Assemblée/AU/Dec. 676(XXX) - Décision sur les instruments juridiques}

ANNEXE 1 DE L'ANNEXE 5 de la décision de Yamoussoukro : lignes directrices et procédures pour la mise en œuvre durèglement sur la concurrence dans les services de transport aérien en afrique

Considérant que le Règlement sur la concurrence dans les services de transport aérien en Afrique requiert un certain nombre de lignes directrices, de dispositions d'application et de règles de procédure pour l'application du Règlement par les autorités régionales de la concurrence et l'Agence d'exécution. En conséquence, les lignes directrices et les procédures suivantes s'appliquent :

LIGNES DIRECTRICES

Article 1

Les normes suivantes de l'industrie du transport aérien ne seront normalement pas considérées comme une violation de l'article 4 du Règlement sur la concurrence et seront présumées exemptées en vertu de l'article 4 (3) (a) (b) du Règlement sur la concurrence :

(a) certains accords techniques et pratiques concertées, dans la mesure où ils ont pour seul objet et effet de réaliser des améliorations techniques ou une coopération : l'introduction ou l'application uniforme de normes techniques obligatoires ou recommandées pour les aéronefs, les pièces d'aéronefs, les équipements et les fournitures d'aéronefs, l'introduction ou l'application uniforme de normes techniques obligatoires ou recommandées pour les aéronefs, les pièces d'aéronefs, les équipements et les fournitures d'aéronefs, lorsque ces normes sont établies par un organisme jouissant normalement d'une reconnaissance internationale ou par un constructeur d'aéronefs ou d'équipements ; l'introduction ou l'application uniforme de normes techniques pour les installations fixes d'aéronefs, lorsque ces normes sont établies par un organisme jouissant normalement d'une reconnaissance internationale l'échange, le crédit-bail, la mise en commun ou l'entretien d'aéronefs, de pièces d'aéronefs, d'équipements ou d'installations fixes aux fins de l'exploitation de services aériens et l'achat en commun de pièces d'aéronefs, à condition que ces arrangements soient pris sur une base non discriminatoire ; l'introduction, l'exploitation et l'entretien de réseaux de communication techniques, à condition que ces arrangements soient pris sur une base non discriminatoire ; et l'échange, la mise en commun ou la formation de personnel pour des raisons techniques ou opérationnelles ou la formation de personnel à des fins techniques ou opérationnelles;

(b) les accords ou pratiques concertées entre compagnies aériennes en ce qui concerne la coopération en matière de capacités, de fréquences et d'horaires, à condition que la planification et la coordination conjointes des capacités, des fréquences et des horaires de vol à fournir sur les services aériens réguliers soient limitées aux accords et pratiques qui contribuent à assurer une répartition des services aux heures moins chargées de la semaine ou de la journée, ou sur des liaisons moins chargées, et/ou à améliorer la connectivité interrégionale, à condition que tout partenaire puisse se retirer sans pénalité des accords ou pratiques en donnant un préavis de trois mois au maximum de son intention de ne pas participer à cette planification et à cette coordination conjointes pour les saisons futures (d'été ou d'hiver) ;

(c) les consultations et les accords sur l'interligne et la coordination tarifaire, dans le but de promouvoir l'établissement de tarifs aériens entièrement interlignes, aux conditions suivantes : que les consultations transporteurs (à l'intérieur ou à l'extérieur du cadre des organisations mondiales ou régionales de compagnies aériennes) sur l'élaboration de tarifs interlignes (tarifs passagers et tarifs

fret) soient transparentes et ouvertes à tous les transporteurs exploitant des services directs ou indirects sur les liaisons aériennes concernées ; et que les consultations ne soient pas contraignantes pour les participants, c'est-à-dire qu'après les consultations, les compagnies aériennes participantes conservent le droit d'agir indépendamment en ce qui concerne les tarifs passagers et fret ;

(d) l'établissement de règles communes pour la nomination des agents des compagnies aériennes, qu'elles soient élaborées à l'intérieur ou à l'extérieur des conférences des agences de l'IATA (Association internationale du transport aérien), pour autant que ces règles se limitent à l'aptitude professionnelle et financière des agents (accréditation), qu'elles ne limitent pas le nombre d'agences dans un État membre et qu'elles ne fixent pas les taux de commission des agences ; les systèmes de compensation des comptes entre compagnies aériennes ou entre compagnies aériennes et agents ne devraient normalement pas être considérés comme anticoncurrentiels ;

(e) les alliances entre compagnies aériennes et autres arrangements commerciaux entre compagnies aériennes, à condition que ces arrangements n'aillent pas au-delà du partage de codes et des accords d'espace bloqué, et que, dans le cas des accords d'espace bloqué, la compagnie aérienne acheteuse vende les sièges achetés comme étant les siens, à ses propres prix et à ses propres risques ; lorsque les accords vont au-delà des accords de partage de codes et d'espace bloqué et impliquent une tarification commune, une fourniture commune de capacités, une programmation commune et/ou une mise en commun des recettes et/ou des coûts (entreprises communes), ces accords ne sont normalement pas autorisés en vertu de l'article 4 des règlements, sauf si une exemption est obtenue de l'autorité compétente en vertu de l'article 8 des règlements ;

(f) les accords et pratiques de coordination des créneaux horaires entre compagnies aériennes dans les aéroports, à condition que tous les transporteurs aériens concernés soient autorisés à participer à ces accords et arrangements, que les procédures nationales et multilatérales (y compris, mais sans s'y limiter, les conférences de programmation de l'IATA) pour que ces accords et arrangements soient transparents et qu'ils tiennent compte de toutes les contraintes et règles de distribution définies par les autorités nationales et internationales et de tous les droits que les transporteurs aériens peuvent avoir acquis par le passé ; et

(g) les accords et arrangements relatifs à la propriété et à l'exploitation conjointes ou à la participation à des systèmes mondiaux de distribution (SMD).

(h) les accords et arrangements relatifs à la propriété et à l'exploitation conjointes ou à la participation à des systèmes de distribution mondiaux (GDS), à condition que toutes les compagnies aériennes des États parties aient accès à ces systèmes dans des conditions égales, que les transporteurs participants voient leurs services répertoriés sur une base non discriminatoire, que tout participant puisse se retirer du système moyennant un préavis raisonnable et que le système fonctionne conformément aux politiques et au cadre réglementaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)..

Article 2

Les dispositions suivantes s'appliquent à la mise en œuvre des subventions publiques en vertu des articles 7 du Règlement sur la concurrence :

(a) dans le cadre de l'octroi ou du refus de subventions, les États parties n'établissent pas de discrimination entre les compagnies aériennes publiques, les compagnies aériennes d'État et les compagnies aériennes privées;

(b) un État partie peut accorder une subvention à une compagnie aérienne, à condition que ce soit à des fins de restructuration de la compagnie aérienne, ou dans des circonstances extraordinaires indépendantes de la volonté de la compagnie aérienne, y compris les actes de guerre ; et

(c) l'interdiction des subventions n'empêche pas l'application par un État partie d'un programme de services aériens essentiels ou d'obligations de service public, lorsque certains services aériens ne peuvent être exploités de manière rentable ;

(d) lorsque l'autorité compétente constate qu'une subvention a été octroyée illégalement par un État partie ou est sur le point de l'être, elle peut émettre une ordonnance de cessation et de désistement à l'encontre de l'État partie en question ; et

(e) lorsque l'autorité compétente constate qu'une subvention, accordée illégalement par un État partie, a déjà été versée en fait, elle peut ordonner que les sommes versées à titre de subvention illégale soient remboursées à l'État partie en question, en tout ou en partie.

Article 3

Lorsqu'un Etat partie souhaite obtenir une décision préjudicielle de l'autorité régionale de concurrence ou de l'Agence d'exécution (ci-après, les autorités compétentes) sur la non-discrimination dans la législation nationale et les mesures administratives en vertu de l'article 6 du Règlement sur la concurrence :

(a) cet État présente une demande écrite à cet effet à l'autorité compétente par la voie diplomatique, en motivant sa demande ;

(b) l'autorité compétente s'efforce de répondre à cette demande dans un délai de quatre-vingt-dix jours à compter de sa réception dans un avis ;

(c) lorsque l'autorité compétente estime que la législation ou la mesure administrative proposée en question doit être modifiée, elle en donne les raisons dans son avis ; et

(d) l'autorité compétente envoie une copie de son avis à toutes les autorités compétentes des États parties.

Article 4

Les demandes de dérogations au titre de l'article 8, paragraphe 1, du Règlement, adressées par toute entreprise ou association d'entreprises à l'Organe d'exécution, sont présentées au moyen du formulaire A prévu à l'annexe des présentes directives, dispositions et procédures.

Article 5

Outre les informations et les procédures contenues dans le formulaire A de l'annexe mentionnée à l'article 6, l'autorité compétente :

(a) rend des décisions sur les demandes d'exemption en vertu de l'article 8 du Règlement dans un délai de quatre-vingt-dix jours à compter de leur présentation ;

(b) ne doit pas engager d'action en justice en vertu du règlement à l'encontre d'un demandeur d'exemption avant qu'il n'ait été statué sur sa demande ; et

(c) peut révoquer une exemption accordée, avant sa date d'expiration normale, en tenant compte également du fait que la durée maximale de validité d'une exemption est de cinq ans, lorsqu'il y a eu un changement important de l'un des faits sur lesquels l'exemption était fondée ; ou lorsque les parties ne respectent pas l'une des conditions liées à l'exemption ; ou lorsque l'octroi de l'exemption était fondé sur des informations incorrectes ou induit par la tromperie ; ou lorsque les parties abusent de l'exemption comme le prévoit l'article 5 du Règlement.

Article 6

Lorsqu'un État partie souhaite demander à l'autorité compétente d'approuver des mesures de sauvegarde en vertu de l'article 8(2) du Règlement :

- (a) la demande doit être présentée par écrit, par la voie diplomatique, et être motivée ;
- (b) l'autorité compétente envoie des copies de ces demandes d'approbation de mesures de sauvegarde aux autorités compétentes des États parties ;
- (c) l'autorité compétente statue sur la demande d'approbation de mesures de sauvegarde dans un délai de quatre-vingt-dix jours à compter de sa réception, en motivant sa décision ;
- (d) l'autorité compétente peut approuver ou désapprouver la demande, ou l'approuver sous réserve de conditions ; et
- (e) l'approbation d'une demande de mesures de sauvegarde peut être valable pendant un an. Un État partie peut demander une prorogation à condition de fournir la preuve qu'il a pris les mesures nécessaires et raisonnables pour surmonter ou corriger les déséquilibres pour lesquels des mesures de sauvegarde sont appliquées et que les mesures appliquées le sont sur la base de la non-discrimination.

RÈGLES DE PROCÉDURE

Article 7

- (a) Les plaintes, déposées auprès de l'autorité compétente par toute entreprise ou association d'entreprises, sont présentées au moyen du **formulaire B** prévu à l'annexe des présentes directives et procédures ; et
- (b) L'autorité compétente informe le plaignant de sa décision dans un délai de quatre-vingt-dix jours à compter de la réception de la plainte. S'il n'est pas en mesure de le faire, il informe le plaignant de la procédure à suivre en vertu des articles 8, 9, 10, 11 et 12 des présentes Directives, dispositions et procédures.

Article 8

Outre les dispositions contenues dans le **formulaire B** de l'annexe aux présentes lignes directrices, dispositions et procédures, l'autorité compétente, lorsqu'elle procède à des enquêtes en vertu de l'article 9 du règlement sur la concurrence, doit :

- (a) nommer et habiliter des fonctionnaires à examiner les livres et autres documents commerciaux, à faire des copies ou des extraits des livres et documents commerciaux, à demander des explications orales ou écrites et à pénétrer dans tous les locaux, terrains et véhicules utilisés par des entreprises ou des associations d'entreprises, à condition que, dans l'exercice de leurs fonctions, les fonctionnaires autorisés respectent les lois et règlements nationaux applicables

en matière d'informations privilégiées de la part des entreprises ;

(b) veiller à ce que ses agents habilités exercent leurs pouvoirs sur présentation d'une autorisation écrite, précisant l'objet et le but de l'enquête et les sanctions prévues à l'article 14 du Règlement dans les cas où la production des livres ou documents professionnels requis est incomplète, à condition que l'autorité compétente informe l'autorité compétente de l'Etat partie, sur le territoire duquel elle doit être effectuée, de l'enquête et de l'identité des agents habilités ;

(c) spécifier l'objet et le but de l'enquête, indiquer la date à laquelle l'enquête commencera, indiquer les sanctions prévues à l'article 14 du Règlement sur la concurrence et le droit de faire examiner la décision de l'Organe d'exécution en vertu de l'article 11 et toute sanction en vertu de l'article 17 du Règlement ;

(d) en outre, les entreprises et les associations d'entreprises se soumettent aux enquêtes autorisées par l'Agence exécutive. L'autorisation précise l'objet et le but de l'enquête, fixe la date de son début et indique les sanctions prévues à l'article 16 du règlement sur la concurrence, ainsi que le droit de faire examiner la décision de l'Organe d'exécution en vertu de l'article 13 et les sanctions éventuelles en vertu de l'article 17 du règlement sur la concurrence ;

(e) les fonctionnaires de l'autorité compétente de l'Etat partie sur le territoire duquel l'enquête doit être menée doivent aider les fonctionnaires de l'autorité compétente dans l'exercice de leurs fonctions, à la demande de cette autorité, et ils doivent respecter les privilèges et le secret de l'information prévus à l'article 10(b) des présentes lignes directrices et procédures ; et

(f) lorsqu'une entreprise ou une association d'entreprises s'oppose à une enquête autorisée en vertu des présentes procédures, l'Etat partie concerné apporte l'assistance nécessaire aux fonctionnaires autorisés par l'Agence d'exécution pour leur permettre de mener à bien leur enquête.

Article 9

Lorsque, en vertu des règlements sur la concurrence, l'agence exécutive doit entendre une entreprise ou une association d'entreprises, les règles de procédure suivantes s'appliquent:

(a) Avant de prendre une décision ayant une incidence négative sur une entreprise ou une association d'entreprises, l'Organe d'exécution donne à cette entreprise ou association la possibilité d'être entendue sur la ou les questions auxquelles l'Organe s'oppose ; les entreprises et associations d'entreprises concernées en sont informées par écrit ;

(b) les fonctionnaires des États parties intéressés ont le droit d'assister aux auditions ;

(c) si l'Agence, de sa propre initiative ou sur recommandation des États parties intéressés, l'estime nécessaire, elle peut également entendre d'autres personnes physiques ou morales. Les demandes d'audition adressées à l'Agence d'exécution par ces personnes sont acceptées lorsqu'elles démontrent un intérêt suffisant ;

(d) avant l'audition, l'entreprise ou l'association d'entreprises concernée peut présenter par écrit son point de vue sur la ou les objections soulevées; elle peut exposer dans ses observations écrites tous les éléments pertinents pour sa défense ; elle peut joindre tous documents pertinents pour prouver les faits exposés. Il peut également proposer au bureau d'exécution

d'entendre des personnes susceptibles de corroborer ces faits ;

(e) Dans sa décision, le bureau d'exécution ne traite que les objections soulevées à l'encontre des entreprises et des associations d'entreprises pour lesquelles elles ont eu l'occasion de faire connaître leur point de vue ;

(f) l'organisme d'exécution convoque les personnes à entendre à la date qu'il fixe ; une copie de la convocation est envoyée aux fonctionnaires des États parties intéressés ;

(g) les auditions sont conduites par les personnes désignées à cet effet par l'Agence ;

(h) les personnes convoquées comparaissent soit en personne, soit par l'intermédiaire d'un représentant légal dûment autorisé, et peuvent être assistées par des avocats dûment admis à la pratique du droit dans leur État de résidence principale ;

(i) les audiences ne sont pas publiques. Les personnes sont entendues séparément ou en présence d'autres personnes convoquées. Dans ce dernier cas, il est tenu compte des intérêts légitimes des entreprises à la protection de leurs secrets d'affaires ; et

(j) le contenu essentiel des déclarations faites par chaque personne entendue est consigné dans un procès-verbal, qui est lu et approuvé par cette personne.

(k) En cas de refus d'approbation, la personne en question signe néanmoins qu'elle a pris connaissance du procès-verbal.

Article 10

Lorsqu'il prend des décisions conformément à l'article 13 du Règlement, l'Organisme d'exécution se conforme aux règles de procédure suivantes:

(a) lorsque le bureau d'exécution estime qu'il y a eu infraction au sens de l'article 13, paragraphe 1, du règlement, il peut rendre une décision contenant une injonction de cesser et de s'abstenir ;

(b) la décision est écrite et accompagnée des motifs du jugement ;

(c) la décision peut être assortie de l'imposition de sanctions conformément à l'article 16 du règlement d'exécution ;

(d) en cas de subvention interdite en vertu de l'article 7 du Règlement, l'Organisme d'exécution peut, en plus de l'ordonnance de cessation et de désistement, ordonner que les sommes versées à titre de subvention interdite soient remboursées à l'État partie concerné, en tout ou en partie ;

(e) en cas d'abus d'une exemption en vertu de l'article 8 du règlement, l'organisme d'exécution peut également révoquer cette exemption ;

(f) lorsque l'Organe d'exécution estime qu'une plainte est mal fondée en droit et/ou en fait au sens de l'article 13, paragraphe 2, du Règlement sur la concurrence, il rejette la plainte dans une décision écrite et motivée;

(g) lorsque l'Agence d'exécution estime qu'une plainte est frivole au sens de l'article 21(g) du Règlement, elle peut la rejeter sommairement ;

(h) l'Organe d'exécution répartit les frais entre les parties à la procédure ; et

(i) dans tous les cas, l'Organe d'exécution se conforme aux règles de l'article 13, paragraphe 3, du Règlement.

Article 11

Lorsque l'Organe d'exécution est d'avis que des mesures provisoires doivent être ordonnées en vertu de l'article 14 du Règlement, les règles de procédure suivantes s'appliquent :

(a) lorsqu'il existe des preuves d'un comportement anticoncurrentiel d'une entreprise ou d'une association d'entreprises, menaçant sérieusement l'existence d'une autre entreprise, l'Organe d'exécution peut suspendre les pratiques, accords ou décisions de la première entreprise ou association pour une période n'excédant pas quatre-vingt-dix jours, étant entendu que cette suspension ne peut être renouvelée qu'une fois pour trente jours. Cette décision de l'organisme d'exécution doit être prise dans un délai de trente jours à compter de la réception de la plainte ; et

(b) sans limiter la généralité de ce qui précède, cette suspension peut comporter le retrait des prix excessivement élevés ou excessivement bas pratiqués par l'entreprise ou l'association d'entreprises en cause, et, lorsque des fréquences excessivement élevées ou excessivement basses ont été introduites par les entreprises en cause, leur diminution ou leur augmentation en conséquence.

Article 12

Lorsque, aux termes de l'article 15 du Règlement, l'Organe d'exécution estime nécessaire de communiquer avec des États parties ou des entreprises ou associations d'entreprises, l'Organe d'exécution doit :

(a) effectue ces communications de préférence par la voie diplomatique ; et

(b) communique avec les entreprises ou associations d'entreprises par courrier recommandé ou par d'autres moyens appropriés.

Article 13

En imposant des sanctions en vertu de l'article 16 du Règlement, l'Organisme d'exécution applique les règles de procédure et le barème des sanctions et amendes suivants :

(a) l'Organisme d'exécution peut infliger des amendes aux entreprises ou associations d'entreprises, d'au moins cent droits de tirage spéciaux et d'au plus cinq mille droits de tirage spéciaux par infraction, lorsque, intentionnellement ou par négligence, elles fournissent des informations incorrectes ou trompeuses en rapport avec une demande de dérogation ou avec la révocation d'une dérogation, ou lorsqu'il dépose une plainte futile, ou lorsqu'il fournit des informations inexactes en réponse à une demande, ou lorsqu'il ne fournit pas d'informations dans le délai fixé par l'organisme d'exécution, ou lorsqu'il ne produit pas ou de manière incomplète des livres ou des documents commerciaux dans le cadre d'une enquête, ou lorsqu'il refuse de se soumettre à une enquête;

(b) l'Organe d'exécution peut infliger aux entreprises ou associations d'entreprises des amendes de mille droits de tirage spéciaux au minimum et de cent mille droits de tirage spéciaux au maxi-

mum, ou d'une somme supérieure mais n'excédant pas 10 pour cent du chiffre d'affaires réalisé au cours de l'exercice précédent par l'entreprise ou l'association d'entreprises ayant participé à l'infraction, lorsque, intentionnellement ou par négligence, elles enfreignent les articles 4 et/ ou 5 du Règlement, ou ne se conforment pas à un ordre de cesser et de s'abstenir en vertu de l'article 13 du Règlement ;

(c) pour fixer le montant de l'amende, il est tenu compte à la fois de la gravité et de la durée de l'infraction ;

(d) en cas de deuxième infraction ou d'infraction ultérieure de même nature et commise par la même entreprise ou association d'entreprises contrevenante, l'Organe d'exécution peut doubler ou tripler l'amende précédemment infligée, sans toutefois dépasser les montants maximaux indiqués, au point néanmoins dépasser les montants maximaux indiqués aux points a) et b) ci-dessus ; et

(e) l'organisme d'exécution révisé périodiquement le barème des sanctions et des amendes.

CALENDRIER

Formulaire A - Demande d'exemption - 1003/17/A

Demande d'exemption Par l'Organisme d'exécution

En vertu de l'article 8, paragraphe 1, du règlement relatif à la concurrence dans les services de transport aérien.

Identité des parties :

1. Identité du demandeur

Nom et adresse complets, numéros de téléphone, de télex et de télécopieur, ainsi qu'une brève description de l'entreprise ou de l'association ou des associations d'entreprises qui présentent la demande.

2. Identité des autres parties

Nom et adresse complets et brève description de toute autre partie à l'accord, à la décision ou à la pratique (ci-après dénommés «arrangements»).

Objet de la demande :

Le(s) demandeur(s) doit (doivent) indiquer pour quelle durée une exemption est demandée. La durée maximale est de cinq ans.

Description complète des arrangements :

Le(s) demandeur(s) doit (doivent) fournir des détails sur les arrangements, y compris les détails financiers (qui bénéficient du secret professionnel en vertu de l'article 19 du Règlement) (si nécessaire, des annexes à la demande peuvent être utilisées).

Motifs de l'exemption :

Le(s) demandeur(s) doit(vent) indiquer pourquoi l'exemption demandée est méritée, en fait et en droit (si nécessaire, des annexes à la demande peuvent être utilisées). En particulier, le(s) demandeur(s) doit(vent) commenter les effets de l'exemption demandée sur la concurrence sur les marchés géographiques (routes aériennes) et les marchés de produits (transport aérien par rapport aux autres modes de transport) concernés.

Avis au(x) demandeur(s) :

(a) une copie de la présente demande signée et de ses annexes éventuelles sera envoyée aux autorités compétentes des États parties conformément à l'article 8, paragraphe 3, du règlement sur la concurrence ;

(b) le(s) demandeur(s) recevra(ont) un accusé de réception de la demande, accompagné du texte du Règlement, de toute disposition d'application et des règles de procédure ;

(c) l'Agence d'exécution peut demander au(x) candidat(s) toute information complémentaire (qui bénéficiera du secret professionnel en vertu de l'article 19 du Règlement) et peut fixer un délai pour la fourniture de ces informations ;

(d) le(s) candidat(s) doit(vent) savoir que la fourniture de toute information tardive, incorrecte ou trompeuse peut entraîner l'application d'une sanction en vertu de l'article 16 du règlement ;

(e) lorsque le bureau d'exécution, sur la base des preuves écrites, estime qu'une exemption doit être accordée, il peut le faire par écrit pour une période n'excédant pas cinq ans, soit sans condition, soit sous réserve de conditions ;

(f) Lorsque le bureau d'exécution tend à rejeter la demande, il en informe le(s) demandeur(s) qui conserve(nt) le droit d'être entendu(s) en vertu de l'article 12 du règlement ;

(g) Si l'organisme d'exécution rejette la demande, il en donne les raisons par écrit ;

(h) Une dispense accordée peut être révoquée pour les raisons énoncées dans les dispositions d'exécution, visées au point b) ci-dessus.

Lieu et date :

Signature(s) :

Formulaire B - Formulaire de plainte - 1003/17/B

Plainte

A l'Agence d'Exécution

En vertu de l'article 10 du règlement relatif à la concurrence dans le domaine des services de transport aérien.

Identité du ou des plaignants : Nom et adresse complets, numéros de téléphone, de télex et de télécopie du ou des plaignants.

Objet de la plainte :

Le(s) plaignant(s) indique(nt) quelle(s) pratique(s), accord(s), décision(s), abus de position dominante ou abus d'exemption il(s) conteste(nt).

Objet de la plainte :

Le ou les plaignants doivent indiquer contre quelle(s) entreprise(s) (ou association(s) d'entreprises) la plainte est dirigée.

Réparation(s) demandée(s) :

Le(s) plaignant(s) doit(vent) indiquer la ou les réparations qu'il(s) demande(nt) en vertu de l'article 13 (ordonnances de cesser et de se désister) et/ou de l'article 16 (sanctions).

Description complète du ou des faits :

Le ou les plaignants décrivent le ou les faits à l'origine de la plainte, y compris les détails financiers (qui bénéficient du secret professionnel en vertu de l'article 19 du Règlement) (si nécessaire, des annexes à la plainte peuvent être utilisées).

Motifs de la plainte :

Le(s) plaignant(s) doit (doivent) indiquer pourquoi la plainte est justifiée, en fait et en droit (si nécessaire, des annexes à la plainte peuvent être utilisées). En particulier, le ou les plaignants doivent commenter les effets de la pratique, de l'accord, de la décision, de l'abus de position dominante ou de l'abus d'exemption attaqués sur la concurrence sur les marchés géographiques (liaisons aériennes) et les marchés de produits (transport aérien par rapport à d'autres modes de transport) concernés.

Avis au(x) demandeur(s) :

(a) une copie de cette plainte signée et de ses annexes sera envoyée à l'autorité compétente d'un État partie conformément à l'article 10(3) du Règlement ;

(b) le(s) plaignant(s) recevra(ont) un accusé de réception de la plainte, accompagné du texte du Règlement, de toute disposition d'application et des règles de procédure. L'organisme d'exécution informe le plaignant de sa décision dans un délai de quatre-vingt-dix jours ou lui indique les autres procédures à suivre ;

(c) l'Agence d'exécution peut demander au(x) plaignant(s) toute information supplémentaire (qui bénéficiera du secret professionnel en vertu de l'article 19 du Règlement) et peut fixer un délai pour la fourniture de ces informations ;

(d) le(s) plaignant(s) doit(vent) savoir que la fourniture de toute information tardive, incorrecte ou trompeuse peut entraîner l'imposition d'une sanction en vertu de l'article 16 du règlement ;

(e) l'entreprise (ou l'association d'entreprises) contre laquelle une plainte a été déposée a le droit d'être entendue conformément à l'article 12 des règlements ;

(f) l'organisme d'exécution s'efforce de rendre une décision sur la plainte en vertu de l'article 13 du règlement (ordonnances de cesser et de s'abstenir) et/ou de l'article 16 du règlement (sanctions) dans un délai de trente jours à compter de la réception de la plainte ;

(g) il est rappelé au(x) plaignant(s) que les plaintes frivoles sont interdites et peuvent entraîner des amendes en vertu du Règlement et de ses dispositions d'application.

Lieu et date : Signature(s) :

ANNEXE 6 DE LA DÉCISION DE YAMOUSSOUKRO {ASSEMBLÉE/AU/DEC 676 (XXX) - DÉCISION SUR LES INSTRUMENTS JURIDIQUES}

RÈGLEMENT DE L'UNION AFRICAINE SUR LA PROTECTION DES CONSOMMATEURS DE SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN

PREAMBULE

NOUS, Ministres chargés des Transports, des Infrastructures, de l'Énergie et du Tourisme réunis lors de la Première Session Ordinaire du Comité Technique Spécialisé de l'Union Africaine sur les Transports, les Infrastructures Transcontinentales et Interrégionales, l'Énergie et le Tourisme à Lomé, Togo, le 17 mars 2017 avons adopté le présent Règlement élaboré par le Bureau de la Conférence des Ministres Africains des Transports, réuni à Malabo, République de Guinée Équatoriale, les 18 et 19 décembre 2014, à l'occasion de la Quatrième Réunion du Bureau de la Conférence des Ministres Africains des Transports consacrée principalement à la mise en œuvre des Décisions du Conseil Exécutif EX. CL/Dec.826 (XXV) approuvant le rapport de la troisième session de la Conférence des ministres africains des transports (CAMT) ;

CONSIDÉRANT l'Acte Constitutif de l'Union Africaine adopté à Lomé le 11 juillet 2000, notamment ses articles 3, 5, 6, 9, 13, 14, 15, 16 et 20 ;

CONSIDÉRANT le Traité instituant la Communauté Économique Africaine signé à Abuja le 3 juin 1991, notamment ses articles 8, 10, 11, 13, 25 à 27 ;

CONSIDÉRANT la Décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique du 14 novembre 1999, approuvée par la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'OUA et signée par le Président en exercice à Lomé le 12 juillet 2000, ci-après dénommée la Décision de Yamoussoukro ;

CONSIDÉRANT les Statuts de la Commission de l'Union Africaine adoptés par la Conférence de l'Union Africaine à Durban (Afrique du Sud) le 10 juillet 2002 ;

CONSIDÉRANT la Décision EX. CI/Dec.369 (XI) de la Conférence des Chefs d'État et de Gouvernement de l'Union Africaine portant création de l'Agence d'Exécution de la Décision de Yamoussoukro de 1999, ci-après dénommée Agence d'Exécution du 27 juillet 2007 ;

CONSIDÉRANT la résolution sur le suivi de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro de 1999 adoptée par la Première Conférence des Ministres de l'Union Africaine en charge du Transport Aérien à Sun City (Afrique du Sud) en mai 2005;

CONSIDÉRANT la résolution sur la sécurité du transport aérien en Afrique adoptée par la deuxième conférence des ministres de l'Union africaine en charge du transport aérien à Libreville (Gabon) en mai 2006;

CONSIDÉRANT la nécessité d'accélérer la mise en œuvre intégrale de la Décision de Yamoussoukro en vue de dynamiser les activités des compagnies aériennes et autres prestataires de

services de transport aérien africains et de relever efficacement les défis de la mondialisation du transport aérien international ;

OBSERVANT la nécessité de trouver un équilibre entre le droit des compagnies aériennes d'opérer efficacement sur un marché libéralisé et de plus en plus concurrentiel et le droit du consommateur d'être assuré d'une protection suffisante et d'être informé de ses droits ;

RECONNAISSANT la nécessité d'aider les voyageurs en faisant gagner du temps aux passagers légitimes (non ciblés) lors des formalités normales d'arrivée et en améliorant ainsi la qualité du voyage ;

NOTANT que les passagers subissent des retards considérables, des surréservations, des annulations de vols et vivent souvent dans l'incertitude ;

PRÉOCCUPÉS par le fait que l'environnement de plus en plus libéralisé exige la protection des consommateurs sur le continent africain.

PRENNENT PAR LA PRÉSENTE LES RÈGLEMENTS SUIVANTS :

Article 1

Définitions

Dans le présent règlement, à moins que le contexte ne s'y oppose, on entend par :

«**Traité d'Abuja**» : désigne le Traité instituant la Communauté économique africaine adopté à Abuja, au Nigeria, le 3 juin 1991 et entré en vigueur le 12 mai 1994 ;

«**Autorité aéronautique**» : désigne toute autorité gouvernementale, toute personne morale ou tout organe dûment autorisé à exercer toute fonction à laquelle se rapporte le présent Règlement ;

«**Entreprise de transport aérien**» : comprend les compagnies aériennes et les autres fournisseurs de services de transport aérien ;

«**Services de transport aérien**» : tout service aérien régulier ou non régulier assuré par des aéronefs pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises ;

Les «**prestataires de services de transport aérien**» : comprennent les aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne, les entreprises de manutention au sol des passagers et du fret, les agents de voyage, les fournisseurs de systèmes de réservation informatisés ou de systèmes de distribution mondiaux, et toutes les autres catégories de services fournis aux compagnies aériennes directement dans les aéroports ;

«**Services d'aéronefs**» : comprennent le nettoyage extérieur et intérieur de l'aéronef, ainsi que les services de toilettes et d'eau ; le réaménagement de la cabine avec des équipements de cabine appropriés, le stockage de ces équipements ;

«Compagnie aérienne» : désigne une entreprise de transport aérien titulaire d'un certificat de transporteur aérien en cours de validité et exploitant des services de transport aérien sur le territoire d'un État partie;

«Aéroport» : désigne tout terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres des aéronefs, y compris les installations annexes que ces opérations peuvent comporter pour les besoins des aéronefs.

les installations annexes que ces opérations peuvent comporter pour les besoins du trafic et des services aériens, y compris les installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux ;

«Cargaison» : tout bien transporté à bord d'un aéronef autre que le courrier, les provisions et les bagages accompagnés ou malmenés ;

«Consommateur» : en ce qui concerne les passagers, la personne qui achète ou accepte d'acheter un billet d'avion ou un voyage organisé (c'est-à-dire une combinaison de transport aérien et d'hébergement au sol ou en croisière) ou un élément de voyage (par exemple, un séjour à l'hôtel) («ci-après, le contractant principal»), ou toute personne au nom de laquelle le contractant principal accepte d'acheter le billet, le voyage organisé ou l'élément de voyage («les autres bénéficiaires») ou toute personne à laquelle le contractant principal ou l'un des autres bénéficiaires transfère le billet, le voyage organisé ou l'élément de voyage («le cessionnaire») ;

«Compagnie aérienne éligible» : toute compagnie aérienne dûment licenciée par un État partie et autorisée à transporter et à déposer des passagers, du fret et du courrier sur le territoire d'un ou plusieurs États parties, qui effectue effectivement les vols en question et qui est certifiée comme compagnie aérienne éligible pour opérer selon les termes de la Décision de Yamoussoukro ;

«Assistance en escale» : les services fournis aux compagnies aériennes dans les aéroports et qui comprennent l'assistance aux passagers, l'assistance aux bagages, l'assistance au fret, l'assistance au courrier, l'assistance en piste, l'assistance à l'huile et au carburant, l'entretien des aéronefs, les opérations de vol et l'administration de l'équipage, et le transport de surface ;

«Licence» : une licence valide accordée par l'Autorité de l'aviation civile ou son équivalent en vertu des règlements valides des États parties à une entreprise de transport aérien ;

«Compagnie aérienne non éligible» : toute compagnie aérienne dûment autorisée par un État partie à exploiter des liaisons intra-africaines, mais qui n'a pas été certifiée comme compagnie aérienne éligible aux termes de la décision de Yamoussoukro ;

«Compagnie aérienne non africaine» : une compagnie aérienne titulaire d'une licence délivrée par un État tiers et autorisée par un État partie à transporter et à déposer des passagers, du fret et du courrier sur le territoire d'un ou de plusieurs États parties et qui effectue effectivement le vol en question ;

«État partie» : un État membre qui a ratifié le Traité d'Abuja ou y a adhéré et tout autre pays africain qui, bien que n'étant pas partie audit Traité, a déclaré par écrit son intention d'être lié par la Décision de Yamoussoukro.

Article 2

Champ d'application du Règlement

1. Le présent règlement s'applique à la mise en œuvre de l'article 9.6 de la décision de Yamoussoukro.
2. Il prescrit les droits des consommateurs de services de transport aérien en Afrique et fixe les responsabilités des entreprises de transport aérien.
3. Le présent règlement ne s'applique pas aux passagers voyageant gratuitement ou à un tarif réduit non disponible directement ou indirectement au public. Toutefois, il s'applique aux passagers dont les billets sont émis dans le cadre d'un programme de fidélisation, d'un autre arrangement commercial ou d'un programme d'une compagnie aérienne ou organisateur de voyages.

Article 3

Objectifs

1. L'objectif du présent règlement est de protéger le consommateur de services de transport aérien contre tout traitement inéquitable dans la fourniture des services.
2. Il fournit une base pour l'indemnisation du consommateur en cas de violation des droits du consommateur par les prestataires de services de transport aérien et un mécanisme permettant au consommateur de demander réparation.

Article 4

Interdictions : Pratiques déloyales et trompeuses

1. En vertu du présent règlement, les pratiques suivantes sont intrinsèquement déloyales :

(a) La publicité mensongère:

- i. Est considéré comme une pratique commerciale déloyale et trompeuse le fait pour tout vendeur d'un transport aérien régulier à l'intérieur, à destination ou en provenance de tout État partie, ou d'un circuit ou d'un élément de circuit comprenant un transport aérien régulier à l'intérieur, à destination ou en provenance de tout État partie, d'augmenter le prix de ce transport aérien, de ce circuit ou de cet élément de circuit pour un consommateur, y compris, mais sans s'y limiter, une augmentation du prix du siège, une augmentation du prix du transport des bagages des passagers ou une augmentation d'une surcharge de carburant applicable, après que le transport aérien a été acheté par le consommateur, sauf dans le cas d'une augmentation d'une taxe ou d'un droit imposé par le gouvernement. Un achat est réputé avoir eu lieu lorsque le consommateur a payé le montant total convenu ;
- ii. aucune compagnie aérienne ni aucun agent de voyage ne doit facturer ou percevoir de tarif supplémentaire (qu'il s'agisse de commissions, de frais de courtage, de frais administratifs ou de tout autre frais) aux passagers, sans que cela ne soit expressément annoncé, affiché dans le matériel de marketing ou expressément communiqué au consommateur lors de la demande initiale affichée.

(b) Défaut de divulgation des conditions du billet Lorsqu'une compagnie aérienne ou un agent de billetterie aérienne omet de divulguer, verbalement ou par écrit, avant l'achat d'un billet, les éléments suivants :

- i)** le nom du transporteur aérien assurant le transport aérien ; et
- ii)** si le vol comporte plus d'un segment de vol, le nom de chaque transporteur aérien assurant le transport aérien pour chacun de ces segments de vol.

(c) Refus d'embarquement persistant.

Constitue une pratique déloyale et trompeuse le fait pour une compagnie aérienne de refuser de manière persistante l'embarquement de passagers de manière involontaire, sans demander de volontaires ou, lorsque cela est demandé, de ne pas accorder un délai raisonnable volontaires ou, lorsque cela est demandé, n'accorde pas un délai raisonnable aux passagers pour qu'ils se portent volontaires, ou s'abstient de manière persistante de payer le montant accepté de la compensation.

(d) Abus persistant de la politique de sièges libres.

Constitue une pratique commerciale déloyale et trompeuse le fait pour une compagnie aérienne de refuser de manière persistante aux passagers enregistrés le droit de s'asseoir dans les classes de sièges pour lesquelles ils ont payé et/ou qui leur ont été attribuées lors de l'enregistrement, en raison de l'imposition d'une politique de sièges libres.

(e) Application discriminatoire de l'indemnisation au titre de la Convention de Varsovie/Montréal :

Lorsqu'il est observé qu'une pratique, un comportement, une politique ou une procédure adoptés par une compagnie aérienne ne respectent jamais les obligations requises, y compris, mais sans s'y limiter, en obligeant les consommateurs à accepter des régimes d'indemnisation inférieurs à ceux auxquels ils ont droit en vertu de la Convention de Varsovie/Montréal 1999, en imposant des charges supplémentaires calculées pour ou capables de faire échouer leurs efforts pour obtenir une indemnisation, ou lorsque l'indemnisation, bien que versée, l'est à des conditions telles qu'elles annulent l'utilité de cette indemnisation.

(f) Vols chroniquement retardés.

Une série de vols retardés est considérée comme une pratique déloyale et défectueuse. Une compagnie aérienne est considérée comme effectuant des vols chroniquement retardés si ses vols sont effectués au moins 30 fois au cours d'un trimestre civil et arrivent avec plus de 15 minutes de retard ou sont annulés plus de 50 % du temps au cours de ce trimestre.

1. L'Organisme d'exécution, une Autorité de décision régionale de Yamoussoukro ou un État partie peut, de sa propre initiative ou à la réception d'une plainte, et s'il l'estime d'intérêt public, enquêter et décider si une compagnie aérienne ou un agent de billetterie s'est livré ou se livre à une pratique déloyale ou trompeuse dans le transport aérien.

2. L'Organisme d'exécution, une Autorité de décision régionale de Yamoussoukro ou un État partie, avant d'enquêter, notifie un préavis suffisant à la compagnie aérienne ou à l'agent de billetterie et lui donne une possibilité équitable d'être entendu.

3. L'Organisme d'exécution, une Autorité de décision régionale de Yamoussoukro ou un État partie peut, de sa propre initiative ou à la réception d'une plainte, et s'il l'estime dans l'intérêt public, enquêter et décider si une compagnie aérienne ou un agent de billetterie s'est livré ou se livre à une pratique déloyale ou trompeuse dans le transport aérien.

4. L'Organisme d'exécution, une Autorité de décision régionale de Yamoussoukro ou un État partie, avant d'enquêter, notifie un préavis suffisant à la compagnie aérienne ou à l'agent de billetterie et lui donne une possibilité équitable d'être entendu.

5. Si l'Organe d'exécution, une Autorité de décision régionale de Yamoussoukro ou un État partie établit qu'une compagnie aérienne ou un agent de billetterie se livre à une pratique déloyale ou trompeuse, il ordonne à cette compagnie aérienne ou à cet agent de billetterie de mettre fin à cette pratique ou méthode.

6. En appliquant l'article 4 à l'encontre d'une compagnie aérienne, l'Organe d'exécution, l'Autorité régionale de décision de Yamoussoukro ou un État partie peut choisir d'appliquer l'article 4 (1) du Règlement relatif à la concurrence dans les services de transport aérien en Afrique.

Article 5

Non-discrimination

1. Dans le cadre du champ d'application du présent règlement, et sans préjudice des dispositions particulières qu'il contient, toute discrimination fondée sur la nationalité, la race, le sexe, l'âge, la couleur, la croyance, l'aptitude physique et la stature physique, est interdite conformément à la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples.

Article 6

Maintien d'une couverture d'assurance adéquate pour les tiers

1. Chaque prestataire de services de transport aérien maintient à tout moment important une couverture d'assurance telle qu'exigée par les lois de l'État partie dans lequel il opère, y compris, mais sans s'y limiter, la responsabilité civile, et affiche de manière visible le calendrier ou le certificat d'assurance à une réception visitée par les consommateurs ou à laquelle ils ont accès.

2. Lorsque les fonctionnaires autorisés qui inspectent la compagnie aérienne en vertu de l'article 19 du Règlement relatif aux pouvoirs, aux fonctions et aux opérations de l'Organisme d'exécution l'exigent, le prestataire de services de transport aérien démontre qu'il se conforme au présent article en fournissant aux fonctionnaires le dépôt d'un certificat d'assurance ou toute autre preuve d'une assurance valide d'une compagnie d'assurance tierce partie reconnue.

Article 7

Moyens de communication

1. Les compagnies aériennes, les voyagistes, les groupeurs et les agents sont tenus, à tout moment important, d'obtenir et de conserver un numéro de téléphone et/ou une adresse électronique du passager ou, dans le cas d'un groupe, du chef de groupe ou de la personne responsable de l'organisation de la réservation ou du paiement de celle-ci, et, lorsque plusieurs modes de communication sont proposés, d'obtenir de la personne concernée le mode de communication préféré en cas d'urgence.

2. Sous réserve des règles de protection des données applicables sur le territoire des États parties, les coordonnées obtenues ne sont utilisées que pour contacter la personne dont le nom figure dans le dossier afin de réorganiser un vol, de l'informer d'un éventuel retard ou d'organiser un autre moyen de transport ou de transmettre toute information essentielle concernant le vol en question.

3. Lorsqu'un passager n'est pas en mesure d'offrir un numéro de téléphone ou un courriel pour une destination quelconque, la compagnie aérienne l'informe d'un numéro de téléphone auquel le bureau local de la destination en question peut être joint, de la langue dans laquelle il peut contacter le bureau local et des heures d'ouverture du bureau local. Si ces informations sont disponibles sur le site web de la compagnie aérienne, il suffit qu'une référence à ce site soit clairement indiquée au point de service à la clientèle. Dans l'application de cette disposition, la compagnie aérienne doit être disponible dans au moins une langue officielle de l'Union africaine.
4. La compagnie aérienne et/ou le prestataire de services de transport aérien veillent à utiliser le mode de contact préféré de chaque passager dans les cas suivants d'annulations, de surréservations ou de retards prévus. Lorsque l'avis est donné moins de 12 heures avant le départ du vol, à moins que le passager n'ait confirmé qu'il est en mesure de récupérer ses courriels sur un appareil mobile, cet avis est communiqué par téléphone ou par SMS.
5. La charge de la preuve incombe au prestataire de services de transport aérien en question quant à la question de savoir si les coordonnées préférées d'un passager ont été obtenues lorsqu'elles ont été utilisées pour contacter le passager ou si d'autres moyens de communication ont été fournis et dans quelles circonstances.

Article 8

Information du consommateur

1. Au moment de l'achat du billet ou au comptoir d'enregistrement, la compagnie aérienne et l'agent d'assistance en escale sont tenus d'informer le passager, dans une langue officielle de l'Union africaine comprise par le passager, des éléments suivants :
 - (a) l'obligation de fournir un moyen de communication pour les urgences ;
 - (b) toute annulation prévue ou tout retard à long terme prévu au moins 12 heures avant le vol prévu ;
 - (c) les obligations de la compagnie aérienne de fournir des solutions alternatives et une compensation en cas de refus d'embarquement, de siège libre, d'annulation de vol, de vol retardé ;
 - (d) le droit de demander des documents, des politiques, des procédures en matière d'assurance, d'indemnisation, d'assistance, des procédures de plainte, conformément au présent Règlement ;
 - (e) moyens de communication alternatifs appropriés pour les personnes illettrées, malvoyantes et/ou handicapées physiques ;
 - (f) toute autre information que l'Organisme d'exécution peut exiger de communiquer au passager en vertu de la présente disposition.
2. Les prestataires de services de transport aérien affichent de manière visible dans leurs locaux, sur leurs sites web et sur les supports de marketing pertinents, des informations indiquant les droits du consommateur en ce qui concerne les services spécifiques fournis.
3. Les informations affichées aux termes du sous-paragraphe 2 du présent article comprennent :
 - (a) la mission de l'établissement en ce qui concerne spécifiquement le service au client ;

- (b) droit du client à des informations spécifiques concernant les services fournis par l'établissement ;
- (c) le droit de porter plainte contre l'institution en cas de non-respect de la norme minimale de service par le prestataire de services en question;
- (d) procédures de plainte indiquant l'organisme auquel la plainte peut être soumise ; et
- (e) droit à une réparation spécifique, y compris, mais sans s'y limiter, à une indemnisation, conformément aux dispositions du présent règlement et de ses appendices.

Article 9

Procédures de traitement des plaintes

Chaque prestataire de services de transport aérien met en place, dans chaque aéroport qu'il exploite, un bureau de relations avec les consommateurs ou une personne de contact chargée de recevoir, de résoudre et de transmettre les plaintes à son siège social, ainsi que d'assurer la liaison avec les autorités aéronautiques, le cas échéant.

Article 10

Surréservation

1. En cas de surréservation d'un vol, une compagnie aérienne utilise des outils d'analyse intelligente du marché pour l'aider à analyser les schémas de chargement réguliers qui peuvent aboutir à une survente de certains vols, mais elle prend toutes les mesures nécessaires pour limiter les effets négatifs sur les passagers, y compris, mais sans s'y limiter, en offrant aux passagers des facilités d'embarquement en ligne.
2. Lorsque, après avoir utilisé les services de pré-embarquement, une compagnie aérienne s'attend raisonnablement à refuser l'embarquement sur un vol, elle doit, lorsque cela peut être établi plus de six heures avant le vol, contacter les passagers par téléphone, SMS ou courrier électronique, lorsqu'un passager a proposé d'accepter le courrier électronique en cas de communication d'urgence, lancer un premier appel aux volontaires pour qu'ils renoncent à leur réservation en échange d'avantages dans des conditions à convenir entre le passager concerné et la compagnie aérienne, qui ne doivent pas être inférieures au régime de compensation appliqué à l'article 19 du présent règlement. À cet égard, les compagnies aériennes accordent une attention particulière aux passagers qui voyagent le plus loin de l'aéroport de départ, afin d'éviter que les consommateurs ne subissent des contraintes inutiles, et peuvent pour cette raison compiler des informations sur la partie du territoire à partir de laquelle les passagers sont susceptibles de voyager.
3. Dans le cas où la compagnie aérienne doit refuser l'embarquement à l'enregistrement ou pendant l'embarquement le jour du vol, la compagnie aérienne est autorisée à faire des demandes discrètes de volontaires sous réserve que les volontaires demandés soient informés de leurs droits à l'indemnisation applicables en vertu du présent règlement.
4. Si un nombre insuffisant de volontaires se présente, la compagnie aérienne peut alors refuser l'embarquement aux passagers contre leur gré, sous réserve des conditions suivantes :
 - (a) que le plus petit nombre possible de personnes détenant une place réservée confirmée sur

ce vol se voient refuser l'embarquement contre leur gré ;

(b) que les passagers soient indemnisés conformément à son système d'indemnisation, qui ne doit pas être inférieur au système d'indemnisation appliqué à l'article 19 des présentes.

Article 11

Retard

Lorsqu'une compagnie aérienne s'attend raisonnablement à ce qu'un vol soit retardé au-delà de l'heure de départ prévue :

(a) entre deux et quatre heures, la compagnie aérienne doit :

i. informer les passagers toutes les 45 minutes de l'heure de départ la plus proche, des raisons spécifiques du retard et, lorsque le vol est censé durer moins de 3 heures, les informer de leur droit de reprogrammer leur vol sans encourir de pénalités et de voyager dans un délai convenu sur la même route sur un vol exploité par la même compagnie aérienne ;

ii. fournir des rafraîchissements, notamment de l'eau, des boissons non alcoolisées, des confiseries ou des collations ;

iii. fournir deux appels téléphoniques internationaux, des SMS ou des e-mails ; et

iv. faire annoncer à son aéroport d'arrivée la nouvelle heure d'arrivée prévue.

(b) pendant quatre heures ou plus, la compagnie aérienne doit :

i. informer les passagers toutes les 45 minutes de l'heure de départ la plus proche, des raisons spécifiques du retard et, lorsque le vol est censé durer moins de deux heures, les informer de leur droit de reprogrammer le vol sans encourir de pénalités et de voyager dans un délai convenu sur le même itinéraire sur un vol exploité par la même compagnie aérienne ;

ii. fournir des rafraîchissements, notamment de l'eau, des boissons non alcoolisées, des confiseries ou des collations ;

iii. fournir un repas ;

iv. l'hébergement à l'hôtel ;

v. la fourniture de deux appels téléphoniques internationaux, de SMS ou d'e-mails ;

vi. assurer le transport entre l'aéroport et le lieu d'hébergement (hôtel ou autre lieu d'hébergement) ; et

vii. fait annoncer à son aéroport d'arrivée la nouvelle heure d'arrivée prévue.

(c) lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue se situe au moins six heures après l'heure de départ précédemment annoncée, la compagnie aérienne doit :

i. informe les passagers de leur droit au remboursement immédiat du coût total du billet au prix auquel il a été acheté, pour la ou les parties du voyage non effectuées si le vol n'a plus d'objet par rapport au plan de voyage initial du passager, ainsi que, le cas échéant, d'un vol de

retour vers le premier point de départ, au prix du billet d'avion, le premier point de départ, dans les meilleurs délais ;

ii. réacheminer le consommateur, dans des conditions de transport comparables, vers sa destination finale dans les meilleurs délais ; ou

iii. réacheminer le consommateur, dans des conditions de transport comparables, vers sa destination finale à une date ultérieure, à la convenance du passager, sous réserve de la disponibilité de places.

(d) dans le cadre de l'application de cette disposition, les conditions supplémentaires suivantes s'appliquent lorsque des arrangements sont pris en vertu des paragraphes a à c ci-dessus :

i. Dans les cas où un passager choisit de reprogrammer un vol en vertu des alinéas a (i) ou b (i) de la présente disposition, la compagnie aérienne doit s'assurer de la disponibilité de places sur le vol demandé par le passager ;

ii. lorsqu'une compagnie aérienne propose à un passager un vol vers un autre aéroport que celui pour lequel la réservation a été faite, le transporteur aérien effectif prend en charge les frais de transfert du passager de cet autre aéroport soit vers celui pour lequel la réservation a été faite, soit vers une autre destination proche convenue avec le passager ;

iii. le transporteur aérien doit, à tout moment matériel, donner la priorité aux besoins des personnes à mobilité réduite et de toute personne les accompagnant, ainsi qu'aux besoins des mineurs non accompagnés..

Article 12

Annulation d'un vol

1. En cas d'annulation d'un vol,

(a) lorsque la décision d'annuler le vol est prise moins de 24 heures avant le départ prévu du vol en question et des passagers à l'aéroport, ou lorsque le passager d'un vol en correspondance peut avoir commencé la première partie de son vol avant la décision d'annuler le vol et ne connaître l'annulation qu'à son arrivée à l'aéroport, la compagnie aérienne doit :

i. informer les passagers des raisons spécifiques de l'annulation et les informer de leurs droits en vertu de la présente disposition, y compris mais sans s'y limiter :

ii. le droit d'annuler leur réservation conformément ;

iii. le droit d'être réacheminé ou de se voir proposer un autre moyen de transport, si cela convient au passager en question ; et

iv. le droit à une compensation ;

v. offrir des rafraîchissements, notamment de l'eau, des boissons non alcoolisées, des confiseries ou des collations ;

vi. droit à deux appels téléphoniques internationaux, à des SMS ou à des courriels.

(b) lorsque la décision d'annulation est prise au moins 24 heures avant le vol, la compagnie aérienne contacte immédiatement les passagers concernés par la décision, leur offre la possibilité de ne pas se rendre à l'aéroport s'ils n'ont pas encore décollé et les informe de leurs droits en vertu de la présente disposition, y compris, mais sans s'y limiter, de :

i. droit d'annuler leur réservation ;

ii. le droit d'être réacheminé ou de se voir proposer un autre moyen de transport, s'il convient au passager en question ; et

iii. le droit à une compensation.

2. Lorsque les passagers sont informés de l'annulation, une explication doit être donnée concernant les possibilités de transport alternatif, qui peuvent inclure, sans s'y limiter, un voyage sur la même compagnie aérienne mais à une date ou une heure différente, au départ ou non du même aéroport, un voyage sur une autre compagnie aérienne au départ du même aéroport, à une date ou une heure différente, au départ ou non du même aéroport, un voyage sur un autre mode de transport, lorsque cela est raisonnable et pratique pour le passager.

3. Les passagers ont le droit d'être indemnisés par la compagnie aérienne pour un vol annulé, à moins que :

(a) ils sont informés de l'annulation entre deux semaines et sept jours avant l'heure de départ prévue et se voient proposer un réacheminement leur permettant de partir au maximum deux heures avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de quatre heures après l'heure d'arrivée prévue ; ou l'heure d'arrivée prévue; ou

(b) ils sont informés de l'annulation moins de sept jours avant l'heure de départ prévue et se voient proposer un réacheminement leur permettant de partir au plus tard une heure avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure d'arrivée prévue.

4. Une compagnie aérienne n'est pas tenue de verser une compensation conformément à l'article 21, si elle peut prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

5. La charge de la preuve concernant les questions de savoir si et quand le passager a été informé de l'annulation du vol ou des prétendues circonstances extraordinaires incombe à la compagnie aérienne.

Article 13

Déclassement

1. Si une compagnie aérienne place un passager dans une classe inférieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, y compris, mais sans s'y limiter, en appliquant une politique de sièges libres, elle doit rembourser dans les sept jours :

(a) 25 % du prix du billet pour tous les vols d'une durée de 3 heures ou moins ; ou

(b) 50% du prix du billet pour tous les vols d'une durée supérieure à 3 heures ou plus.

2. Si une compagnie aérienne place un passager dans une classe supérieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, elle n'a droit à aucun paiement supplémentaire.

Article 14

Agents de voyage et organisateurs de voyages à forfait

Sous réserve des dispositions du présent Règlement, le cas échéant, l'agent de voyages ou le voyageur, dans le cadre d'un contrat portant sur un voyage aérien fourni par une compagnie aérienne ainsi que sur d'autres services, y compris, mais sans s'y limiter, l'hébergement et d'autres services touristiques, est tenu de:

(i) fournir au consommateur, par écrit ou sous toute autre forme appropriée, avant la conclusion du contrat, des informations générales sur les exigences en matière de passeport et de visa applicables aux ressortissants de l'État partie concerné et notamment sur les délais pour les obtenir, ainsi que des informations sur les formalités sanitaires requises pour le voyage et le séjour ;

(a) fournir au consommateur, par écrit ou sous toute autre forme appropriée, les informations suivantes en temps utile avant le début du voyage :

i. les heures et lieux des arrêts intermédiaires et des correspondances de transport ainsi que des précisions sur le lieu qui sera occupé par le consommateur ;

ii. le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du représentant local de l'organisateur et/ou de son représentant local ou, à défaut, des agences locales auxquelles le consommateur en difficulté pourrait faire appel ;

iii. en l'absence de tels représentants ou agences, le consommateur doit en tout cas disposer d'un numéro de téléphone d'urgence ou de toute autre information lui permettant de contacter l'agent ou la compagnie aérienne, selon le cas ;

iv. en cas de voyages ou de séjours à l'étranger de mineurs, des informations permettant d'établir un contact direct avec l'enfant ou le tuteur sur le lieu de séjour de l'enfant ;

v. des informations sur la conclusion facultative d'une police d'assurance couvrant les frais d'annulation par le consommateur ou les frais d'assistance, y compris le rapatriement, en cas d'accident ou de maladie ;

vi. lorsque le consommateur est empêché d'effectuer le forfait, il peut céder sa réservation, après avoir informé l'organisateur ou le détaillant de son intention dans un délai raisonnable avant le départ, à une personne qui remplit toutes les conditions applicables au forfait. Le cédant du forfait et le cessionnaire sont solidairement responsables, vis-à-vis de l'organisateur ou du détaillant partie au contrat, du paiement du solde dû et des frais supplémentaires résultant de cette cession.

Article 15

Exploitants d'aéroports

L'exploitant d'aéroport fournit les éléments suivants aux passagers et à toute autre personne se trouvant dans les locaux de l'aéroport :

- (a) des avis visibles sur les droits des passagers ;
- (b) des installations sanitaires décentes et saines;
- (c) un espace raisonnable pour s'asseoir avant l'enregistrement, après les contrôles de sécurité et de passeport et pendant l'attente des aéronefs à l'arrivée ou au départ; et
- (d) un environnement raisonnablement propre et sûr.

Article 16

Droit au remboursement

1. Lorsqu'il est fait référence dans le présent règlement au droit du passager au remboursement, le remboursement doit être effectué dans les trente (30) jours pour le coût total du billet au prix auquel il a été acheté pour :

- (a) la ou les parties du voyage non effectuées ; et
- (b) la ou les parties déjà effectuées si le vol ne sert plus à rien par rapport au plan de voyage initial du passager, ainsi que, le cas échéant, un vol de retour vers le premier point de départ, dans les meilleurs délais.

2. Le remboursement est effectué sous la forme dans laquelle le billet ou le voyage organisé a été acheté.

Article 17

Réacheminement

1. Lorsqu'une compagnie aérienne décide de réacheminer un passager, ce dernier a droit à :

(a) au remboursement dans les trente (30) jours du coût total du billet au prix auquel il a été acheté, pour la ou les parties du voyage non effectuées, et pour la ou les parties déjà effectuées si le vol n'a plus aucune utilité par rapport au plan de voyage initial du passager, ainsi que, le cas échéant ;

(b) un vol de retour vers le premier point de départ, dans les meilleurs délais, et un hébergement.

2. Soit un réacheminement, dans des conditions de transport comparables, vers leur destination finale dans les meilleurs délais et un hébergement ; soit à une date ultérieure à la convenance du passager, sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente. Lorsqu'une ville ou une région est desservie par plusieurs aéroports et qu'une compagnie aérienne propose à un passager un vol vers un autre aéroport que celui pour lequel la réservation a été faite, la compagnie aérienne prend en charge les frais de transfert du passager de cet autre aéroport soit vers celui pour lequel la réservation a été faite, soit vers une autre destination proche convenue avec le passager.

Article 18

Droit à l'indemnisation

1. Lorsqu'il est fait référence dans le présent règlement au droit à l'indemnisation du passager, autre que l'indemnisation en vertu de la Convention de Varsovie ou de la Convention de Montréal telle qu'elle est applicable dans l'État partie, les passagers reçoivent une indemnisation s'élevant à :

(a) 250 USD pour tous les vols dont la durée estimée est de 3 heures ou moins pour l'ensemble du vol ;

(b) 400 USD pour tous les vols dont la durée estimée est comprise entre 3 heures et 6 heures pour l'ensemble du vol ;

(c) 600 USD pour tous les vols dont la durée estimée est supérieure à 6 heures pour l'ensemble du vol.

2. Pour déterminer la durée du vol, la base est la dernière destination à laquelle le refus d'embarquement ou l'annulation retardera l'arrivée du passager après l'heure prévue et comprendra toute escale, tout transit ou toute autre pause prévue dans le vol.

3. Lorsque les passagers se voient proposer un réacheminement vers leur destination finale sur un autre vol conformément à l'article 22, la compagnie aérienne peut réduire de 50 % la compensation prévue au paragraphe 1 si l'heure d'arrivée ne dépasse pas l'heure d'arrivée prévue du vol initialement réservé :

(a) de deux heures, pour tous les vols d'une durée de trois heures ou moins ; ou

(b) de trois heures, pour les vols d'une durée comprise entre 3 et 6 heures ; ou de quatre heures, pour tous les vols de plus de 6 heures.

4. L'indemnité est versée sous la forme dans laquelle le billet ou le voyage organisé a été acheté.

Article 19

Procédures administratives

1. Chaque Autorité aéronautique nomme, dans chaque aéroport, un responsable des relations avec la clientèle auquel les plaintes peuvent être également adressées.

2. L'Agence d'exécution et l'Autorité régionale de décision de Yamoussoukro créent des unités de protection des consommateurs et publient leurs coordonnées, y compris, mais sans s'y limiter, leurs coordonnées et leurs procédures sur leurs sites web.

3. Une plainte peut être déposée auprès de l'Autorité aéronautique à l'encontre d'un prestataire de services ou, à défaut d'une résolution satisfaisante, auprès de l'Autorité régionale de décision de Yamoussoukro ou de l'Agence d'exécution, en ce qui concerne la violation du présent règlement, en remplissant et en soumettant un formulaire de plainte, après que le consommateur ait notifié cette violation au prestataire de services en question et que la plainte soit restée sans réponse.

4. Une plainte peut être faite par écrit selon le formulaire prescrit et transmise à l'Autorité aéronautique.

5. Toute plainte doit être accompagnée de :

(a) d'une copie du billet d'avion ;

(b) d'une copie de la lettre adressée au prestataire de services aériens en question faisant état d'une réclamation pour violation des règlements ou de toute preuve de la plainte ;

(c) toute réponse ou réponse ou correspondance y afférente ;

(d) tout autre document pertinent.

6. Lorsqu'une plainte a été déposée en qualité de représentant, le représentant doit fournir l'autorisation écrite du plaignant d'agir en son nom.

Les plaignants peuvent présenter une action collective devant l'Autorité aéronautique.

Article 20

Enquête

1. L'Organisme d'exécution, l'Autorité régionale de décision de Yamoussoukro ou l'Autorité aéronautique procède à une enquête sur le fond de la plainte et la réponse du prestataire de services dans un délai raisonnable après réception de celle-ci.

2. Dans le cadre de toute évaluation effectuée en vertu du présent règlement, un fonctionnaire désigné dispose de tous les pouvoirs d'enquête prévus par la législation nationale ou par les dispositions du règlement sur le règlement des différends de la décision de Yamoussoukro, et peut en outre demander à toute personne intéressée de présenter des observations concernant une plainte.

3. Il est illégal pour tout prestataire de services, ses employés ou agents d'entraver ou d'empêcher les agents désignés de mener des enquêtes ou de retenir toute information demandée et relative à toute violation du présent règlement.

4. L'agent désigné doit notamment:

(a) notifier au défendeur qu'une requête a été déposée en vertu des présentes règles ;

(b) demander au défendeur de répondre à la plainte dans un délai de 7 jours ;

(c) demander au défendeur de décrire les procédures prises pour résoudre le problème.

Article 21

Détermination des plaintes

1. Après chaque enquête, un rapport d'évaluation est produit avec ses recommandations.

2. Après examen du rapport d'évaluation, de la nature de la conduite reprochée au défendeur, de l'étendue de la demande du plaignant, de l'intérêt public et d'autres facteurs pertinents, l'Agence d'exécution, l'Autorité régionale de décision de Yamoussoukro ou l'Autorité aéronautique prend une décision dans l'un des sens suivants :

- (a) la plainte n'est pas fondée, ce qui entraîne le rejet de la plainte ;
 - (b) la plainte est d'une nature telle qu'il est conseillé aux parties de résoudre le différend par la médiation ;
 - (c) la plainte est d'une nature telle qu'elle doit être soumise à la procédure d'audition administrative conformément aux règlements applicables de l'organe compétent chargé des enquêtes.
3. L'Agence d'exécution, l'Autorité régionale de décision de Yamoussoukro ou l'Autorité aéronautique notifie sa décision aux parties intéressées dans un délai de quatorze (14) jours.

Article 22

Pénalité

1. Tout prestataire de services qui enfreint une disposition du présent Règlement est passible de sanctions imposées par l'Organisme d'exécution, l'Autorité régionale de décision de Yamoussoukro ou l'Autorité aéronautique conformément à la loi applicable.
2. Les sanctions imposées doivent être dissuasives, proportionnées à la fois à la gravité du cas et à la capacité économique du prestataire de services concerné. Les antécédents du contrevenant en matière de conformité sont également pris en considération.
3. L'Agence d'exécution élabore un barème des sanctions à imposer en cas de violation des dispositions du présent règlement et le soumet pour adoption aux organes compétents de l'Union africaine.

Article 23

Révision par l'Agence d'exécution

Dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, l'Agence d'exécution fait rapport au Comité technique spécialisé concerné de l'Union africaine sur le fonctionnement et les résultats du présent règlement. Ce rapport est accompagné, le cas échéant, de propositions de modification du présent règlement.

Article 24

Amendements

1. Chaque État partie peut proposer des amendements au présent règlement.
2. Toute proposition d'amendement au présent règlement est soumise par écrit à l'Agence d'exécution, qui la communique aux États parties dans les trente (30) jours suivant sa réception.
3. Les amendements à la présente Décision, entrent en vigueur après leur approbation par les Chefs d'État et de Gouvernement de l'Union Africaine.

Article 25

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur immédiatement après son adoption par la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement.

[Adopté par la 30^e session ordinaire de la Conférence, 28-29 janvier 2018, Addis-Abeba - Éthiopie - Assemblée/AU/Dec. 676(XXX) - Décision sur les instruments juridiques].

PARTIE B

LIGNES DIRECTRICES POUR LA NÉGOCIATION D'ACCORDS SUR LES SERVICES AÉRIENS ENTRE LES ÉTATS MEMBRES DE L'UNION AFRICAINE ET LES ÉTATS ET RÉGIONS NON-AFRICAINS

LIGNES DIRECTRICES POUR LA NÉGOCIATION D'ACCORDS SUR LES SERVICES AÉRIENS ENTRE LES ÉTATS MEMBRES DE L'UNION AFRICAINE ET LES ÉTATS ET RÉGIONS NON-AFRICAINS

Nous, ministres africains en charge des transports, des infrastructures transcontinentales et interrégionales, et de l'énergie – (CTS-TTIIE) ;

Vu le Traité instituant la Communauté économique africaine, (ci-après dénommé le Traité d'Abuja), signé à Abuja le 3 juin 1991, notamment son chapitre X et en particulier ses articles 61.2(c)(ii) et 61.2(e), sur l'harmonisation de la politique du transport aérien ;

Vu l'Acte constitutif de l'Union africaine, adopté à Lomé le 11 juillet 2000 ;

Vu la Décision relative à la mise en œuvre de la déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique, signée le 14 novembre 1999 et entrée en vigueur le 12 août 2000 ;

Considérant la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, et ses annexes ;

Considérant les textes réglementaires relatifs à la Décision de Yamoussoukro, en particulier les règlements sur la concurrence dans les services de transport aérien en Afrique et les règlements sur les pouvoirs, la fonction et les opérations de l'Agence d'Exécution, adoptés les 28 et 29 janvier 2018 lors du 30^e Sommet ordinaire de l'Assemblée de l'Union africaine,

Sachant que la Conférence des Chefs d'État et de Gouvernement a adopté la Déclaration sur l'établissement d'un Marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA) en janvier 2015, dont les principaux objectifs sont, entre autres, d'assurer l'établissement du MUTAA, la facilitation de la connectivité du transport aérien par la mise en œuvre des textes réglementaires de la Décision de Yamoussoukro (DY), et à soutenir l'initiative d'États pilotes ayant convenu d'ouvrir immédiatement et sans condition leur marché respectif du transport aérien ;

Sachant que les Chefs d'État et de Gouvernement de l'Union africaine se sont solennellement engagés à établir le MUTAA avec comme effet immédiat la mise en œuvre de la DY en vue de la création du MUTAA et que ledit Marché a été établi et lancé les 28 et 29 janvier 2018, lors du 30^e Sommet ordinaire de l'Assemblée de l'Union africaine à Addis-Abeba ;

Conscients du fait que les relations internationales dans le domaine du transport aérien entre les États membres et les pays tiers sont traditionnellement régies par des accords bilatéraux relatifs aux services aériens, leurs annexes ou d'autres accords bilatéraux ou multilatéraux connexes relatifs aux services aériens ;

Rappelant les efforts déployés dans les différentes régions pour consolider, privatiser (c'est-à-dire recourir au financement du secteur privé dans le transport aérien) et libéraliser les services de transport aérien ;

Considérant la création du MUTAA et la nécessité d'adopter une position africaine commune pour négocier des accords sur les services aériens avec des pays tiers et des blocs de pays ;

Considérant le modèle d'accord régional ou plurilatéral sur les services aériens contenu dans le document OACI Doc 9587, quatrième édition, 2017 ;

Vu la Politique africaine de l'aviation civile, adoptée par la deuxième session de la Conférence des ministres chargés des transports de l'Union africaine du 21 au 25 novembre 2011 à Luanda (Angola), notamment son article 2.6.1.5 sur la réciprocité dans les relations internationales et son article 5.2 sur les accords de services aériens (AU/TPT/EXP/2A2 (II)) ;

Considérant les lignes directrices relatives à la négociation d'accords sur les services aériens entre les États de l'Union africaine et la Commission européenne/les États membres de l'Union européenne, adoptées en avril 2008 par les ministres africains en charge des transports;

Constatant le besoin d'assurer le maintien de l'équilibre bilatéral actuel et de mettre en place des garanties adéquates qui assureront la participation effective des États et des transporteurs africains au transport aérien international ;

Agissant conformément aux dispositions du Traité d'Abuja ; ADOPTONS, PAR LA PRÉSENTE, LES LIGNES DIRECTRICES SUIVANTES.

Article 1 : Définitions

Aux fins des présentes lignes directrices, les termes et expressions ci-après désignent :

« Traité d'Abuja » Le Traité instituant la Communauté Economique Africaine, adopté à Abuja au Nigeria le 3 juin 1991 ;

« **CAFAC** » La Commission Africaine de l'Aviation Civile ;

« AFRAA » Association des compagnies aériennes africaines ;

« Services aériens » et « entreprises de transport aérien » ont la signification qui leur est donnée respectivement à l'article 96 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 ;

« **Instruments juridiques du transport aérien africain** » - la Décision de Yamoussoukro, les annexes de ladite Décision, les décisions de l'Union africaine, des Communautés Economiques Régionales et de l'Agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro, relatives à l'application de la Décision de Yamoussoukro et de ses annexes, et le Marché Unique du Transport Aérien Africain ;

« Autorisation d'exploitation » : l'accord donné par l'autorité aéronautique d'un État partie à un transporteur aérien qui exploite conformément au règlement relatif à l'approbation des transporteurs aériens en Afrique et à l'accès des transporteurs aériens aux liaisons intra-africaines dans le cadre du Marché unique du transport aérien, permettant à son détenteur de fournir des services aériens conformément ;

« UA » : L'Union africaine ;

« **Clauses de l'UA** » : Les clauses de l'Union africaine à inclure dans les accords sur les services aériens avec des pays tiers ou régions;

« **Convention de Chicago ou Convention** »: La Convention relative à l'aviation civile internationale, signée le 7 décembre 1944 à Chicago, et y compris toute Annexe adoptée.

« Position **africaine commune** » Désigne les lignes directrices, les clauses de l'UA et les recommandations adoptées lors de la réunion des ministres responsables du transport aérien à Sun City en Afrique du Sud, les 18 et 19 mai 2005 ;

« **Acte constitutif** » : L'instrument établissant l'Union africaine, signé à Lomé le 11 juillet 2000 ;

« Décision »: La Décision relative à la mise en œuvre de la déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique, signée le 14 novembre 1999 à Yamoussoukro et adoptée à Lomé le 11 juillet 2000 par la Conférence des chefs d'État et de Gouvernement de l'Union africaine/Communauté économique africaine ;

« Compagnie éligible»: Toute compagnie aérienne satisfaisant aux exigences visées à l'article 6, alinéa 9 de la Décision ;

« Contrôle effectif » : Une relation fondée sur des droits, des contrats ou sur tout autre moyen qui, soit séparément soit conjointement, donne à l'Etat partie ou groupe d'États parties ou à leurs ressortissants, le droit d'exercer une influence déterminante dans les décisions des organes de la compagnie ou dans la jouissance d'un droit sur tout ou partie des actifs de la compagnie ;

« Contrôle réglementaire d'un transporteur aérien »: (i) le transporteur aérien est titulaire d'une licence d'exploitation valide délivrée par les autorités compétentes ; (ii) l'État qui délivre la licence possède et maintient des programmes de surveillance de la sécurité et de la sûreté aériennes conformes au moins aux normes de l'OACI ; et (iii) le transporteur aérien satisfait aux critères d'exploitation de services aériens internationaux établis par les autorités compétentes.

« Extérieur » - En dehors de l'Union africaine et/ou des États membres de l'Union africaine.

« Groupe » : Les Communautés Economiques Régionales, le groupe régional ou sous-régional et/ou plusieurs États membres ;

« IATA » : L'Association internationale du transport aérien ;

« **OACI** » : L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;

– « Lignes directrices » : Les présentes lignes directrices pour la négociation d'accords de services aériens entre les États membres de l'Union africaine et les États et régions non africains, ainsi que leurs annexes ;

« Licence **d'exploitation aérienne** » : Autorisation administrative individuelle exigée pour exercer une activité de transport aérien public.

«États **champions**» : Les États membres de l'Union africaine qui ont déclaré leur engagement solennel à mettre en œuvre la Décision de Yamoussoukro en vue de l'établissement du MUTAA d'ici 2017 lors de la vingt-quatrième session ordinaire de la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'UA, à Addis-Abeba, en Éthiopie, le 31 janvier 2015, comme indiqué dans le document Assemblée/U/Engagement (XXIV). Il s'agit de : Bénin, Cap-Vert, République du Congo, Côte d'Ivoire, Égypte, Éthiopie, Kenya, Nigeria, Rwanda, Afrique du Sud et Zimbabwe.

« États **membres** » : Les États Parties au traité d'Abuja, ainsi que tout autre pays africain qui, bien que non partie au traité d'Abuja ou non lié à la Décision de Yamoussoukro, ont déclaré par écrit leur intention d'utiliser ces directives ;

«Parties» : État(s) membre(s) conjointement avec un pays ou une région tiers participant à la négociation d'accords sur les services aériens.

« **MUTAA** » : Le Marché Unique du Transport Aérien Africain établi pour les Compagnies Aériennes Africaines dans le cadre de l'Agenda 2063 de l'Union Africaine (UA) le 29 janvier 2018 entre les Etats qui ont déclaré leur Engagement Solennel à ce jour et pour ceux qui rejoindront plus tard comme le prévoit la Décision - Assemblée/UA/Dec.665(XXX) adoptée lors de la 30ème Session Ordinaire de la Conférence le 29 janvier 2018 à Addis Abeba, Ethiopie.

« Engagement solennel » : La déclaration faite par les États champions et l'engagement formel pris ultérieurement par d'autres États membres africains de rejoindre le MUTAA immédiatement et sans aucune réserve, partie à la Déclaration Assemblée/UA/Decl. 1 (XXIV), Décision : Assemblée/UA/Dec.565(XXIV) et Engagement solennel : Assemblée UA Engagement (XXIV) prises lors de la vingt-quatrième session ordinaire de la Conférence de l'Union tenue à Addis-Abeba (Éthiopie) en janvier 2015, concernant la mise en œuvre intégrale de la Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation des marchés du transport aérien en Afrique et la création d'un marché unique du transport aérien africain et de la Décision - Assemblée/UA/Dec.665(XXX) portant création du marché unique du transport aérien africain.

« **CER** »: une Communauté Economique Régionale d'Afrique;

« CTS -TTIIE»: Comité technique spécialisé des ministres de l'Union africaine chargé des transports, des infrastructures transcontinentales et interrégionales et de l'énergie ;

« **Pays tiers/bloc de pays** » : Etats et régions non africains ou tout Etat autre qu'un Etat partie ;

« **Tarif ou prix** » : Tout tarif, taux ou charge pour le transport de passagers, de bagages et/ou de fret (à l'exclusion du courrier) dans le transport aérien (y compris tout autre mode de transport en relation avec celui-ci) facturé par les compagnies aériennes, y compris leurs agents ; et comprend les conditions fixées par un transporteur pour la disponibilité de ce tarif, taux ou charge.

« Textes de la DY » - : Les règlements de la Décision de Yamoussoukro relatifs à la concurrence, à la protection des consommateurs, à l'agrément des transporteurs aériens, à l'accès au marché, et au règlement des différends.

« **Transporteur aérien virtuel** » : Compagnie aérienne ou transporteur aérien désigné dans l'intention de contourner les restrictions de droits de trafic imposées par les clauses d'accords bilatéraux ou multilatéraux sur les services aériens.

Article 2 : Champ d'application

2.1. Les présentes lignes directrices établissent des orientations en matière de négociation et de conclusion des accords bilatéraux et multilatéraux sur les services aériens entre les États membres et des Etats tiers en ce qui concerne les dispositions relatives, entre autres, à la désignation et à l'autorisation des compagnies aériennes, à la suspension et à la révocation de cette désignation ou autorisation.

2.2. Ces lignes directrices remplacent les lignes directrices provisoires adoptées par la première Conférence des ministres africains des transports (CMAT) qui s'est tenue à Alger, en Algérie, du 21 au 25 avril 2008, et approuvées par la 11e Conférence des Chefs d'État et de Gouvernement qui s'est tenue à Sharm El-Sheikh, en Égypte, en juin/juillet 2008 - (Ex.CL 432(XIII)), limitées à la négociation d'accords de services aériens entre les États membres de l'Union africaine et la Commission européenne et/ou les États membres de l'UE.

2.3. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2.1 ci-dessus, les présentes lignes directrices sont soumises aux stipulations de la Convention dans la mesure où celles-ci sont appli-

cables au transport aérien international et sont contraignants entre les parties qui négocient l'accord sur les services aériens.

Article 3 : Objectifs

3.1. Promouvoir et défendre la position commune africaine sur les questions d'aviation intéressant le continent et les compagnies aériennes africaines désignées, et protéger l'industrie aéronautique africaine en développement contre les pratiques commerciales anti concurrentielles de tiers.

3.2. Les États membres devraient veiller à ce que, dans le cadre de leurs négociations avec les pays tiers la défense et la promotion des intérêts communs des pays africains (États membres) et des entreprises africaines de transport aérien désignées constituent la base de ces négociations et des autres relations extérieures

3.3. Les États membres devraient veiller à ce que tous les accords bilatéraux ou multilatéraux sur les services aériens conclus avec des pays tiers, qui ne seraient pas conformes à la position africaine commune, et seraient contraires aux textes de la Décision de Yamoussoukro, soient modifiés ou remplacés par de nouveaux accords entièrement compatibles avec la position africaine.

Article 4 : information

4.1. Lorsqu'un État membre ou un bloc d'États membres à l'intention de conclure un accord bilatéral ou multilatéral relatif aux services aériens avec un pays tiers ou un bloc de pays tiers, il informe de ses intentions par écrit à la CAFAC et lui fournit les documents nécessaires. Cette information comprendra une copie de l'accord existant, s'il est disponible, d'autres documents pertinents et une indication des dispositions à aborder dans les négociations, des objectifs des négociations et de toute autre information pertinente.

4.2. la CAFAC fait connaître à l'Etat membre, ses orientations techniques sur les indications reçues des dispositions à aborder dans les négociations.

Article 5 : Négociations

5.1. Un État membre peut inviter la CAFAC, si nécessaire, à participer à ces négociations en tant qu'observateur.

5.2. Si un groupe d'États membres souhaite négocier un accord de services aériens avec un pays tiers ou un bloc de pays tiers, il devrait, dans le cadre de ses négociations, tenir compte des présentes lignes directrices.

Article 6 : Conclusion des accords

6.1. Dès la conclusion d'un accord sur les services aériens, l'État membre concerné devrait informer la CAFAC des résultats des négociations accompagnés de toute documentation pertinente.

6.2. Les États membres devraient soumettre les accords signés à la CAFAC pour enregistrement et s'acquittent de toute autre obligation d'enregistrement auprès de l'OACI, conformément à l'article 83 de la Convention, et auprès du Secrétariat des Nations unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies, après leur entrée en vigueur.

6.3. En cas d'incompatibilité entre les accords conclus avant l'entrée en vigueur des présentes lignes directrices, entre un État membre ou un groupe d'États membres et des pays tiers, et

les présentes orientations, les États membres concernés devraient prendre les mesures appropriées pour éliminer cette incompatibilité et tenir compte des lignes directrices.

6.4. L'Agence d'exécution devrait surveiller la mise en œuvre de ces lignes directrices. En cas d'incompatibilité, l'Agence exécutive devrait attirer l'attention de tout État membre concerné et demander des consultations conformément aux procédures prescrites à l'article 23.4 des présentes lignes directrices.

Article 7 : Confidentialité

Lorsqu'ils informent la CAFAC des résultats de leurs négociations comme le prévoient les articles 5 et 6, les États membres indiquent clairement à la CAFAC si certaines de leurs informations doivent être considérées comme confidentielles et si elles peuvent être partagées avec d'autres États membres.

Article 8 : Transport intermodal

8.1. Les compagnies aériennes désignées des Parties devraient être autorisées à employer, dans le cadre du transport aérien international, tout transport intermodal à destination ou en provenance de tout point du territoire des Parties. Les compagnies aériennes peuvent choisir d'effectuer leur propre transport intermodal ou de le fournir par le biais d'arrangements, y compris le partage de codes, avec d'autres modes de transport. Ces services intermodaux peuvent être proposés en tant que service direct et à un prix unique pour le transport aérien et le transport intermodal combinés, à condition que les passagers et les expéditeurs soient informés des fournisseurs du transport concerné.

8.2. Tout arrangement impliquant des fournisseurs de transport multimodal et de transport de surface devrait être soumis aux lois, règles et réglementations nationales.

8.3. Les États membres devraient prendre en considération les orientations politiques sur les systèmes de transport intermodal fournies dans le chapitre 13 de la politique africaine révisée de l'aviation civile.

Article 9 : Protection de l'environnement¹ et santé publique

9.1. Les États membres devraient adhérer au principe selon lequel, avant d'adopter des mesures environnementales, ils évaluent les éventuels effets négatifs sur le transport aérien international et, si de telles mesures sont adoptées, ils devraient prendre les dispositions appropriées pour les atténuer.

9.2. Les États membres devraient convenir que, lorsque des mesures environnementales sont établies, les lignes directrices de la politique environnementale de l'aviation prévues dans la politique africaine de l'aviation civile doivent être appliquées.

9.3. En appliquant les dispositions des articles 9.1 et 9.2, les États membres devraient résister aux mesures unilatérales de l'une ou l'autre des parties qui ont un impact économique négatif sur les États membres.

9.4. La réponse des États membres à la menace d'une éventuelle pandémie affectant les transports aériens devrait être rapide, solide, coordonnée et bien harmonisée, conformément aux politiques et lignes directrices recommandées par l'UA, l'OACI et l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

9.5. Les États membres devraient veiller à ce que les parties conviennent de prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que le transport aérien ne devienne pas un vecteur impor-

tant de transmission des pandémies, conformément à l'article 14 de la Convention de Chicago.

Article 10 : Assistance en escale

10.1. Le privilège accordé aux entreprises de transport aérien d'un ou de plusieurs pays tiers d'assurer leurs propres services d'assistance en escale sur le territoire d'un État membre (« auto-assistance en escale »), peut être soumis à des contraintes physiques ou opérationnelles résultant de considérations de sécurité ou de sûreté aéroportuaire et d'autonomisation économique. Lorsque de telles contraintes entravent l'auto-assistance et/ou en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, tous ces services devraient être disponibles sur une base égale pour toutes les compagnies aériennes.

10.2. Lorsque les contraintes infrastructurelles et le volume d'activité entravent la capacité des États membres à libéraliser les services en matière d'assistance en escale, les accords bilatéraux sur les services aériens devraient être souples pour tenir compte des mesures spéciales et répondre aux intérêts et aux besoins des États membres.

Article 11 : Règles de concurrence et concurrence loyale

11.1. Les États membres devraient soutenir une politique qui encourage une concurrence loyale et réglementée qui renforce la coopération. En particulier, les États membres devraient veiller à ce que les entreprises de transport aérien désignées par un pays tiers/bloc de pays opèrent d'une manière qui ne porte pas atteinte aux règlements sur la concurrence de la DY et, le cas échéant, que ce pays tiers ou bloc de pays en question accepte de prendre des mesures pour éliminer toutes les formes de discrimination ou de pratiques de concurrence déloyale, spécifiques aux pays africains et aux entreprises de transport aérien africaines.

11.2. Les États membres devraient soutenir l'élaboration de règles et de principes adoptés au niveau international, tout en s'opposant à l'applicabilité extraterritoriale aux règles de concurrence nationales ou internes susceptibles d'avoir des effets défavorables sur les entreprises africaines de transport aérien.

11.3. Les États membres devraient veiller à ce que les compagnies aériennes désignées du pays tiers ne soient pas autorisées, soit conjointement avec une ou plusieurs autres compagnies aériennes, soit séparément, à abuser de leur pouvoir de marché d'une manière qui a ou est susceptible d'avoir pour effet d'affaiblir gravement la ou les compagnies aériennes africaines désignées, ou d'exclure la compagnie aérienne africaine désignée en tant que concurrent d'une liaison.

Article 12 : Transparence

12.1. Les États membres devraient soutenir une politique qui encourage la transparence dans la négociation des accords de services aériens avec les pays et régions tiers.

12.2. Les États membres devraient veiller à ce que leurs lois, règlements, pratiques et procédures administratives d'application générale, qui concernent ou affectent la négociation d'accords de services aériens avec des pays et régions tiers, soient rendus publics.

12.3. Les États membres devraient établir ou maintenir des points d'information pour répondre aux demandes raisonnables et fournir la documentation requise dans un délai raisonnable en ce qui concerne leurs lois, règlements et pratiques et procédures administratives relatifs aux accords de services aériens avec des pays et régions tiers.

Article 13 : Désignation et autorisation

13.1. Un ou plusieurs États membres dont la compagnie aérienne désignée répond aux critères d'éligibilité de la DY spécifiés à l'article 6.9 devraient utiliser la clause de désignation et d'autorisation de l'UA (voir l'annexion 1 des présentes lignes directrices sur les clauses spécifiques). Cela inclut la désignation d'une compagnie aérienne multinationale africaine éligible.

13.2. Un contrôle réglementaire devrait être maintenu par l'État responsable de la délivrance de la licence d'exploitation.

13.3. Les États membres ne devraient pas accorder d'autorisations ou permettre des arrangements commerciaux ayant pour but de créer des compagnies aériennes virtuelles qui servent de véhicules aux compagnies aériennes étrangères non africaines pour accéder à des marchés pour lesquels elles n'ont pas de droits de trafic sous-jacents.

13.4. Les États membres, dans leur accord bilatéral ou multilatéral sur les services aériens avec des pays tiers désignant une compagnie aérienne autorisée par un autre État, devraient s'assurer, entre autres, que les droits et obligations de l'État accordant la licence ainsi que de l'État désignant en vertu de l'accord bilatéral sur les services aériens sont clairement définis.

13.5. Dans leurs négociations avec des pays ou régions tiers, les États membres devraient appliquer des mesures de réciprocité lorsque la désignation du tiers est un bloc de compagnies aériennes.

Article 14 : Refus, révocation, suspension ou limite d'autorisation

14.1. Sans préjudice du refus, de la révocation ou de la limitation d'autorisation découlant du non-respect des clauses de désignation et d'autorisation conformément à l'annexion 1 des présentes lignes directrices, un État membre peut refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations ou permis d'un transporteur aérien désigné par un pays tiers ou par un bloc d'États :

14.2. L'État membre détermine qu'en exerçant des droits de trafic prévus par l'accord sur une liaison qui comprend un point situé dans un autre pays tiers, le transporteur aérien contournerait des restrictions de droits de trafic imposées par un accord bilatéral entre l'État membre et cet autre pays tiers ; l'État membre détermine qu'en exerçant les droits de trafic prévus par l'accord sur une liaison qui comprend un point situé dans un autre pays tiers, le transporteur aérien contournerait les restrictions en matière de droits de trafic imposées par un accord bilatéral entre l'État membre et cet autre pays tiers ;

ou

14.3. Le transporteur aérien détient une licence de transport aérien délivrée par un autre pays tiers et il n'existe pas d'accord bilatéral relatif aux services aériens entre l'État membre et cet autre pays tiers, et les droits de trafic vers cet autre pays tiers ont été refusés au transporteur aérien désigné par un pays tiers

14.4. Un contrôle réglementaire n'est pas maintenu par l'État membre ou le pays tiers responsable de la délivrance de la licence d'exploitation.

14.5. - Les autorisations ne devraient pas être révoquées, suspendues ou limitées de quelque manière que ce soit sans préavis et sans consultation, à moins que cela ne soit nécessaire/essentiel pour éviter une violation imminente des lois affectant la sûreté ou la sécurité.

14.6. Lorsque l'on traite de la question de l'autorisation, y compris les circonstances dans les-

quelles une autorisation est limitée ou révoquée, la question de la conformité avec le droit interne ou national peut également se poser.

14.7. Les Etats membres devraient s'assurer que les éléments suivants sont couverts par l'accord:

(a) Les lois nationales qui qualifient l'exercice des droits conventionnels par les compagnies aériennes soient expressément indiquées, y compris toute(s) limitation(s) ou exemption(s) qui peuvent s'appliquer ;

(b) En général, à moins qu'il n'y ait de bonnes raisons d'agir autrement, l'application du droit interne (y compris les règles et règlements) est limitée à :

(i) la navigation des aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur le territoire d'une partie ;

(ii) l'entrée sur le territoire ou le départ du territoire de la compagnie aérienne en ce qui concerne les passagers, l'équipage, le fret et le courrier de l'aéronef, notamment en ce qui concerne le dédouanement, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine ; et,

(iii) les autres domaines qui sont normalement et raisonnablement réglementés conformément aux dispositions de la Convention ;

(c) Lorsqu'une Partie propose de modifier la législation ou d'en introduire une nouvelle, elle en informe préalablement l'autre Partie concernée et la consulte (par exemple, sur des questions telles que la protection des consommateurs, la réglementation environnementale, etc.) ;

(d) Aucune des Parties ne devrait donner la préférence à son propre transporteur aérien ou à un autre transporteur aérien par rapport à un transporteur aérien désigné de l'autre Partie effectuant un transport aérien international similaire dans l'application des lois sur les douanes, l'immigration et la quarantaine ; et, .

(e) Les passagers, les bagages et le fret des compagnies aériennes en transit direct ne devraient être soumis qu'aux lois nationales relatives à la sûreté de l'aviation, au contrôle des stupéfiants et à l'immigration, à la prévention de l'entrée illégale ou dans des circonstances particulières.

Article 15 : Droits de trafic, capacité et fréquences

15.1. Les États membres devraient veiller à ce que les droits de trafic accordés aux pays tiers soient négociés sur une base réciproque, en fonction des besoins de trafic prévus, et que les clauses de désignation proposées par le pays tiers n'affectent pas directement ou indirectement les fréquences et les capacités convenues dans les accords bilatéraux existants en matière de services aériens³⁴.

15.2. Les États membres devraient s'assurer que la capacité et les fréquences à exploiter par les compagnies aériennes désignées sont équilibrées par rapport à la demande de trafic sur le marché spécifique, au nombre de compagnies aériennes désignées et permettent des facteurs de charge raisonnables.

15.3. Les États membres et les pays ou régions tiers devraient veiller à ce que les compagnies aériennes désignées par l'une ou l'autre partie aient une possibilité équitable et égale d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées dans les accords de services aériens.

15.4. Les États membres devraient veiller à ce que les droits relatifs au transport de marchandises soient conformes à la politique de l'OACI, et notamment aux recommandations de l'ATConf/6 sur les services de fret aérien. Les États membres devraient tenir dûment compte

des caractéristiques distinctes des services de fret aérien lorsqu'ils échangent des droits d'accès au marché dans le cadre de la négociation d'accords de services aériens et accorder des droits et une souplesse opérationnelle appropriés afin de promouvoir le développement des services de fret aérien.

Article 16 : Tarifs

16.1. Les États membres devraient veiller à ce que leurs transporteurs aériens désignés fixent librement les tarifs aériens en fonction des conditions du marché.⁵

16.2. Dans tous les cas, l'État membre concerné pourrait demander le dépôt du tarif et des programmes d'hiver et d'été et accepter que ce dépôt soit traité rapidement. Le principe de réciprocité peut être appliqué.

16.3. Nonobstant l'article 16.2, les États membres pourraient convenir que les tarifs ne doivent pas être déposés mais que les compagnies aériennes doivent fournir un accès immédiat, sur demande, aux informations sur les tarifs historiques, existants et proposés aux autorités aéronautiques des États membres et des pays tiers.

16.4. Pour autant que cela soit compatible avec le régime de fixation des tarifs en vigueur, les États membres devraient encourager leurs entreprises de transport aérien à rechercher des initiatives de collaboration avec d'autres entreprises de transport aérien, y compris des accords d'interligne, en utilisant le mécanisme international de coordination tarifaire approprié qui renforce la coopération entre les entreprises de transport aérien.

16.5. Les tarifs pratiqués par la ou les entreprise(s) de transport aérien désignée(s) par les États membres ou les pays tiers pour les transports effectués entièrement sur le marché de l'autre Partie devraient être soumis à la loi applicable sur ce marché⁶.

Article 17 : Redevances d'usage et taxes

17.1. Les États membres devraient s'assurer de prendre en considération la politique de l'OACI en matière de redevances d'usage dans leurs accords de services aériens avec des pays tiers⁷.

17.2. En imposant des redevances aux compagnies aériennes désignées du pays tiers, les États membres devraient envisager les deux options suivantes :

17.3. Les États membres devraient convenir, sur une base réciproque, que les redevances d'usage ne peuvent être imposées aux entreprises de transport aérien du pays tiers à des conditions moins favorables que celles accordées à une autre entreprise de transport aérien au moment de leur imposition⁸ ; ou

17.4. Sur une base réciproque, les États membres ne devraient pas imposer ou permettre que soient imposés aux entreprises de transport aérien désignées du pays tiers des redevances d'usage supérieures à celles imposées aux entreprises de transport aérien d'une partie non contractante fournissant des services internationaux similaires⁹.

17.5. Les États membres sont invités à mettre en œuvre la politique africaine de l'aviation civile, partie 5.6 des lignes directrices sur la taxation et, dans la mesure du possible, à s'efforcer d'éliminer toute taxation injustifiable sur le transport aérien, dans leurs accords de services aériens avec les pays tiers. Tout revenu généré par le transport aérien devrait être spécifiquement affecté à l'aviation.

17.6. Les États membres devraient convenir avec les pays tiers, sur une base de réciprocité, que les aéronefs exploités dans le cadre du transport aérien international par les compagnies aériennes désignées de chaque partie, devraient être exonérés de toutes les restrictions à l'importation, de tous les droits de douane, de toutes les taxes d'accise et de tous les droits et redevances similaires imposés par les autorités nationales. Les pièces détachées, les équipements normaux d'aéronefs et les autres articles destinés à être utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de la réparation, de la maintenance et de l'entretien de ces aéronefs devraient être également exonérés, à condition que ces équipements et articles soient destinés à être utilisés à bord d'un aéronef et soient réexportés.

17.7. Pour autant qu'ils soient destinés à être utilisés à bord d'un aéronef dans le cadre de l'établissement ou du maintien d'un transport aérien international par la compagnie aérienne concernée, les articles suivants devraient être exonérés de toutes les restrictions à l'importation, droits de douane, taxes d'accise et redevances et charges similaires imposés par les autorités nationales, qu'ils soient introduits par une compagnie aérienne d'une partie contractante sur le territoire de l'autre partie contractante ou fournis à une compagnie aérienne d'une partie contractante sur le territoire de l'autre partie contractante :

(i) les provisions de bord (y compris, mais sans s'y limiter, des articles tels que les aliments, les boissons et les produits destinés à être vendus aux passagers ou utilisés par eux pendant le vol) ;

(ii) le carburant, les lubrifiants (y compris les fluides hydrauliques) et les fournitures techniques consommables ; et les pièces de rechange, y compris les moteurs.

17.8. Ces exemptions devraient s'appliquer même lorsque ces articles doivent être utilisés sur une partie quelconque d'un voyage effectué au-dessus du territoire de l'autre partie contractante dans laquelle ils ont été embarqués.

Article 18 : Sécurité

18.1. Les États membres, dans leurs relations avec les pays tiers ou la région, devraient assurer la reconnaissance mutuelle des certificats de navigabilité, des licences d'exploitation, des brevets d'aptitude, et des licences et autorisations délivrés ou validés par l'autre partie et demeurant en vigueur, sous réserve que les conditions d'obtention de ces certificats, brevets et licences soient égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être établies en application de la convention de Chicago¹¹.

18.2. Les États membres, dans leurs relations avec les pays tiers ou la région, devraient veiller à ce que les accords prévoient une procédure de consultation concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre partie en ce qui concerne les installations aéronautiques (y compris la mise à disposition d'installations telles que le contrôle aérien, l'aéroport et les aides à la navigation), les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises de transport aérien de cette autre partie. Les États membres font part à l'autre partie de leurs constatations selon lesquelles elle ne maintient pas ou n'applique pas effectivement des normes et des exigences de sécurité au moins égales aux normes minimales qui peuvent être établies dans ces domaines en application de la convention de Chicago, et les mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et les autorités de l'autre partie adoptent les mesures correctives qui s'imposent.

18.3. L'accord devrait prévoir que les États membres et les pays tiers acceptent que tout aéronef exploité par ou pour le compte d'une compagnie aérienne désignée d'un État, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie, fasse l'objet d'une inspection au sol par les autorités

aéronautiques de l'autre partie, afin de vérifier la validité des documents pertinents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement, à condition que cet examen n'entraîne pas de retard déraisonnable pour l'exploitation de l'aéronef. L'État chargé de cette inspection peut demander ou prendre des mesures nécessaires pour garantir le respect des normes de sécurité applicables dans ledit État¹².

18.4. Les États membres devraient veiller, dans leurs relations avec les pays tiers et/ou les blocs d'États tiers, à ce que l'État tiers responsable de la sécurité soit clairement identifié et devraient obtenir de la part de l'État désignataire et de l'État qui a délivré la licence, les assurances nécessaires quant à leurs obligations de se conformer aux dispositions de la Convention de Chicago¹³.

18.5. Les États membres devraient se réserver le droit de refuser, de révoquer ou de limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien désignées par l'autre partie, si celle-ci n'adopte pas les mesures correctives nécessaires prévues aux articles 18.2 et 18.3 dans un délai raisonnable, et de prendre des mesures immédiates, avant les consultations, à l'encontre de la ou des entreprises de transport aérien concernées si l'autre partie ne respecte pas et n'applique pas les normes citées à l'article 18.2 et que des mesures immédiates sont indispensables pour empêcher de nouvelles infractions.

Article 19 : Sûreté

19.1. Les États membres devraient veiller à ce que, conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les parties réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante de l'accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les parties agissent notamment en conformité avec les dispositions de tout accord sur la sûreté de l'aviation qui est contraignant pour les deux parties.

19.2. Les États membres peuvent demander l'introduction dans les accords sur les services aériens d'une procédure de traitement des différences qui peuvent être notifiées par rapport aux normes de sûreté¹⁴.

19.3. Les États membres peuvent proposer de mettre en place des canaux pour discuter des mesures de sûreté actuelles et proposées.

19.4. Les États membres acceptent, sur une base de réciprocité, que tout aéronef exploité par une entreprise de transport aérien désignée d'un État membre ou au nom de celui-ci puisse, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre partie, peut faire l'objet d'une inspection par les autorités aéronautiques de l'autre partie. L'État chargé de cette inspection peut demander ou prendre des mesures nécessaires pour garantir que les normes de sûreté applicables dans ledit État sont respectées¹⁵.

19.5. Lorsque l'Etat tiers exerce le droit d'inspecter un aéronef exploité à destination de son territoire en vertu de sa législation applicable, les États membres devraient avoir un droit réciproque d'inspecter et de prendre les mesures appropriées pour assurer la conformité aux normes de sûreté de l'État membre concerné.

19.6. Les États membres devraient veiller, dans leurs relations avec les Etats tiers et/ou les blocs d'États tiers, à ce que l'Etat tiers responsable de la sûreté soit clairement identifié et ils doivent obtenir de l'Etat tiers désignataire et de l'État qui a délivré la licence, les assurances nécessaires quant à leurs obligations de se conformer aux dispositions de la convention de Chicago et de ses annexes¹⁶.

Article 20 : Attribution des créneaux horaires

20.1. Afin de garantir l'équité et l'égalité des chances pour les entreprises africaines de transport aérien, tous les accords de services aériens signés avec les pays tiers devraient inclure l'option 2 des directives de l'OACI DOC 9587 Part 8.2 sur l'attribution des créneaux horaires, reproduite aux articles 20.2 et 20.3.17.

20.2. « Chaque partie doit faciliter le fonctionnement des services convenus par les compagnies aériennes désignées de l'autre partie, y compris l'octroi de créneaux horaires nécessaires d'atterrissage et de décollage qui sont soumis aux règles et réglementations nationales et internationales en vigueur, et en conformité avec le principe de chances justes et égales, de la réciprocité, de la non-discrimination et de la transparence. »

20.3. « Les deux parties doivent déployer tous les efforts pour résoudre tout différend sur la question des créneaux horaires affectant le fonctionnement des services convenus à travers la consultation et la négociation et en conformité avec les dispositions de l'article x (consultation) ou par le biais des dispositions de règlement des différends de l'article y (règlement de différends). »

20.4. Les transporteurs des États membres pourraient demander un traitement similaire à celui résultant de toute réglementation de pays tiers en vertu de laquelle un certain pourcentage des créneaux horaires nouvellement disponibles doit être attribué aux transporteurs nouveaux entrants.

Article 21 : Mesures de sauvegarde

21.1. Les États membres devraient demander l'introduction dans un accord sur les services aériens d'une procédure de consultation dans le cas où l'autorité compétente d'une partie estime qu'une ou plusieurs opérations entreprises ou sur le point de l'être par la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre partie peuvent constituer des pratiques de concurrence déloyale telles qu'énumérées à l'article

21.2. Les parties devraient convenir que les pratiques suivantes des entreprises de transport aérien peuvent être considérées comme des pratiques de concurrence déloyale qui mériteraient un examen plus approfondi : pratiquer des tarifs sur des liaisons à des niveaux qui sont, dans l'ensemble, insuffisants pour couvrir les frais occasionnés par la prestation des services auxquels ils se rapportent ;

a. l'addition d'une capacité ou d'une fréquence de services excessive ;

b. les pratiques concurrentielles déloyales en question sont durables plutôt que temporaires ;

c. les pratiques concurrentielles déloyales en question ont un effet économique négatif grave sur une autre compagnie aérienne ou lui causent un préjudice important ;

d. les pratiques concurrentielles déloyales en question reflètent une intention apparente ou ont pour effet probable de paralyser, d'exclure ou d'évincer une autre compagnie aérienne du marché ; et

e. tout comportement dénotant un abus de position dominante sur la liaison.

21.3. L'accord devrait prévoir une consultation à la demande de l'autorité aéronautique de l'une ou l'autre partie en vue de résoudre les comportements de concurrence déloyale.

21.4. L'accord devrait exiger que toute demande de consultation soit accompagnée d'une no-

tification des motifs de la demande, et que la consultation commence dans les 15 jours suivant la demande.

21.5. L'accord devrait prévoir un mécanisme de règlement des différends si les parties ne parviennent pas à résoudre le problème par des consultations.

Article 22 : Accords commerciaux

22.1. Les États membres devraient encourager, faciliter et autoriser les accords commerciaux et de coopération, tels que les accords d'espace réservé, les accords de partage de codes ou les accords d'affrètement entre les transporteurs africains.

22.2. Dans le cadre d'un accord sur les services aériens avec un pays tiers/bloc de pays, ces accords commerciaux devraient être ouverts aux entreprises de transport aérien désignées des parties à l'accord (la ou les entreprises de transport aérien désignées) avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien de la même partie contractante et avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre partie contractante)¹⁸.

22.3. Les accords commerciaux en question sont soumis à l'approbation de l'autorité aéronautique.

22.4. Les accords commerciaux en question sont soumis à la législation de l'UA en matière de concurrence.

22.5. Afin de garantir la transparence des accords commerciaux, les États membres peuvent négocier des exigences supplémentaires qu'ils souhaitent introduire dans un accord relatif aux services aériens.

Article 23 : Consultations

23.1. Conformément à la politique africaine de l'aviation civile, l'accord devrait encourager les consultations entre les autorités compétentes sur leur territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les services et les installations, l'échange d'informations entre ces parties prenantes, comme cela peut être nécessaire pour permettre un examen précis du caractère raisonnable de la redevance, de l'arrangement commercial, des questions relatives à la concurrence et à la protection des consommateurs.

23.2. Chaque partie peut, à tout moment, demander une consultation relative à l'interprétation, à l'application, à la mise en œuvre ou à la modification de l'accord ou au respect de l'accord, et la consultation doit se tenir dans les plus brefs délais.

23.3. Un État membre ou un bloc d'États membres qui a reçu une notification visée à l'article 4 devrait veiller à ce que des consultations entre l'État membre ou le bloc d'États membres et la CAFAC soient engagées conformément à la procédure définie à l'article 23.4. Les CER concernées et la CUA peuvent être invitées à participer à ces consultations.

23.4. L'accord devrait prévoir les modalités suivantes pour la consultation entre un État membre ou un bloc d'États membres et la CAFAC :

i. Les demandes de consultation devraient être notifiées au Secrétaire Général de la CAFAC par les États membres ou le bloc d'États membres, par écrit, en indiquant les raisons de la demande, y compris l'identification des problèmes liés à la non-conformité aux Directives.

ii. Le processus de consultation peut prendre la forme de discussions, de réunions téléphoniques ou virtuelles avec enregistrement ou par correspondance. Cette consultation devrait commencer le plus tôt possible, mais au plus tard 15 jours après la date à laquelle l'autre partie a reçu la demande de consultation.

iii. Lorsqu'une demande de consultations porte sur l'application des présentes Directives, la Partie à laquelle la demande est adressée devrait, sauf accord mutuel, répondre à la demande dans les sept (7) jours suivant la date de sa réception et engager des consultations de bonne foi dans un délai n'excédant pas quinze (15) jours à compter de la date de réception de la demande, en vue de parvenir à une solution mutuellement satisfaisante.

iv. Au cours des consultations, les Parties devraient tenter d'obtenir un règlement satisfaisant de la ou des questions faisant l'objet des consultations.

v. Les consultations devraient être :

(a) confidentielles ; et

(b) sans préjudice des droits de toute Partie dans toute procédure ultérieure.

vi. À moins que les Parties ne conviennent de poursuivre ou de suspendre les consultations, celles-ci doivent être considérées comme terminées dans les soixante (60) jours.

vii. Lorsqu'une Partie qui n'est pas partie aux discussions initiales considère qu'elle a un intérêt substantiel dans les consultations, cette Partie peut, dans un délai de sept (7) jours à compter de la diffusion de la demande de consultations, demander aux Parties à la consultation de se joindre aux consultations.

Article 24 : Règlement des différends

24.1. Les États membres devraient veiller à ce que les accords bilatéraux/ multilatéraux relatifs aux services aériens prévoient un mécanisme adéquat de règlement des différends.

24.2. Le cas échéant, le mécanisme de règlement des différends devrait prendre en compte le règlement des différends entre le ou les États membres et le ou les États désignataires et/ou le ou les État(s) qui ont octroyé la licence¹⁹.

24.3. Le mécanisme de règlement des différends peut prévoir un mécanisme de médiation que les États peuvent utiliser de manière facultative en plus des processus traditionnels de consultation et d'arbitrage. Ce type de mécanisme de médiation est pertinent (approprié) pour les différends commerciaux, notamment en matière de fixation des prix, de capacité et d'autres pratiques concurrentielles. Les accords sur les services aériens peuvent intégrer une disposition fondée sur la clause type élaborée par l'OACI à l'article 35 du modèle d'accord de services aériens de l'OACI - Appendice du Doc 95872021

24.4. 24.4 Parmi les principes déjà mentionnés aux articles 24.2 à 24.3, les États membres devraient veiller à ce que le mécanisme de règlement des différends avec les pays ou régions tiers :

(i) définisse ce qui est considéré comme un différend ;

(ii) définisse les droits et obligations des parties en cas de différend ;

(iii) décrive le processus que les parties doivent suivre, y compris la façon dont le processus de règlement des différends doit être déclenché ;

(iv) prévoir des délais précis pour les principales étapes du processus ;

(v) prévoient l'exécution continue de l'accord de services aériens pendant que les parties s'engagent dans le processus de règlement des différends ;

(vi) prévoir ce qui se passe si les procédures de règlement des différends ne sont pas suivies, ou si elles échouent ;

(vii) distinguer de manière appropriée les mécanismes de médiation et d'arbitrage ;

(viii) prévoir un mécanisme clair de sélection d'un médiateur ou d'un arbitre tiers et définir la manière dont les honoraires seront payés (ainsi qu'un processus de repli pour décider de ces questions lorsque les parties ne parviennent pas à s'entendre) ; et

(ix) clarifier les voies d'exécution de tout accord ou décision obtenu par le biais des processus de résolution des différends.

Article 25 : Autorité et structure

25.1. Les Communautés économiques régionales devraient soutenir et promouvoir l'adhésion de leurs États membres aux conditions et aux orientations de la position africaine commune. Elles devraient assurer l'harmonisation et la cohérence au niveau régional

25.2. L'Agence d'exécution devrait surveiller la mise en œuvre des présentes lignes directrices et conseiller les États membres sur leur conformité avec tout accord sur les services aériens négocié entre les États membres et des pays tiers.

25.3. 25.3 La CUA devrait être responsable de l'adhésion à l'échelle du continent et de la mise en œuvre de la position africaine commune africaine. Elle assure l'uniformité et la cohérence de l'adhésion aux lignes directrices au sein des Communautés Economiques Régionales et des États membres.

25.4. 25.4. L'Agence d'Exécution devrait établir un comité composé d'experts des États membres, de l'AFRAA, de la CAFAC, et des Communautés Economiques Régionales pour l'aider et la conseiller dans le domaine des relations avec les pays tiers en matière de transport aérien. Le Comité pourrait tenir des consultations avec des pays tiers, en bloc si nécessaire, ou en tant qu'États individuels, et conseiller l'Agence d'Exécution sur les résultats de ces discussions et ses recommandations sur les mesures appropriées. L'Agence d'Exécution établit les fonctions, les responsabilités et la procédure de fonctionnement du comité. Le comité peut inviter l'OACI à l'assister dans ses délibérations, si nécessaire.

Article 26 : Coopération et coordination

Les États membres devraient coopérer et coordonner avec la CUA, la CAFAC, l'AFRAA et les Communautés Economiques Régionales en vue de l'application harmonisée et uniforme de la position africaine commune.

Article 27 : Modification des lignes directrices et des clauses de l'UA

Les présentes lignes directrices et les clauses de l'UA peuvent être révisées tous les deux (2) ans, en fonction de l'évolution des tendances du transport aérien, par un comité d'experts établi en vertu de l'article 25.4 des présentes lignes directrices.

Article 28 : Mesure transitoire

Les États membres devraient veiller au respect des dispositions prévues à l'article 3.1, afin de modifier ou de remplacer les accords qui sont totalement incompatibles avec la position africaine dans une période transitoire ne dépassant pas cinq (5) ans.

Adopté par la quarante et unième session ordinaire du Conseil Exécutif du 14-15 juillet 2022 à Lusaka-Zambia

Fait àle 2021

ANNEXE 1 : PROJET DE CLAUSES DE L'UA À INCLURE DANS LES ACCORDS DE SERVICES AÉRIENS AVEC DES PAYS OU RÉGIONS TIERS

Définitions - Voir article 1

Désignation et autorisation

1. Dès réception d'une désignation faite par une partie contractante conformément aux dispositions du [paragraphe 1] du présent article et sur demande des entreprises de transport aérien désignées, dans la forme et la manière prescrites par les autorités aéronautiques de l'autre Partie, celles-ci devraient accorder, dans un délai minimum, l'autorisation d'exploitation appropriée, à condition :

(a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par [État **africain**] :

(i) que l'entreprise de transport aérien soit légalement établie sur le territoire d'un État partie selon la réglementation en vigueur dans cet État, satisfasse aux autres critères d'éligibilité établis visés à l'article 6.9 de la décision ainsi que le respect des lignes directrices en matière de politique environnementale prévues par la politique africaine de l'aviation civile ; et

(ii) dans le cas d'une entreprise de transport aérien effectivement contrôlée par des États parties ou par des ressortissants des États parties, l'entreprise doit satisfaire aux critères d'éligibilité établis visés à l'article 6.9 de la décision ainsi que la conformité aux lignes directrices de la politique environnementale prévues dans la politique africaine de l'aviation civile et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation ; et

(iii) que l'État concerné maintienne et applique les dispositions de l'article ... (sécurité) et de l'article

... (sûreté aérienne) ainsi que ceux de l'article... (Environnement).

Révocation ou suspension d'une autorisation d'exploitation

1. *Chaque partie devrait avoir le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent accord à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre partie, ou d'imposer pour l'exercice de ces droits les conditions qu'elle juge nécessaires lorsque :*

(a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par [État **africain**] :

(i) l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire d'un État partie ; ou

(ii) l'entreprise de transport aérien n'a pas établi son siège social, son administration centrale et son centre d'activité principal dans l'État partie concerné ; ou

(iii) l'entreprise de transport aérien ne satisfait pas aux critères d'éligibilité établis à l'article 6.9 de la décision ; ou

(iv) l'entreprise de transport aérien n'a pas respecté les lois et règlements visés à l'article ...(Application des lois) de l'accord ou

(b) dans le cas d'une compagnie aérienne effectivement contrôlée par des États parties ou des ressortissants d'États parties,

(i) le transporteur aérien n'est pas et ne reste pas effectivement contrôlé par des États parties ou des ressortissants d'États parties,

(ii) le transporteur aérien n'a pas son principal établissement sur le territoire d'un État partie, ou n'est pas dûment autorisé par un État partie, tel que défini à l'annexe 6 de la Convention de Chicago,

(iii) n'est pas soumise à un contrôle réglementaire effectif de l'État de l'UA responsable de la délivrance de la licence d'exploitation, et

(iv) n'a pas satisfait aux autres critères d'éligibilité énoncés à l'article 6.9 de la décision ; ou

(v) la compagnie aérienne n'a pas respecté les lois et règlements visés à l'article ... (Application des lois) de l'accord.

Sécurité

Lorsqu'un État membre a désigné une entreprise de transport aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre État membre, les droits [nom de l'Etat ou Région] au titre du présent article devraient s'appliquer de manière identique en ce qui concerne l'adoption, l'application ou le maintien de normes de sécurité par cet autre État membre et en ce qui concerne l'autorisation d'exploitation de cette entreprise de transport aérien.

Notes finales

1 Étant donné que la protection de l'environnement est essentiellement réglementée par les États, il est difficile d'établir une position commune à cet égard. Il convient de trouver un compromis entre le soutien aux normes de l'OACI et les mesures stratégiques et de sauvegarde. Les présentes lignes directrices sont conformes au texte de la DY sur l'accès au marché et à la position de l'UE en matière de protection de l'environnement. Il convient toutefois de signaler que les États-Unis, les États arabes, les États membres de l'ASEAN et la Chine ne traitent que très peu voire pas du tout de la protection de l'environnement dans leurs ASA.

2 Les États membres s'opposent à la révocation, à la suspension ou à toute restriction fondée uniquement sur les clauses de propriété substantielle. Voir les articles des lignes directrices consacrés à la sûreté et à la sécurité.

3 Pour garantir l'efficacité de la clause de désignation de l'UA, les États membres et les CER harmonisent leur réglementation, en particulier en ce qui concerne la propriété et le contrôle, afin de permettre à toute entreprise de transport aérien respectant les conditions de la DY d'être considérée comme une « entreprise de transport aérien de la communauté africaine ».

Les négociations peuvent également viser à augmenter la fréquence et la capacité ou à les libéraliser.

4 À l'heure actuelle, les États membres de l'ASEAN accordent un accès aux droits de troisième et de quatrième liberté aux entreprises de transport aérien des deux côtés et négocient des droits de cinquième liberté. La position de négociation peut différer selon l'accord multilatéral de services aériens et l'accord multilatéral sur la libéralisation totale des services aériens de transport de passagers en tant que bloc d'États de l'ASEAN.

Ces dernières années, le gouvernement chinois a intensifié ses efforts pour libéraliser sa politique en matière d'aviation en accordant des droits de cinquième liberté à certains transporteurs aériens étrangers importants pour son développement (Singapore Airlines Cargo, Qantas, etc.).

Les États arabes accordent des droits de trafic de troisième et de quatrième liberté, mais peu de droits de cinquième liberté. Néanmoins, les négociations de bloc à bloc pourraient être facilitées

par l'accord de libéralisation du transport aérien entre États arabes selon lequel « chaque État partie peut échanger les droits de transport prévus dans le présent accord avec tout groupe d'États non parties réunis dans une organisation d'intégration économique, sur la base de la réciprocité » (article 32).

5 Cette disposition est conforme au texte réglementaire de la DY sur l'accès au marché et compatible avec ce que les États-Unis, l'UE, les États membres de l'ASEAN et la Chine peuvent prévoir dans leurs ASA.

En vertu de l'accord américain « ciel ouvert », l'entreprise de transport aérien désignée fixe les tarifs des services aériens en fonction des considérations commerciales sur le marché et n'exige pas que les tarifs soient déposés ; d'après l'accord conclu entre la Chine et les États membres de l'ASEAN, les tarifs n'ont pas besoin d'être déposés ou approuvés (mais ce n'est pas le cas de tous les ASA, en particulier de la Chine) ; les accords de l'UE précisent que les parties autorisent les entreprises de transport aérien à fixer librement les tarifs sur la base d'une concurrence libre et loyale.

Toutefois, certains États arabes peuvent exiger que les tarifs soient approuvés ou qu'ils fassent l'objet d'une notification avant d'être appliqués.

Les États membres veillent à ce que le texte réglementaire de la DY sur la protection des consommateurs et les règles de concurrence prévalent sur les règlements nationaux ou régionaux existants et faire en sorte qu'ils puissent être appliqués.

6 C'est le cas de l'Union européenne (les redevances sont soumises à la législation de l'Union européenne).

7 Les États-Unis, l'UE, les États membres de l'ASEAN, la Chine et les États arabes appliquent, totalement (États-Unis, UE) ou partiellement, la politique de l'OACI en matière de redevances d'usage dans leurs ASA. À titre d'exemple, les États-Unis tiennent compte de la politique de l'OACI en matière de redevances d'usage dans leurs ASA : les redevances d'usage peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût total ; chaque partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations ; chaque partie invite ces parties prenantes à échanger les informations qui pourraient être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, etc.

8 Cette disposition, plus « libéralisée », est appliquée par les États-Unis et l'UE.

9 Les dispositions du présent article sont conformes au texte réglementaire de la DY sur l'accès au marché. Toutes ces dispositions, à l'exception de la disposition prévue à l'article 18.4, figurent dans les ASA ou sont appliquées par les États-Unis, l'UE, la Chine, les États membres de l'ASEAN et les États arabes.

10 Néanmoins, un pays tiers peut exiger que si les privilèges ou les conditions des licences, des certificats ou des brevets délivrés ou validés par un État membre permettent un écart par rapport aux normes établies en vertu de la convention, et que cet écart a été présenté à l'OACI, les autorités aéronautiques du pays tiers peuvent demander des consultations avec les autorités aéronautiques de l'État membre concerné afin de s'assurer qu'elles acceptent la pratique en question. En outre, si une entreprise de transport aérien étrangère se manifeste pour exploiter une liaison déterminée entre un point situé à l'étranger et un point situé en Chine, elle doit demander un certificat de transporteur aérien à l'administration de l'aviation civile de Chine.

11 Cette disposition couvre tous les cas, y compris celui d'un aéronef évoluant vers une destination de l'UE. L'inspection d'un aéronef est un droit pour l'État lorsque l'aéronef se trouve sur le territoire de l'État en question.

12 Cette disposition doit être prise en compte lorsque l'État désignataire est différent de l'État qui a délivré la licence, ce qui est le cas des États membres de l'UE.

13 Bien que ce type de procédure apparaisse rarement expressément dans les accords (UE, accord entre les États arabes), il est important pour les États africains que cette possibilité soit prise en compte, pour que les questions de sûreté ne limitent pas leur capacité à conclure des ASA.

Avec la disposition de l'article 19.2, les États membres disposent d'un cadre leur permettant de proposer des mesures pour répondre aux exigences de sûreté des pays tiers et/ou des blocs d'États tiers.

14 Cette disposition couvre tous les cas, y compris celui d'un aéronef évoluant vers une destination de l'UE.

15 Cette disposition doit être prise en compte lorsque l'État désignataire est différent de l'État qui a délivré la licence, ce qui est le cas des États membres de l'UE.

16 Selon l'exigence de l'AFCAP

17 L'approche des États-Unis/de l'UE est une libéralisation totale prévoyant des accords de coopération avec des entreprises de transport aérien tierces et des transporteurs de surface (de n'importe quel pays). Cette approche ne semble pas être conforme à la position africaine actuelle.

Les présentes lignes directrices sont compatibles avec ce que les États membres de l'ASEAN et la Chine négocient dans leurs ASA extérieurs.

PARTIE C

**COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE (CAFAC)
PROJET DE MODÈLE D'ACCORD SUR LE SERVICE AÉRIEN (ASA)
CONFORME À LA DÉCISION DE YAMOUSSOUKRO**

COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE (CAFAC)
PROJET DE MODÈLE D'ACCORD SUR LE SERVICE AÉRIEN
(ASA) CONFORME À LA DÉCISION DE YAMOOUSSOUKRO

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE.....

ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE.....

(Peut être signé entre 2 ou plusieurs pays)

ACCORD RELATIF AUX SERVICE AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE ... ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE...

PRÉAMBULE

Le Gouvernement de la République de et le Gouvernement de la République de (Ci-après dénommés les Parties Contractantes :

Désireux de coopérer et de faciliter l'expansion des possibilités de transport aérien international entre les deux pays (ou plus) ;

Désireux de permettre à leurs compagnies aériennes de coopérer et d'offrir au public voyageur une variété d'options de service ;

Désireux d'assurer les plus hauts niveaux de sûreté et de sécurité dans le transport aérien international ; et

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Prenant acte de la Déclaration de Yamoussoukro sur une nouvelle politique africaine du transport aérien adoptée le 7 octobre 1988 ;

Considérant la résolution adoptée par les ministres africains responsables de l'aviation civile à Maurice le 9 août 1994 ;

Tenant compte de la Décision ministérielle relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique du 14 novembre 1999, approuvée par les chefs d'État de l'OUA en juillet 2000 ;

Ayant à l'esprit la Décision Assembly/AU/Decl de l'Assemblée de l'Union africaine (UA).1(XXIV) de la 24ème Session ordinaire faisant de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation des marchés du transport aérien en Afrique la base de la création d'un Marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA) dans le contexte de l'Agenda africain 2063 ; et,

Désireuses de conclure un accord, complémentaire à ce qui précède, en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Ont convenus de ce qui suit:

ARTICLE PREMIER : DÉFINITIONS

1. Aux fins du présent Accord et de tout texte y annexé, sauf disposition contraires, les termes utilisés s'entendent comme suit:

(a) « Autorités aéronautiques »: dans le cas de la République de, le ministre de, et,

dans le cas de la République de , le ministre de, ou dans les deux cas toute autre autorité ou personne habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités ;

(b) « Services convenus »: les services aériens internationaux réguliers entre et au-delà des territoires respectifs de et pour le transport de passagers, de bagages et de fret, séparément ou en combinaison ;

(c) « Accord »: le présent Contrat, son Annexe établie en application de celui-ci, et tout amendement à l'Accord ou à l'Annexe ;

(d) « Services aériens », « services aériens internationaux », « compagnie aérienne » et « escale à des fins autres que la circulation aérienne » : ont les significations qui leur sont respectivement attribuées à l'article 96 de la Convention ;

(e) « Traité d'Abuja » : le Traité instituant la Communauté économique africaine, adopté à Abuja (Nigéria) le 3 juin 1991 et entré en vigueur le 12 mai 1994 ;

(f) « Capacité » : la (les)quantités (s) de services assurés en vertu de l'Accord, généralement mesurée par le nombre de vols (fréquences) de sièges ou de tonnes de fret offerts sur un marché (de ville en ville, ou de pays à pays) ou sur une route pendant une période donnés(jour, semaine, saison ou année) ;

(g) « Fret » : le fret inclut le courrier ;

(h) « Convention » : la Convention est relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les annexes adoptées en vertu de ses articles 90 et 94 dans la mesure où ces annexes et amendements ont été adoptés par les deux parties contractantes ;

(i) « Décision » : le texte de la Décision ministérielle de Yamoussoukro du 14 novembre 1999 telle qu'approuvée par les chefs d'État de l'UA, y compris les appendices, annexes et amendements ;

(j) « Compagnie aérienne désignée » désigne une compagnie aérienne qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord ;

(k) « Compagnie aérienne éligible » : toute compagnie de transport aérien africaine satisfaisant aux exigences énoncées à l'article 6, alinéa 6.9 de la Décision de Yamoussoukro

(l) « Agence d'exécution » : a la signification prévue à l'article 9, paragraphe 4, de la décision de Yamoussoukro.

(m) « Matériel courant « provisions de bord » et « pièces de rechange » : ont la signification qui leur est respectivement attribuée à l'annexe 9 de la Convention ;

(n) « Redevances d'usage » : les redevances imposées aux compagnies aériennes par les autorités compétentes, ou que celles-ci permettent de leur imposer, pour la fourniture d'installations aéroportuaires, de biens et/ou d'installations de navigation aérienne, y compris les services et installations connexes pour les aéronefs, leurs équipages, les passagers, les bagages et le fret ;

(o) «spécifiés » : les itinéraires spécifiés dans l'annexe du présent Accord ;

(p) « Tarif » : les prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et les conditions pour les services d'agence et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions pour le transport du courrier ; et

(q) « Territoire » : A l'échelle d'un État, il s'agit des régions terrestres et des eaux territoriales y adjacentes qui relèvent de la souveraineté ou de la protection de cet État ;

(r) « Décision de Yamoussoukro » : la « Décision relative à l'application de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique » adoptée par l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement à Lomé (Togo) le 12 juillet 2000.

ARTICLE 2: DROITS ET PRIVILÈGES DES COMPAGNIES AÉRIENNES DÉSIGNÉES

1. Chaque partie contractante accorde à l'autre, aux fins de l'exploitation des services aériens internationaux réguliers, ce qui suit :

- (a).** le droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir;
- (b).** le droit d'effectuer des escales non commerciales sur son territoire ;
- (c).** Le droit d'effectuer des escales sur son territoire pour embarquer et débarquer des passagers et des marchandises, y compris le courrier.
- (d).** La ou les compagnies aériennes désignées doivent exercer librement leurs droits de trafic de la 5e liberté aux points intra-africains conformément à la Décision Yamoussoukro.
- (e).** Les compagnies aériennes de chaque partie contractante, autres que celles désignées en vertu de l'article 3, jouissent également des droits prévus aux alinéas a) et b) du paragraphe 2.
- (f).** Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques, ou de circonstances particulières et inhabituelles, une compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante n'est pas en mesure d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie contractante fait tout son possible pour faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service par des réaménagements temporaires appropriés de ces routes, y compris l'octroi temporaire de droits de substitution, selon ce que les Parties contractantes auront décidé d'un commun accord.

ARTICLE 3: DÉSIGNATION ET AUTORISATION DES COMPAGNIES AÉRIENNES

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs compagnies aériennes aux fins de l'exploitation des services de transport aériens intra-africain et/ou des services convenus sur les liaisons spécifiées. Une Partie contractante peut également désigner une « compagnie aérienne admissible » d'une autre Partie contractante pour exploiter des services aériens en son nom.

2. Une Partie contractante a le droit de désigner une compagnie aérienne multinationale africaine éligible dans laquelle elle est partie prenante, et de ce fait, cette compagnie aérienne est acceptée par les autres Parties contractantes.

3. Sur réception de l'avis de cette désignation, l'autre Partie contractante, sous réserve des dispositions des alinéas 3) et 4) du présent article, accorde sans délai, mais au plus tard dans un délai de trente (30) jours, à la compagnie aérienne désignée, l'autorisation d'exploitation appropriée.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante qu'elle remplisse les aux conditions prescrites par les lois et règlements applicables à l'exploitation de services aériens internationaux par ces autorités conformément aux dispositions de la Convention.

5. Chaque partie contractante a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 3 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice par une compagnie aérienne désignée des droits visés à l'article 2 du présent accord, dans tous les cas où ladite partie contractante n'est pas convaincue que la partie contractante désignant la compagnie aérienne ou ses ressortissants détiennent une propriété substantielle et un contrôle effectif de cette compagnie.

6. Lorsqu'une compagnie aérienne a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à tout moment à exploiter les services convenus à condition que les conditions d'exploitation de ces services et les tarifs qui s'y appliquent aient été déposés en vertu des articles 13 et 14 du présent Accord.

ARTICLE 4: VALIDITÉ DES CERTIFICATS

1. Les certificats de navigabilité, les certificats de compétence et les licences délivrés ou validés par l'une ou l'autre des Parties contractantes qui n'ont pas expiré sont reconnus comme valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des routes spécifiées à l'annexe I.

2. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître comme valables aux fins de l'exploitation desdites liaisons spécifiées sur son propre territoire ;

i. les certificats d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ; et/ou

ii. si les privilèges ou conditions des licences ou certificats délivrés ou rendus valides par une Partie contractante permettent une différence par rapport aux normes établies en vertu de la Convention, que cette différence ait été ou non déposée auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 5 : RÉVOCATION ET SUSPENSION DE DROITS

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits visés à l'article 2 du présent Accord par la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante ou d'imposer les conditions qu'elle peut juger nécessaires à l'exercice de ces droits dans l'un des cas suivants :-

(a) Les autorités aéronautiques de la première partie contractante ne sont pas convaincues que ladite compagnie aérienne est une « compagnie aérienne éligible » au sens de l'article 6, point 6.9, de la décision de Yamoussoukro ;

(b) Le non-respect par la compagnie aérienne des lois ou règlements de la Partie contractante accordant ces droits ; ou

(c) Si la compagnie aérienne n'exploite pas autrement les services convenus conformément aux conditions prescrites en vertu du présent accord et de l'annexe ci-jointe.

2. Sauf si la révocation, la suspension ou l'imposition immédiate des conditions mentionnées au paragraphe (1) du présent article est essentielle pour prévenir toute nouvelle violation des lois ou règlements, ce droit ne peut être exercé qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

ARTICLE 6 : EXONÉRATION DES DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs exploités dans le cadre du transport aérien international par les compagnies aériennes de chaque partie contractante sont exonérés de toutes les restrictions à l'importation, de tous les droits de douane, de toutes les taxes d'accise et de tous les droits et redevances similaires imposés par les autorités nationales. Les pièces détachées, les équipements normaux d'aéronefs et les autres articles destinés à être utilisés ou utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou pour la réparation, la maintenance et l'entretien de ces aéronefs sont également exonérés, à condition que ces équipements et articles soient destinés à être utilisés à bord d'un aéronef et soient réexportés. À condition qu'ils soient destinés à être utilisés à bord d'un aéronef dans le cadre de l'établissement ou de l'entretien de transports aériens internationaux par la compagnie aérienne concernée, les articles suivants sont exonérés de toutes les restrictions à l'importation, droits de douane, taxes d'accise et redevances et charges similaires imposés par les autorités nationales, qu'ils soient introduits par une compagnie aérienne d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante ou fournis à une compagnie aérienne d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante :

(i) les magasins d'aéronefs (y compris, mais sans s'y limiter, des articles tels que des aliments, des boissons et des produits destinés à être vendus aux passagers ou à être utilisés par eux pendant le vol) ;

ii) le carburant, les lubrifiants (y compris les fluides hydrauliques) et les fournitures techniques consommables ; et les pièces de rechange, y compris les moteurs.

2. Ces exemptions s'appliquent même lorsque ces objets sont destinés à être utilisés sur une partie quelconque d'un voyage effectué sur le territoire de l'autre partie contractante où ils ont été embarqués.

3. Chaque partie exempte, sur une base de réciprocité, une compagnie aérienne désignée de l'autre partie, dans toute la mesure du possible en vertu de sa législation nationale, [des restrictions à l'importation,] des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et des autres droits et frais nationaux [non fondés sur le coût des services fournis à l'arrivée] sur les aéronefs, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange, y compris les moteurs, l'équipement régulier de l'aéronef, les provisions de bord et autres articles [tels que les billets imprimés, les lettres de transport aérien, tout matériel imprimé portant l'insigne de la compagnie et le matériel publicitaire habituel distribué gratuitement par la compagnie aérienne désignée] destinés à être utilisés ou utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs de la compagnie aérienne désignée de l'autre partie exploitant les services convenus.

4. Les exemptions accordées par le présent article s'appliquent aux articles visés au paragraphe 1 : a) introduits sur le territoire de la Partie par ou pour le compte du transporteur aérien désigné de l'autre Partie ; b) conservés à bord des aéronefs du transporteur aérien désigné d'une Partie à l'arrivée ou au départ du territoire de l'autre Partie ; ou c) embarqués à bord des aéronefs du transporteur aérien désigné d'une Partie sur le territoire de l'autre Partie et destinés à être utilisés pour l'exploitation des services convenus ; que ces articles soient ou non utilisés

ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie qui accorde l'exemption, à condition que la propriété de ces articles ne soit pas transférée sur le territoire de ladite Partie.

5. Les bénéfices ou revenus tirés de l'exploitation d'aéronefs en trafic international par une compagnie aérienne de l'une des Parties, y compris la participation à des accords commerciaux inter-compagnies ou à des coentreprises, sont exonérés de tout impôt sur les bénéfices ou les revenus prélevé par le gouvernement de chaque Partie.

6. Le capital et les actifs d'une compagnie aérienne de l'une des Parties relatifs à l'exploitation d'aéronefs en trafic international sont exonérés de tous les impôts sur le capital et les actifs imposés par le gouvernement de chaque Partie.

7. Les gains provenant de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international et de biens meubles relatifs à l'exploitation de ces aéronefs qui sont reçus par une compagnie aérienne d'une Partie sont exonérés de tout impôt sur les gains prélevé par le gouvernement d'une autre Party

Chaque partie accorde, sur une base de réciprocité, un allègement de la taxe sur la valeur ajoutée ou des impôts indirects similaires sur les biens et services fournis au transporteur aérien désigné par une autre partie et utilisés aux fins de son exploitation de services aériens internationaux. L'allègement fiscal peut prendre la forme d'une exonération ou d'un remboursement.

ARTICLE 7 : TRAITEMENT DE L'ÉQUIPEMENT AÉRIEN RÉGULIER CONSERVÉ À BORD

L'équipement aérien régulier ainsi que les matériaux et fournitures conservés à bord des aéronefs exploités par la compagnie aérienne désignée de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de la Partie contractante. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés autrement façon conformément à la réglementation douanière.

ARTICLE 8: APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS NATIONAUX

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante régissant l'entrée sur son territoire, le séjour sur son territoire et le départ de son territoire d'aéronefs effectuant des services aériens internationaux ainsi que l'exploitation et la navigation d'aéronefs dans les limites de son territoire sont également applicables aux aéronefs de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de chaque Partie contractante régissant l'entrée, le séjour et la sortie de son territoire de passagers, d'équipage, de courrier et de fret transportés à bord de l'aéronef et notamment ceux concernant les passeports, les contrôles douaniers et sanitaires s'appliquent aux passagers, à l'équipage, au courrier et au fret embarqués à bord de l'aéronef de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante.

3. Sous réserve des lois et règlements nationaux des parties contractantes, les passagers, les bagages et les cargaisons en transit direct à travers le territoire de chaque partie contractante et ne quittant pas les zones de l'aéroport réservées à cette fin, sauf en ce qui concerne les mesures de sécurité contre la violence, la piraterie aérienne, le contrôle des stupéfiants ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié. Ces bagages et cargaisons en transit direct sont exonérés de droits de douane, de taxes d'accise et d'autres droits et taxes nationaux et/ou locaux similaires.

ARTICLE 9: PRINCIPES RÉGISSANT LE FONCTIONNEMENT DES SERVICES CONVENUS

(1). Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante bénéficient d'un traitement juste et équitable, afin qu'elles puissent bénéficier de chances égales dans l'exploitation du service convenu. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa juridiction pour éliminer toutes les formes de discrimination et les pratiques déloyales de concurrence ou de prédation portant atteinte à la position concurrentielle des compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante dans l'exercice de ses droits et de ses prérogatives tels qu'énoncés dans le présent Accord et conformément aux textes institutionnels et réglementaires de la Décision de Yamoussoukro.

(2). Dans l'exploitation des services convenus, les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante tiennent compte des intérêts des compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières fournissent sur tout ou partie des mêmes liaisons.

(3). Il n'y a pas de limite, entre les parties prenantes, au nombre de fréquences et de capacités offertes sur les services aériens reliant de manière combinée deux villes africaines. Chaque compagnie aérienne désignée est autorisée à monter et à exploiter la capacité et la fréquence qu'elle juge appropriées.

(4). (4) Conformément aux droits visés au sous-article (3), les Parties contractantes ne peuvent limiter unilatéralement le volume de trafic, le type d'aéronef à utiliser ou le nombre de vols par semaine, sauf pour des considérations environnementales, de sécurité, techniques ou autres, à condition que ces actions ne soient pas destinées à protéger les intérêts commerciaux ou économiques d'une compagnie aérienne désignée.

(5). Nonobstant les paragraphes (3) et (4), les parties contractantes peuvent imposer des conditions, limiter ou refuser l'augmentation de la capacité ou de la fréquence d'une compagnie aérienne désignée : à condition que de telles actions : a) ne soient pas discriminatoires et appliquées dans des conditions uniformes à toutes les compagnies aériennes et soient compatibles avec l'article 15 de la convention, sans discrimination fondée sur la nationalité ou l'identité des compagnies aériennes ; b) aient une durée de validité limitée ; c) n'affectent pas indûment les objectifs de la décision Yamoussoukro ; d) ne faussent pas indûment la concurrence entre les compagnies aériennes ; et e) ne soient pas plus restrictives que nécessaire afin d'atténuer le problème et ne soient pas plus restrictives que celles appliquées à toute autre (s) compagnie (s) aérienne(s) d'un État non partie à la décision Yamoussoukro.

(6). Lorsqu'une Partie contractante estime qu'une intervention au sens de l'alinéa 4) est nécessaire, elle en informe l'autre Partie contractante, au moins soixante (60) jours avant la date d'entrée en vigueur de cette mesure, en justifiant comme il se doit la nécessité de telles mesures de manière à permettre des consultations avant la date d'entrée en vigueur de la mesure. Une telle mesure ne peut être mise en œuvre que si, dans un délai de trente (30) jours à compter de sa notification, l'autre Partie contractante n'a pas fait part de son intention de consentir à de telles mesures.

ARTICLE 10: SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Les parties contractantes peuvent demander à être consultées au sujet des normes de sécurité appliquées par l'autre partie contractante en ce qui concerne les installations et services aéronautiques, l'équipage, les aéronefs et l'exploitation de ses compagnies aériennes désignées. Si, à l'issue de ces consultations, la Partie contractante constate que l'autre Partie ne maintient pas et n'applique pas efficacement dans ces domaines des normes et des exigences de sécurité au moins égales aux normes minimales qui peuvent être établies en application de la Convention, elle est informée de ces conclusions et des mesures qu'elle juge nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et l'autre Partie prend les mesures correctives appropriées.
2. Chacune des Parties se réserve le droit de refuser, de révoquer ou de limiter l'autorisation d'exploitation de la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie dans le cas où l'autre Partie ne prendrait pas les mesures correctives appropriées dans un délai raisonnable.

ARTICLE 11 : SÛRETÉ AÉRIENNE

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agiront notamment conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à d'autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la saisie illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, de son Protocole additionnel pour la répression d'actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, ainsi qu'à toute autre convention et protocole relatifs à la sécurité de l'aviation civile auxquels les deux Parties contractantes adhèrent.
2. Les parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de saisie illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
3. Les parties contractantes agissent également, dans le cadre de leurs relations mutuelles, conformément aux dispositions en matière de sûreté aérienne établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté sont applicables aux parties, elles exigent que les exploitants d'aéronefs qui ont leur siège ou leur résidence permanente sur leur territoire et les exploitants d'aéroports sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions en matière de sûreté aérienne ;
4. Chaque partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être amenés par l'autre partie contractante à observer la sûreté aérienne, lorsqu'ils entrent sur le territoire de cette autre partie contractante, en sortent ou se trouvent sur son territoire. En conséquence, chaque Partie contractante doit veiller à ce que des mesures adéquates soient effectivement

appliquées sur son territoire pour protéger l'aéronef et inspecter les passagers, l'équipage, les articles de cabine, les bagages, la cargaison et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes accepte en outre d'examiner avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante tendant à ce que des mesures de sécurité spéciales raisonnables, prises pour faire face à une menace particulière ;

5. En cas de saisie illicite ou de menace de saisie illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin, avec rapidité et en toute sécurité, à cet incident ou menace d'incident.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire qu'il y a dérogation à la disposition du présent article, elle peut demander des consultations immédiates avec l'autre Partie. Sur la base des résultats des examens, la partie requérante peut décider que les mesures de sûreté appliquées sur le territoire de l'autre parties sont conformes à une norme équivalente à celle qu'elle applique elle-même, afin que les passagers, bagages et/ou marchandises en transit puissent être exemptés d'une nouvelle inspection sur le territoire de la partie requérante. Lorsqu'une situation d'urgence l'exige, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration d'un délai de 30 jours.

ARTICLE 12 : REPRÉSENTATION

Les compagnies aériennes désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes sont autorisées à établir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux pour la promotion du transport aérien et la vente de billets d'avion ainsi que d'autres installations nécessaires à la fourniture de service de transport aérien. La compagnie aérienne est également autorisée à faire entrer et à maintenir sur le territoire de l'autre partie contractante, conformément aux lois et règlements de cette autre partie contractante relatifs à l'entrée, au séjour et à l'emploi, à la gestion, à la vente, à l'exploitation technique et à d'autres personnels spécialisés nécessaires à la fourniture de services de transport aérien.

ARTICLE 13: MODE DE FONCTIONNEMENT

1. La compagnie aérienne désignée de chaque partie contractante a des possibilités équitables et égales d'exploiter les services convenus sur les liaisons spécifiées.

2. Lors de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, une compagnie aérienne désignée de l'une des parties peut conclure des accords de commercialisation coopérative tels que des espaces bloqués, des accords de partage de codes, des accords de franchise ou de location, avec une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre partie.

ARTICLE 14: APPROBATION DES CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT

1. Les calendriers des services convenus et, d'une manière générale, les conditions d'exploitation, doivent être soumis par la compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au moins trente (30) jours avant la date prévue de leur introduction.

Dans des cas particuliers, ce délai peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

2. Toute modification apportée à ces calendriers et conditions doit également être soumise à l'approbation des autorités aéronautiques.

ARTICLE 15 : TARIF

1. Les parties contractantes autorisent l'établissement de tarifs pour le transport aérien par chaque compagnie aérienne désignée sur la base de considérations commerciales sur le marché. L'intervention des Parties est limitée à :

(a) La prévention des tarifs ou pratiques discriminatoires ;

(b) La protection des consommateurs contre des tarifs déraisonnablement élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante ; et

(c) La protection des compagnies aériennes contre des tarifs artificiellement bas.

1. Chaque partie contractante peut exiger la notification à ses autorités aéronautiques ou le dépôt auprès de celles-ci de tarifs à facturer à destination ou en provenance de son territoire par les compagnies aériennes de l'autre Partie contractante. La notification ou le dépôt par les compagnies aériennes de l'autre partie contractante peut être exigé au plus tard 30 jours avant la date d'entrée en vigueur proposée. La notification de dépôt peut être autorisée avec un préavis plus court que celui normalement requis. Si une Partie contractante autorise une compagnie aérienne à déposer un tarif à bref délai, le tarif entre en vigueur à la date proposée pour le trafic en provenance du territoire de cette Partie contractante.

2. Si une Partie contractante estime qu'un tarif proposé par une compagnie aérienne de l'autre Partie contractante pour le transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 1 du présent article, elle notifie dès que possible à l'autre Partie contractante les raisons de son insatisfaction et demande des consultations. Ces consultations ont lieu au plus tard 30 jours après réception de la demande et les parties contractantes coopèrent pour obtenir les informations nécessaires à une résolution raisonnable de la question. Si les parties contractantes parviennent à un accord concernant un tarif pour lequel un avis d'insatisfaction a été donné, chaque partie contractante fera tout son possible pour mettre en œuvre cet accord. En l'absence d'un tel accord mutuel, le tarif existant précédemment restera en vigueur.

ARTICLE 16 : REDEVANCE D'USAGE

Toute redevance qui peut être imposée ou autorisée par une Partie contractante pour l'utilisation d'aéroports et d'installations de navigation aérienne par les aéronefs de l'autre Partie contractante doit être fondée sur des principes économiques solides et ne doit pas être supérieure à celles qui seraient payées par ses aéronefs nationaux effectuant des services aériens internationaux réguliers.

ARTICLE 17: RELEVÉS STATISTIQUES

1. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, les relevés statistiques périodiques ou autres qui peuvent être raisonnablement nécessaires aux fins de l'examen de la capacité fournie sur les services convenus par la compagnie aérienne désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

2. Cette déclaration comprend les informations requises pour déterminer le volume de trafic transporté par la compagnie aérienne désignée sur les services convenus ainsi que les origines et les destinations de ce trafic.

ARTICLE 18: TRANSFERT DES RECETTES EXCÉDENTAIRES

1. Chaque Partie contractante accorde à la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante le droit de remettre sans restriction les fonds gagnés localement, dans le ou les pays de leur choix, rapidement, en monnaie librement convertible et au taux de change officiel.

2. Les transporteurs aériens de chaque partie ont le droit de convertir et de remettre sur le territoire où ils sont constitués, sur demande, les recettes locales qui dépassent les sommes déboursées localement. La conversion et la remise sont autorisées rapidement, sans restrictions ni imposition à cet égard, au taux de change applicable aux transactions courantes et à la remise à la date à laquelle le transporteur fait la demande initiale de remise.

3. Chaque partie permet aux transporteurs aériens de l'autre partie de convertir et de transmettre à l'étranger, dans l'État choisi par le(s) transporteur(s) aérien(s), sur demande, toutes les recettes locales provenant de la vente de services de transport aérien et d'activités connexes directement liées au transport aérien qui dépassent les sommes déboursées localement, la conversion et la transmission étant autorisées rapidement sans restrictions, discrimination ou imposition à cet égard, au taux de change applicable à la date de la demande de conversion et de transmission.

4. Lorsque le système de paiement entre les parties contractantes est régi par un accord spécial, cet accord s'applique en lieu et place des dispositions du présent article.

ARTICLE 19 : ENVIRONNEMENT

1. Les Parties soutiennent la nécessité de protéger l'environnement en promouvant le développement durable de l'aviation. Les parties conviennent, en ce qui concerne les opérations entre leurs territoires respectifs, de se conformer aux normes et pratiques recommandées par l'OACI (SARP) à l'annexe 16 ainsi qu'à la politique et aux orientations existantes de l'OACI en matière de protection de l'environnement.

2. En outre, ils encouragent les initiatives mondiales qui sont inhérentes à la préservation et à la protection de la biodiversité, aux préoccupations concernant l'impact sur l'environnement, les écosystèmes et le développement durable de l'aviation commerciale.

ARTICLE 20: CONSULTATIONS

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander à consulter les autorités compétentes des deux Parties contractantes sur l'interprétation, l'exécution ou la modification du présent Accord et de ses annexes.

2. Cette consultation devrait débuter au plus tard soixante (60) jours après la date de réception de la demande.

3. Les modifications éventuelles qui pourraient être apportées au présent Accord entreraient en vigueur après confirmation par échange de notes, par le biais de représentations diplomatiques.

ARTICLE 21 : REGLEMENT DES DIFFERENDS

1. En cas de différend entre les parties contractantes concernant l'interprétation ou l'exécution du présent Accord, les parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociation.
2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à une personne ou à un organe, selon ce qu'elles conviendront, pour médiation.
3. Si les Parties contractantes n'acceptent pas la médiation, ou ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, le différend est, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, soumis au tribunal arbitral du mécanisme de règlement des différends (MRD) institué par l'annexe 3 du décret, pour qu'il le tranche.

ARTICLE 22: EFFET DE L'ACCORD MULTILATÉRAL

Le présent accord et son annexe sont réputés modifiés de manière à être conformes à tout accord multilatéral de transport aérien entre États africains ou communautés économiques régionales qui pourrait devenir contraignant pour les deux parties contractantes.

ARTICLE 23: AMENDMENTS

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition du présent Accord, y compris l'annexe, cette modification, si les Parties contractantes en conviennent et si nécessaire après consultation conformément à l'article 17 du présent Accord, prendra effet lorsqu'elle sera confirmée par échange de notes par la voie diplomatique.

ARTICLE 24 : DURÉE ET RÉSILIATION

1. Le présent Accord restera en vigueur pour une durée indéterminée, sous réserve des dispositions du paragraphe (2) ci-dessous.
2. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin à l'Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Union africaine (UA) et à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Dans ce cas, l'Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de l'avis par l'autre Partie contractante, à moins que l'avis de résiliation ne soit retiré par accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification est censée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Union africaine (UA) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

ARTICLE 25: ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI)

Le présent Accord et ses modifications ultérieures seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale par l'État où la signature de l'Accord aura lieu.

ARTICLE 26 : ENTREE EN VIGUEUR

1. Le présent accord et son annexe entrent en vigueur à titre provisoire à la date de sa signature et de manière définitive à la date de l'échange d'instruments de ratification de celui-ci ou lorsqu'il y a eu un échange de notes entre les parties contractantes par la voie diplomatique, confirmant que les conditions constitutionnelles dans leurs pays respectifs ont été respectées.

2. Le présent accord et son annexe sont soumis à la ratification des parties contractantes et sont notifiés par la voie diplomatique.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent accord à la date indiquée.

Fait à, ce..... en deux (2) copies originales en langue anglaise.

.....

POUR LE GOUVERNEMENT

POUR LE GOUVERNEMENT

DE LA RÉPUBLIQUE DE.....

DE LA RÉPUBLIQUE DE.....

ANNEXE I

LISTE DES ITINÉRAIRES PREVUS DANS L'ACCORD BILATÉRAL RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS
ENTRE LA RÉPUBLIQUE DE... ET LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE

A. ITINÉRAIRES DEVANT ÊTRE EXPLOITÉS PAR LES COMPAGNIES AÉRIENNES DÉSIGNÉES DE LA RÉPUBLIQUE DE...

Point de départ	Points intermédiaires	Point (s) intérieurs	Points ultérieurs
Tout point intérieur			

Type d'aéronef:

Fréquences :

Droits de trafic:

B. LIAISONS DEVANT ÊTRE EXPLOITÉES PAR LA (LES) COMPAGNIE (S) AÉRIENNE(S) DÉSIGNÉE (S) DE LA RÉPUBLIQUE DE

Point de départ	Points intermédiaires	Point (s) intérieurs	Points ultérieurs
Tout point intérieur			

PARTIE D
POLITIQUE AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE
2^{eme} EDITION



AFRICAN UNION

UNION AFRICAINE

الاتحاد الأفريقي

UNIÃO AFRICANA

P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5525849 Fax: (251-11) 5525855

Website: www.africa-union.org

**DEUXIEME SESSION DE LA CONFERENCE
DES MINISTRES AFRICAINS DE TRANSPORT
21-25 NOVEMBRE 2011**

LUANDA, ANGOLA

AU/TPT/EXP/2A2 (II)

POLITIQUE AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE

2^{eme} EDITION

PARTIE I

DISPOSITIONS GENERALES

CHAPITRE I

1.0 CONTEXTE

1.1 EVOLUTION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

1.1.1. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a été créée le 4 avril 1947, lors de la ratification de la Convention relative à l'aviation civile internationale (également connue sous le nom de Convention de Chicago de 1944). L'OACI est une institution spécialisée des Nations unies.

1.1.2 La Convention de Chicago a jeté les bases des normes et procédures pour une navigation aérienne mondiale pacifique après la fin de la Seconde Guerre mondiale. Son principal objectif est le développement de l'aviation civile internationale de manière sûre et ordonnée.

1.1.3 Les États s'engagent à collaborer pour assurer le plus haut degré possible d'uniformité dans les réglementations, normes, procédures et organisation relatives aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires dans tous les domaines où cette uniformité facilitera et améliorera la navigation aérienne, par l'adoption des SARP de l'OACI

1.1.4. Outre les SARP, il existe d'autres instruments de droit aérien international, notamment des conventions, des traités et des protocoles adoptés dans le domaine de l'aviation civile qui doivent être ratifiés, transposés dans le droit interne et respectés par les États contractants de l'OACI. Ces instruments sont énumérés à l'annexe 2.

1.1.5 Conformément à l'article 55 de la Convention de Chicago, l'OACI a créé des commissions régionales, à savoir la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), la Commission latino-américaine de l'aviation civile (LACAC), l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC) et la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC). La CAFAC a été adoptée comme l'agence spécialisée de l'Union africaine (UA) dans le domaine de l'aviation civile. En 2007, la CAFAC s'est vu confier la responsabilité de l'Agence d'exécution de la décision de Yamoussoukro (YD)

1.1.6 Depuis la création de l'OACI, l'aviation civile internationale a connu une croissance impressionnante en termes de nombre de compagnies aériennes et de leurs réseaux de lignes, de passagers et de fret transportés, ainsi que de meilleurs résultats en matière de sécurité et de qualité de service. Les compagnies aériennes appartenaient principalement aux gouvernements jusqu'aux années 1970, lorsque les États-Unis d'Amérique (USA) ont lancé l'idéologie de la déréglementation pour supprimer les restrictions et encourager la concurrence dans l'aviation civile.

1.1.7 Dans les années 80, de nombreux autres pays ont adopté l'idée de la libéralisation et de la privatisation des services aériens et de l'accès aux marchés du transport aérien, ce qui a attiré la participation du secteur privé avec l'injection de capitaux supplémentaires dans l'industrie. La libéralisation et la privatisation ont catalysé l'émergence de méga-transporteurs et d'alliances entre les compagnies aériennes, renforçant ainsi leur capacité à soutenir la concurrence.

1.2. DEVELOPPEMENT ET DEFIS DE L'AVIATION CIVILE EN AFRIQUE

1.2.1. L'Afrique est le deuxième continent le plus vaste et le deuxième plus peuplé du monde, après l'Asie. L'Afrique a une grande superficie d'environ 30,37 millions de km² (11,7 millions de mi²), y compris les îles adjacentes. Elle couvre 6 % de la surface totale de la Terre et environ 20,4 % de la surface terrestre totale, avec environ 1,34 milliard d'habitants (en août 2020), ce qui représente environ 16,72% de la population mondiale.

1.2.2. L'Afrique est dotée de vastes ressources naturelles. En termes de pourcentages, elle compte pour 90% de cobalt, 90% de platine, 50% d'or, 98% de chrome, 70% de tantalite, 64% de manganèse et 33% d'uranium et de grandes réserves de diamant et de bauxite.

1.2.3. Nonobstant les ressources abondantes, la plupart des pays africains sont encore relativement pauvres et le continent continue d'enregistrer des statistiques de sous-développement et de pauvreté. Bien que de multiples raisons historiques et politico-économiques défavorables pourraient être avancées pour justifier son rendement insatisfaisant, bien de supérieurs indicateurs socio-économiques pourraient être atteints si les États africains mettent en commun leurs efforts pour promouvoir et mettre en œuvre des stratégies communes pour l'exploitation des potentialités du continent.

1.2.5. Bien qu'au cours de la dernière décennie, le transport aérien africain ait augmenté de 6,6 %, ce qui en fait la région à la croissance la plus rapide après le Moyen-Orient, les chiffres absolus du trafic restent relativement très faibles en raison de cette base réduite. Par exemple, en 2019, l'Afrique ne représentait que 3 % du trafic mondial. Cependant, avec son PIB qui devrait croître au taux de 3,7 %, le potentiel de l'Afrique est indéniable, mais pour réaliser pleinement ce potentiel, de nombreux défis sont à relever.

1.2.6. Parmi les problèmes nombreux et complexes auxquels est confrontée l'aviation civile africaine, la sécurité reste l'un des plus graves dans la plupart des états en raison de l'inefficacité des mécanismes de supervision de la sécurité, des lacunes au niveau des aéroports et des systèmes de navigation aérienne etc. qui, collectivement, conduisent à des taux d'accidents des plus élevés mondialement. Le problème de sécurité est aggravé par la présence inquiétante des pavillons de complaisance entre autres malversations qui appellent à l'harmonisation immédiate et à des mesures correctives.

1.2.7. L'Afrique est aux prises avec des défis de sécurité de l'aviation en raison notamment de systèmes limités pour atténuer les menaces nouvelles et naissantes contre l'aviation civile. Dans le même temps des mesures doivent être prises pour minimiser l'impact du transport aérien sur l'environnement, vu que des normes internationales plus sévères sont imposées. Cette nouvelle situation pose un nouveau défi à l'industrie aéronautique en termes de capacité technique et humaine ainsi que de ressources financières pour gérer les impacts de l'aviation sur l'environnement. Par ailleurs, il y a un manque croissant de personnel qualifié qui est aggravé par l'attraction par d'autres marchés communément appelée «fuite des cerveaux» et une forte rotation des cadres moyens et supérieurs en particulier dans les institutions gouvernementales.

1.2.8. Une analyse attentive des problèmes de l'aviation civile en Afrique indique l'existence de points communs dans presque tous les Etats et menant à la conclusion que la collaboration et la coordination entre les Etats de l'Afrique se traduirait par l'optimisation des ressources rares.

1.3. CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE DE L'AVIATION CIVILE

1.3.1. Le transport aérien est une industrie innovante qui anime le progrès économique et social. Il relie les personnes, les pays et les cultures; fournit un accès aux marchés mondiaux et facilite le commerce et le tourisme. L'aviation fournit le réseau de transport le plus rapide dans le monde entier, ce qui la rend indispensable pour les affaires mondiales et le tourisme facilitant ainsi la croissance économique, en particulier dans les pays en développement.

1.3.2. Quelque 2.000 compagnies aériennes à travers le monde exploitent une flotte totale de 25368 aéronefs et servent environ 3.750 aéroports à travers un réseau de routes de plusieurs millions de kilomètres gérés par environ 160 opérateurs de navigation aérienne. Les transporteurs aériens assurent le transport de plus de 2,2 milliards de passagers par an, tandis que les aéroports assurent la desserte d'environ 4 milliards de passagers par an qui comprend le départ, l'arrivée et en transit des passagers. La valeur totale des marchandises transportées par voie aérienne représente 35% de tous les échanges internationaux. Plus de 40% des touristes internationaux voyagent maintenant en avion.

1.3.3. Le potentiel de l'Afrique est indéniable, mais pour le réaliser pleinement, de nombreux défis doivent être relevés (taxes et redevances élevées, politiques restrictives en matière de visas, infrastructures aériennes et terrestres, et bien d'autres encore). En dehors de cela, l'une des questions les plus stratégiques à traiter est la connectivité intra-africaine.

1.3.4 Depuis 2014, les dirigeants et les responsables politiques africains ont fait preuve d'une volonté renouvelée d'améliorer les perspectives socio-économiques de l'Afrique en améliorant la connectivité sur tout le continent grâce au développement et à la mise en œuvre du marché unique du transport aérien africain (MUTAA). Les recherches montrent que si 12 marchés clés en Afrique disposaient de services aériens ouverts entre eux, 1,3 milliard de dollars supplémentaires s'ajouteraient au PIB de ces pays, créant ainsi 155 000 emplois supplémentaires, économisant les temps de trajet et rendant les voyages aériens plus pratiques et plus abordables pour les voyageurs. Le MUTAA est essentiel pour la croissance de l'Afrique, car sa part actuelle du trafic mondial de passagers reste faible, à 2 % (en 2019).

1.3.5 Le MUTAA, associé à la zone continentale africaine de libre-échange en Afrique (ZLECA) et le Protocole sur la libre circulation des personnes sont trois projets phares de l'Agenda 2063 de l'UA qui accéléreront la croissance de l'aviation sur le continent et ont le potentiel de fournir une croissance économique meilleure que prévue. Toutefois, pour réussir, ce projet repose sur une approche holistique de collaboration - multipartite/industrielle -.

1.3.6 Il est indéniable que la libéralisation a contribué à l'augmentation du niveau des services aériens et à la baisse des tarifs, ce qui a stimulé le volume du trafic et a entraîné une croissance économique et des emplois. Il existe une corrélation entre l'augmentation du trafic aérien et la croissance de l'emploi et du PIB.

1.4. TENDANCES MONDIALES DE L'AVIATION CIVILE

1.4.1. Au cours des trois dernières décennies, on a observé une tendance croissante à la libéralisation du marché aérien international. Dans le contexte d'une économie mondialisée, de plus en plus de gouvernements ont reconnu les avantages qu'il y a à laisser les forces du marché déterminer et améliorer le développement des services aériens. La libéralisation et la concurrence ont touché tous les aspects de l'industrie aéronautique et contribué à élever la prise de conscience, les attentes et les choix et en même temps protégé les droits des consommateurs.

Une concurrence saine a promu la sûreté, la sécurité, la qualité efficiente de services et dans une certaine mesure la protection de l'environnement.

1.4.2. Il va sans dire que la libéralisation et la privatisation ont conduit à la réduction constante du contrôle étatique des affaires de l'aviation. Les États se limitent à mettre en place des politiques, à appliquer les réglementations et assurer la protection du public et des consommateurs ainsi qu'à mettre en œuvre de politiques pragmatiques pour faciliter une saine concurrence.

1.4.3. De nombreux autres États collaborent entre eux par la création de centres régionaux, interrégionaux et d'autres partenariats stratégiques basés sur des intérêts économiques communs. Cela encourage l'harmonisation des réglementations, l'intégration et la gestion d'actifs, la mise en commun des ressources, etc. qui favorisent la croissance de l'aviation civile, faisant ainsi bénéficier les organismes concernés ainsi que les consommateurs.

1.4.4 Les États sont encouragés à inclure l'aviation dans leurs plans de développement nationaux et à faire de l'aviation une priorité stratégique pour le gouvernement de leur pays. L'aviation stimule l'emploi, le commerce, le tourisme et d'autres domaines de développement économique au niveau national, régional et international.

À l'échelle mondiale, l'accent est mis de plus en plus sur les incidences de l'aviation civile sur l'environnement. Les questions relatives au bruit, à la qualité de l'air local et aux émissions de dioxyde de carbone résultant de l'aviation civile ont pris de l'importance au fil des ans et des appels sont lancés pour que le secteur de l'aviation se développe durablement tout en protégeant l'environnement

1.5. STRUCTURE DE L'AVIATION CIVILE EN AFRIQUE

1.5.1 L'UNION AFRICAINE/ETATS

1.5.1.1. L'Union africaine (UA) est une organisation d'États africains créée pour:

- i)** accélérer l'intégration politique et socio-économique du continent;
- ii)** promouvoir et défendre les positions africaines communes sur les questions d'intérêt du continent et ses peuples;
- iii)** réaliser la paix et la sécurité en Afrique;
- iv)** promouvoir les institutions démocratiques, la bonne gouvernance et les droits de l'homme.

1.5.1.2. L'UA est chargée de l'élaboration des politiques pour l'industrie aéronautique en Afrique. L'Assemblée de l'UA, composée de tous les chefs d'État ou de gouvernement des États membres, est l'organe suprême de décision de l'UA.

1.5.1.3. Le Conseil des ministres est composé des ministres responsables de l'aviation civile et recommande les principales décisions politiques au sommet de l'UA.

1.5.1.4 La Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) est l'agence spécialisée de l'UA chargée de coordonner les activités en matière d'aviation en Afrique et est également l'agence d'exécution de la décision de Yamoussoukro (YD).

1.5.1.5 Les communautés économiques régionales (CER) rassemblent les pays des sous-régions en vue de leur intégration économique. Il existe actuellement huit CER reconnues par l'UA, cha-

cune étant établie en vertu d'un traité régional distinct. Elles sont :

- i)** L'Union du Maghreb arabe (UMA)
- ii)** Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA)
- iii)** Communauté des États sahélo-sahariens (CEN-SAD)
- iv)** Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE)
- v)** Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC)
- vi)** Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)
- vii)** Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD)
- viii)** Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC)

1.5.1.6 Les adhésions à de nombreuses CER se chevauchent et créent des problèmes de coordination et d'harmonisation. Toutefois, les CER ont joué un rôle clé dans la mise en œuvre de décisions majeures en matière d'aviation civile, y compris la décision de Yamoussoukro.

1.5.2 LES RÉGULATEURS

1.5.2.1. Les autorités de l'aviation civile (AAC) sont investies de la responsabilité de la réglementation et de la surveillance du secteur de l'aviation dans leurs États respectifs. Les AAC veillent à ce que le secteur respecte les législations et les politiques nationales ainsi que les SARP de l'OACI.

1.5.2.2. Certains États ont mis en commun leurs ressources pour former des organisations régionales de surveillance de la sécurité (RSOO) afin d'accroître leurs capacités de réglementation et de surveillance. Parmi les RSOO figurent l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (CASSOA) de l'EAC et l'Organisation de supervision de la sécurité aérienne du Groupe d'accord de Banjul (BAGASOO).

1.5.3. COMPAGNIES AERIENNES

1.5.3.1. Les compagnies aériennes en Afrique sont les principaux intervenants dans l'industrie de l'aviation qui sont chargés de fournir des services aériens réguliers et non réguliers à l'intérieur et à l'extérieur du continent.

1.5.3.2. De nombreuses compagnies aériennes africaines sont membres de l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) et/ou de l'Association des compagnies aériennes d'Afrique australe (AASA). Ces associations sont chargées de protéger les intérêts généraux des compagnies aériennes membres. L'AFRAA/AASA travaillent en étroite collaboration avec l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA), une association de compagnies aériennes internationales dont la mission est de représenter, diriger et servir l'industrie mondiale du transport aérien.

1.5.4. AÉROPORTS

1.5.4.1. Les autorités aéroportuaires et les sociétés aéroportuaires en Afrique sont responsables

du développement et de la gestion des aéroports. La plupart d'entre elles sont membres de l'Airports Council International (ACI Afrique), une branche de l'ACI qui est une organisation à but non lucratif, dont l'objectif premier est de promouvoir les intérêts des aéroports et de favoriser l'excellence dans la gestion et les opérations aéroportuaires par la mise en place de programmes et de services efficaces et de qualité afin de parvenir à un développement sûr, sécurisé et durable de l'industrie aérienne en Afrique

1.5.5. LES FOURNISSEURS DE SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE

1.5.5.1. Les agences de navigation aérienne sont responsables de la fourniture de services de navigation aérienne (SNA), des installations (en-route et aéroport), des services du trafic aérien, des services d'information aéronautique (AIS) et dans certains cas, la coordination de la recherche aéronautique et de sauvetage. Ces services, dans la plupart des pays, sont fournis par des directions au sein des AAC.

1.5.5.2. Certains États ont constitué des groupes pour fournir des services communs de navigation aérienne, comme l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), basée à Dakar, au Sénégal, qui regroupe 17 pays, et la Roberts Flight Information Region (RobertFIR), basée au Liberia et fournissant des services pour la Guinée, le Liberia et la Sierra Leone, NAMA, RVA, ENNA, ONDA etc.

1.5.5.3. Des agences de navigation aérienne sont membres de l'organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), une association mondiale qui représente les intérêts des fournisseurs de SNA du monde entier.

1.5.6. LES AUTRES INTERVENANTS

1.5.6.1. Les autres intervenants regroupent les organismes de formation aéronautique(ATO), les organisations de maintenance des aéronefs (AMO), les sociétés d'assistance au sol, les entreprises de restauration, les sociétés de leasing, etc.

1.5.6.2. De nombreuses associations professionnelles jouent également un rôle majeur dans le développement du secteur de l'aviation en Afrique. Ils comprennent la Fédération internationale des Associations de Pilotes (IFALPA), la Fédération internationale des Associations de contrôleurs aériens (IFATCA), et la Fédération internationale des Associations des Ingénieurs des Services de la circulation aérienne (IFATSEA), etc.

1.5.7. PARTICIPATION DU SECTEUR PRIVÉ

1.5.7.1. Avec l'avènement de la libéralisation et la demande croissante des ressources gouvernementales de la part d'autres secteurs plus sensibles des économies nationales et les besoins énormes en services sociaux et financements pour l'infrastructure aéronautique rendent inéluctable l'implication du secteur privé dans les entreprises aéronautique. En plus de l'investissement en capital, le secteur privé apporte son expertise à l'industrie à condition qu'elle soit conjuguée avec une réglementation économique forte.

1.5.7.2. L'implication du secteur privé peut prendre la forme de Partenariat Public Privé (PPP), de commercialisation complète, de «sociétarisation», de concessionariat, de privatisation, etc.

1.6 L'INTÉGRATION AFRICAINE

1.6.1. L'Agenda 2063 de l'UA est un appel à l'action, un cadre stratégique et une feuille de route pour atteindre les objectifs de développement du continent. Il représente un effort collectif et une opportunité pour l'Afrique de retrouver son pouvoir de déterminer son propre destin. Il est sous-tendu par la vision de l'UA de construire une Afrique **intégrée, prospère et pacifique, une Afrique dirigée et gérée par ses propres citoyens et représentant une force dynamique sur l'échiquier international.**

1.6.2 L'unité souhaitée est également de promouvoir la coopération dans tous les domaines de l'activité humaine dans le but d'élever le niveau de la population africaine, maintenir et améliorer la stabilité économique, favoriser les relations étroites et pacifiques entre les Etats membres et contribuer à l'avancement, le développement et l'intégration économique du continent et, enfin harmoniser les politiques entre les CER existantes et d'autres groupements économiques.

1.6.3. Les institutions régionales et sous-régionales de l'Afrique sont des institutions politiques et de développement solides sur lesquelles les citoyens peuvent compter et sur lesquelles l'Agenda 2063 peut s'appuyer.

Ces groupements économiques régionaux ont fourni d'excellentes plates- formes pour les efforts de coopération afin de résoudre les défis de sécurité en Afrique. Il s'agit notamment de l'application de la sécurité coopérative opérationnelle et continue des programmes de développement de la navigabilité (COSCAP) de la Communauté d'Afrique centrale économique et monétaire (CEMAC), de l'Union Economique et Monétaire d'Afrique de l'Ouest (UEMOA), de la SADC, du Groupe de l'Accord de Banjul, des projets de la sécurité aérienne de l'EAC, de COMESA et du projet CNS/ATM de gestion de la communication de la navigation et de la surveillance du trafic aérien.

1.7. INITIATIVES DE L'AVIATION CIVILE EN AFRIQUE

1.7.1. Il y a eu quelques initiatives conjointes de l'aviation en Afrique même si leur mise en œuvre a été minime. Certaines des initiatives récentes et actuelles sont abordées ci-après :

- i)** La Déclaration de Yamoussoukro sur une nouvelle politique du transport aérien africain de 1988, qui visait une fusion progressive des compagnies aériennes africaines en entités plus grandes, plus efficaces et plus compétitives à travers des activités et des opérations conjointes.
- ii)** La Décision de Yamoussoukro (DY) relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro par la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien. L'objectif de la DY est d'harmoniser les politiques de transport aérien et le libre échange des droits de trafic sur le marché intra- africain.

Le 30e sommet ordinaire de l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine (UA), qui s'est tenu à Addis-Abeba, en Éthiopie, le 29 janvier 2018, a lancé le marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA). Projet phare de l'Agenda 2063 de l'UA, le MUTAA vise à libéraliser le marché du transport aérien en Afrique par la mise en œuvre intégrale des dispositions de la décision de Yamoussoukro (DY). La Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), qui est l'agence spécialisée de l'UA pour toutes les questions relatives à l'aviation civile continentale, a été chargée d'être l'agence d'exécution (AE) de la décision de Yamoussoukro et du MUTAA.

iii) Plusieurs résolutions, déclarations et plans d'action ont été adoptés par différentes conférences des ministres africains de l'aviation civile dont les plus importantes :

- Sun City, Afrique du Sud, 2005; suivi de la mise en œuvre de la DY;
- Libreville, Gabon, 2006; adoption du Plan d'action de Libreville qui fixe des objectifs pour les taux d'accident et est considéré comme une politique africaine externe pour la négociation avec les tiers ;
- la Déclaration d'Addis-Abeba de 2007 sur la sûreté de l'aviation civile en Afrique ;
- la déclaration conjointe d'Abuja de 2010 sur une feuille de route pour contrer la nouvelle menace émergente pour l'aviation civile adoptée conjointement par l'UA, CAFAC, l'OACI et d'autres non états d'Afrique non membres de l'OACI.
- Les déclarations des Almadies (Sénégal) et de Gauteng (Afrique du Sud) adoptées par les fournisseurs africains de services de trafic aérien pour la collaboration dans les opérations CNS / ATM, y compris la notion du ciel unique. La déclaration de Luanda de 2011 adoptée par la deuxième session de la conférence des ministres africains des transports ; la déclaration de l'Assemblée de 2015 sur la création d'un marché unique du transport aérien africain ; la déclaration de Windhoek de 2016 sur la sûreté et la facilitation de l'aviation en Afrique ; la conférence ministérielle régionale de Sharm El Sheikh de 2017 sur la sûreté de l'aviation en Afrique et au Moyen-Orient qui a adopté la feuille de route pour la sûreté de l'aviation en Afrique et au Moyen-Orient ; la décision de l'Assemblée de l'UA de 2018 sur la création d'un marché unique du transport aérien africain et la déclaration ministérielle de Cabo Verde de 2019 sur le développement du transport aérien et du tourisme en Afrique,

1.7.2. Existèrent également d'autres initiatives élaborées et mises en œuvre en Afrique par d'autres États et organisations, telles que le plan d'application global régional de l'OACI et le projet de la Banque mondiale pour le transport aérien durable en Afrique, COSCAP, IOSA de l'IATA et de ASET, l'initiative des USA pour un ciel sécurisé pour l'Afrique, l'UE etc.

1.7.3. Plan AFI de l'OACI

1.7.3.1. Le Plan global et régional pour la mise en œuvre régionale de la sécurité aérienne en Afrique (Plan AFI) qui fut adopté par la 36^{ème} assemblée de l'OACI pour remédier aux lacunes de sécurité de l'aviation en Afrique. Le Plan AFI est mis en œuvre à travers trois domaines prioritaires :

1. permettre aux États d'établir et de maintenir des systèmes efficaces et durables de supervision de la sécurité;
2. aider les États à résoudre les carences identifiées dans un délai raisonnable ;
3. améliorer la culture de sécurité aéronautique des fournisseurs africains de services aéronautiques.

1.7.3.2. La mise en œuvre du Plan AFI a été intégrée dans le programme d'activités de l'OACI et de ses bureaux régionaux en Afrique.

1.7.8.1 Le Plan régional détaillé de mise en œuvre pour la sûreté et la facilitation de l'aviation en Afrique (AFI SECFAL) a été unanimement soutenu par les États et approuvé lors de la 24e session plénière extraordinaire de la CAFAC en juillet 2014 à Dakar, au Sénégal ; et approuvé par le

Conseil de l'OACI en tant que programme de l'OACI lors de sa 203e session le 29 octobre 2014.

1.7.8.2 L'objectif du plan AFI SECFAL est de renforcer la sûreté aérienne en Afrique de manière durable.

1.7.8.3 La mise en œuvre du Plan AFI SECFAL a été intégrée dans le Programme d'activités de l'OACI et de ses bureaux régionaux africains en collaboration avec la Commission africaine de l'aviation civile.

1.8. LA NÉCESSITÉ D'UNE POLITIQUE DE L'AVIATION CIVILE AFRICAINE

1.8.1. Malgré les diverses initiatives et les efforts soutenus pour promouvoir l'aviation civile en Afrique, le succès global a été trop limité et plutôt lent, principalement en raison du manque de volonté politique ainsi que des contraintes institutionnelles et procédurales. Les initiatives sont en général non coordonnées et ont généralement des perspectives et des objectifs différents qui constituent des défis insurmontables pour la mise en œuvre des politiques. Afin d'améliorer la réflexion et la mise en œuvre des politiques réalisables, un cadre politique cohérent a été établi pour, entre autres, mettre en évidence et susciter l'engagement politique nécessaire.

1.8.2. L'Afrique a donc élaboré une politique de l'aviation civile (PAAC) qui fournit le cadre et la plate-forme pour la formulation, la collaboration et l'intégration d'initiatives/programmes nationaux et multinationaux dans divers aspects de l'aviation civile.

1.8.3. LA PAAC est le document cadre faîtière qui exprime l'engagement politique des États africains à travailler ensemble pour atteindre des objectifs communs pour le positionnement du transport aérien africain dans l'économie mondiale. À cet égard, il vise à donner aux organismes techniques nationaux et régionaux les moyens de s'acquitter efficacement de leurs responsabilités .

1.8.4. Les décideurs politiques nationaux utiliseront la PAFAC comme un guide pour l'élaboration de politiques nationales et régionales favorisant ainsi l'harmonisation. Ce qui permettra à l'Afrique de répondre à la complexité de la mondialisation en forgeant un changement de paradigme du marché national au marché commun régional et des opérations interétatiques au commerce intra-africain; de la compétition régionale à la concurrence mondiale.

1.8.5. Le document de politique aborde, entre autres, les questions suivantes:

- a.** la vision et les objectifs stratégiques pour l'aviation civile africaine
- b.** des objectifs spécifiques pour mettre l'Afrique sur un pied d'égalité avec le reste du monde, notamment en matière de sécurité, de sûreté, de protection de l'environnement, renforcement des capacités des ressources humaines, de développement des infrastructures, de trafic aérien et de statistiques économiques.
- c.** des objectifs, déclarations politiques et stratégies communs pour la gestion des différents aspects de l'aviation civile : - sécurité, sûreté, protection de l'environnement, gestion de l'espace aérien, transport aérien, ressources humaines, etc.
- d.** lien avec d'autres secteurs socio-économiques, par exemple le tourisme et le commerce, pour stimuler la demande de transport aérien
- e.** une approche commune des relations extérieures et des opérations étrangères
- f.** une procédure d'examen et de suivi périodiques de la mise en œuvre des politiques et l'adoption de règlements et de plans d'action, le cas échéant.
- g.** la délégation de pouvoirs, si nécessaire, des chefs de gouvernement à la conférence des mi-

nistres, la Commission de l'UA, la CAFAC, etc.

CHAPITRE II

OBJECTIFS DEL'AVIATION CIVILE EN AFRIQUE

2.0 PRÉAMBULE

2.0.1. L'industrie du transport aérien est stratégiquement importante pour l'Afrique. C'est parce que l'Afrique dépend principalement du transport aérien pour relier les personnes les unes avec les autres sur son vaste et complexe territoire ainsi que le reste du monde, une industrie de l'aviation sûre, sécurisée, efficace, soucieuse de l'environnement et durable est donc indispensable dans le soutien des affaires, du commerce, du tourisme, de la culture et des activités sociales qui contribuent de manière significative à la croissance économique de l'Afrique et à sa prospérité.

2.0.2. Les principaux rôles de l'UA, des CER, de la CAFAC et des États membres dans le domaine de l'aviation civile sont de créer un environnement favorable à la croissance de l'industrie et à la sécurité, la sûreté et le souci de protection de l'environnement dans le cadre des opérations sur le continent à travers:

- l'adoption de politiques qui encouragent la croissance dynamique;
- l'amélioration de la supervision de la sécurité grâce à des mécanismes de coopération et de collaboration;
- Protection de l'environnement contre les effets de l'aviation ;
- une gestion prudente des aéroports et de la sécurité et la sûreté aérienne ;
- une gestion efficace des espaces aériens ;
- le développement et la rétention des ressources humaines ;
- le développement des infrastructures ; et
- la mise en place de politiques et de mécanismes visant à prévenir et à répondre aux situations ayant un impact grave et/ou durable sur l'aviation civile ; et
- la participation accrue du secteur privé, etc.

2.1. VISION POUR L'AVIATION CIVILE AFRICAINE

2.1.1. La vision de l'aviation civile africaine est de :

« Promouvoir un secteur de l'aviation civile en Afrique qui soit sûr, efficace, financièrement viable, durable, respectueux de l'environnement et soucieux de l'égalité des sexes, et qui soit soutenu par des professionnels de l'aviation de tous âges, bien formés, engagés et intègres.

2.2. LA PORTEE POLITIQUE DE L'AVIATION CIVILE AFRICAINE

2.2.1. La volonté des États membres est de se doter d'une politique africaine de l'aviation civile afin de promouvoir une approche harmonisée pour gérer tous les aspects de l'aviation civile sur le continent africain, parmi lesquels :

- i) la sécurité ;
- ii) la sûreté ;
- iii) le renforcement des ressources humaines et des capacités ;

- iv)** les infrastructures, équipements et installations.
- v)** l'efficacité ;
- vi)** le genre ;
- vii)** la jeunesse ;
- viii)** la recherche et le développement / les nouvelles technologies ; et
- ix)** la protection de l'environnement.
- x)** Viabilité commerciale des activités

2.2.2. L'Union africaine doit adopter des politiques qui favoriseraient les ententes de collaboration pour le développement durable de l'aviation civile sur le continent.

2.2.3 Toutes les politiques de l'aviation civile des États membres et des CER doivent être compatibles avec les dispositions de la PAAC.

2.2.4. Pour atteindre ces objectifs, les éléments suivants doivent être accomplis:

(i) les États membres doivent harmoniser leurs politiques nationales d'aviation civile et celles des CER avec les dispositions de la présente politique ;

(ii) la CAFAC devra mettre en place des mécanismes nécessaires pour la révision périodique de cette politique pour s'assurer qu'elle est conforme et adaptée aux évolutions contemporaines de l'industrie ;

(iii) la CAFAC devra mettre en place la plateforme nécessaire pour faciliter l'échange régulier d'idées et d'expériences pour cultiver et renforcer les relations et servir d'interface entre la CAFAC, les CER, les RSOO et les autres parties prenantes.

(iv) La CAFAC fournit des avis sur le degré de respect des politiques de l'aviation civile par les États membres et les CER par rapport à la PAAC.

2.3. OBJECTIFS STRATEGIQUES

2.3.1. Les objectifs stratégiques de l'aviation civile Africaine doivent être comme suit:

- a. encourager le développement durable du transport aérien en Afrique ;
- b. améliorer la sécurité de l'aviation civile en Afrique ;
- c. renforcer la sécurité de l'aviation civile en Afrique ;
- d. garantir un développement durable des ressources humaines pour l'aviation africaine ;
- e. renforcer la primauté du droit dans l'aviation africaine.
- f. minimiser les effets négatifs des activités aériennes sur l'environnement
- g. Faciliter la croissance et la durabilité de l'économie africaine

2.4. DOMAINES ET INDICATEURS DE PERFORMANCE CLES

2.4.1. Les indicateurs de performance clés pour l'aviation civile africaine doivent être comme suit:

2.4.1.1. Indicateurs de performance de sécurité:

1. nombre d'accidents et d'incidents majeurs;
2. nombre d'accidents mortels;
3. le taux d'accidents dans la Région AFI par rapport à la moyenne mondiale;
4. niveau de maturité de gestion de la sécurité et
5. les capacités de supervision des AAC.

2.4.1.2. Indicateurs de performance du trafic aérien:

1. mouvements d'aéronefs-arrivées et départs ;
2. le trafic de passagers et de fret ;
3. part de marché international ;
4. facteur de charge moyenne pour les transporteurs aériens africains et
5. liaisons africaines.

2.4.2.3 Indicateurs du trafic aérien

1. Nombre d'États ayant mis en place des cellules de surveillance de la protection de l'environnement
2. Nombre d'États ayant mis en place des programmes de protection de l'environnement
3. Nombre d'États disposant de plans d'action nationaux de protection de l'environnement
4. Nombre d'États qui ont entièrement transposé les dispositions des volumes I, II, III et IV de l'annexe 16 dans leur réglementation nationale, selon les besoins.

2.5. OBJECTIFS ET STRATEGIES

2.5.1. Sur la base des domaines de performance clés et des indicateurs, la CAFAC, en collaboration avec les États membres, doit périodiquement mettre en place des objectifs mesurables et réalisables pour l'aviation civile africaine. Ces objectifs doivent être inclus dans les annexes à la présente politique.

2.5.2. La CAFAC doit surveiller, examiner et rendre compte de la réalisation des objectifs à sa séance plénière et au Comité des Ministres chargés de l'aviation civile.

2.5.3. Les stratégies suivantes doivent être adoptées:

- (i) renforcement des capacités de surveillance réglementaire et la sécurité des États membres par la création d'AAC efficaces autonomes et /ou la mise en place des RSOO;
- (ii) Élaboration de cadres réglementaires et de règlements économiques fondés sur les politiques

et les principes de l'OACI qui établissent la base de la consultation des utilisateurs sur les redevances et les droits

(iii) le développement, la formation et le maintien du personnel aéronautique qualifié;

(iv) renforcement des opérateurs et transporteurs aériens à travers la création d'un environnement propice ;et

(v) le renforcement et la responsabilisation de la CAFAC pour lui permettre d'aider les États à se conformer aux SARP de l'OACI et d'appliquer la pleine mise en œuvre de cette politique, de la DY et de toute autre résolution adoptée par l'UA.

(vi) Renforcer la surveillance des AAC pour soutenir les compagnies aériennes qui sont (financièrement) transparentes, suffisamment capitalisées et disposant de liquidités suffisantes pour soutenir des opérations durables, remplir leurs obligations et résister aux chocs imprévus. Cela sera réalisé par l'administration de mécanismes qui favorisent les meilleures pratiques en matière de structures de gouvernance d'entreprise, d'évaluation des risques, d'audit interne et de contrôle de la conformité au sein des compagnies aériennes, ce qui contribuera à soutenir un secteur de l'aviation compétitif et en pleine croissance.

1.1.4. LA CAFAC coordonne le mécanisme d'évaluation par les pairs en encourageant les États membres à se proposer comme gardiens des objectifs de sécurité continentaux ou à s'associer à d'autres États membres pour atteindre des objectifs de sécurité spécifiques ou un ensemble d'objectifs de sécurité ou des objectifs de renforcement des capacités humaines ou de développement d'infrastructures spécifiques ou à s'associer aux États membres pour la mise en service de nouveaux équipements aéronautiques ou la recherche et le développement sur les technologies, les matériaux et d'autres phénomènes.

1.1.5. Les États sont encouragés à publier un processus simplifié et normalisé pour les autorisations de survol, en tirant parti de l'automatisation afin d'accélérer l'approbation des autorisations de survol pour les vols réguliers et non réguliers

1.1.6. Les États sont encouragés à inclure des dispositions spéciales pour les autorisations de survol (OVFC) et les arrêts non liés au trafic dans les accords bilatéraux de services aériens (BASA) et les accords multilatéraux afin de faciliter les exceptions aux exigences relatives aux autorisations de survol.

2.6 PRINCIPES FONDAMENTAUX

2.6.1 Les principes clés suivants doivent sous-tendre la PAAC pour guider le développement, la gestion et les opérations de l'industrie africaine de l'aviation civile.

2.6.1.1 La sécurité et la sûreté aériennes sont des priorités absolues.

2.6.1.1.1 La sécurité et la sûreté aériennes constituent le socle sur lequel repose le succès de l'industrie aéronautique et doivent donc revêtir une priorité absolue.

2.6.1.2 La libéralisation de l'industrie africaine du transport aérien doit être progressivement poursuivie.

2.6.1.2.1 La libéralisation des services aériens en Afrique doit être poursuivie avec vigueur et de façon continue en raison de son potentiel à améliorer la capacité, la connectivité, la qualité du service et le choix ainsi qu'à encourager des tarifs compétitifs. La coordination des horaires entre les compagnies aériennes africaines doit permettre de remédier au manque de connectivité sur des liaisons qui ne sont pas économiquement viables.

2.6.1.3 Nécessité de l'harmonisation, de la coordination et de la coopération

2.6.1.3.1 De par sa nature internationale, l'aviation doit être coordonnée afin de renforcer son efficacité, sa sécurité, sa sûreté et sa régularité. La coopération régionale est impérative en tant que moyen pour promouvoir l'harmonisation des politiques, des réglementations et des procédures en matière d'aviation, l'optimisation des ressources limitées et l'intégration des systèmes d'aviation.

2.6.1.4 Nécessité de donner une nouvelle impulsion à l'aviation

2.6.1.4.1 Une part importante des recettes générées par l'aviation doit être réinvestie dans le secteur pour assurer sa régénération et sa croissance. En outre, toutes les options de financement doivent être recherchées, y compris le financement public, les partenariats public-privé, l'investissement privé et l'aide au développement afin de financer de manière adéquate la surveillance de la sécurité, la fourniture d'infrastructures, le développement des ressources humaines, la capitalisation des compagnies aériennes, etc.

2.6.1.5 Réciprocité dans les relations internationales

2.6.1.5.1 Dans la pratique des relations internationales dans le domaine de l'aviation civile, l'échange de possibilités, d'obligations, de droits et de privilèges doit se faire de manière réciproque et conformément aux directives de l'UA.

2.6.1.6 Les ressources humaines sont essentielles à l'efficacité, la sécurité, la sûreté, la protection de l'environnement et la régularité de l'aviation.

2.6.1.6.1 La ressource humaine constitue le plus grand atout pour toute nation, secteur ou entreprise. Dans le domaine de l'aviation, les ressources humaines sont particulièrement importantes dans les domaines de l'efficacité, de la sûreté, de la sécurité, la protection de l'environnement et de la régularité, et doivent donc faire l'objet d'une attention particulière. La formation et le recyclage des professionnels, en qualité et en quantité, afin de relever les divers défis de l'industrie aéronautique, doivent être poursuivis sans relâche et leur maintien dans l'industrie aéronautique africaine doit être garanti.

2.6.1.7 De la nécessité de protéger l'environnement

2.6.1.7.1 L'aviation contribue malheureusement à la dégradation de l'environnement ; les États africains doivent donc contribuer à sa protection sous la direction de l'OACI et de l'Union africaine en tenant compte des capacités respectives des États africains. Les considérations relatives à la protection de l'environnement doivent être incluses dans tous les plans, politiques et stratégies nationaux de développement de l'aviation

2.6.1.8 L'OACI est la principale source d'orientation pour la mise en place de cadres réglementaires et institutionnels régionaux et nationaux dans le domaine de l'aviation. La CAFAC, en coordination avec l'OACI et d'autres parties prenantes, encourage la mise en œuvre des SARP et des

orientations nécessaires en matière de protection de l'environnement

2.6.1.8.1 Toutes les lois, réglementations et pratiques en matière d'aviation doivent être fondées sur la Convention de Chicago, les instruments de droit aérien et les orientations fournies par l'OACI.

2.6.1.9 Nécessité de renforcer les synergies sectorielles et l'intégration intermodale.

2.6.1.9.1 Il est nécessaire de créer des synergies entre le transport aérien et d'autres secteurs tels que le commerce, le tourisme, l'énergie, etc. Il est en outre nécessaire de mettre en place un système intermodal intégré pour assurer la fluidité du mouvement des passagers et des marchandises.

2.6.1.10 De la nécessité de consulter régulièrement les parties prenantes

2.6.1.11 La bonne mise en œuvre de la PAAC nécessite des consultations régulières entre les principales parties prenantes, principalement la Commission de l'UA (en tant que moteur de la politique), la CAFAC (en tant que responsable de la mise en œuvre de la politique), les États membres (étant donné leur responsabilité première en matière de surveillance de la sûreté, de la sécurité et de la protection de l'environnement) et les groupes économiques régionaux (en tant que coordinateurs régionaux) et les secteurs du commerce et du tourisme (en tant que bénéficiaires du transport aérien). Les consultations des parties prenantes doivent être répercutées en cascade aux niveaux régional et national, le cas échéant.

2.6.1.12 Concept et méthodologie de la régulation économique

2.6.1.13 Mettre en œuvre des mesures financières et non financières harmonisées pour la conformité des compagnies aériennes en termes de cohérence et de ponctualité des rapports financiers.

2.6.1.14 Élaboration d'indicateurs financiers objectifs pour évaluer les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces des différentes compagnies aériennes afin de prendre des mesures correctives. Les états financiers vérifiés ou les ratios financiers (par exemple, les ratios de rentabilité, les ratios de liquidité à long terme, la solidité financière) constituent une méthode de normalisation. En outre, ces caractéristiques économiques et ces stratégies concurrentielles donnent une indication des points forts potentiels qui doivent faire l'objet d'un examen plus approfondi.

2.6.1.15 L'évaluation des principaux indicateurs non financiers dans la mesure de la performance des compagnies aériennes, tels que la main-d'œuvre, l'équipement des aéronefs (acquisition, composition et utilisation de la flotte) et la maintenance, doit être appliquée en tant que symptômes d'une performance satisfaisante des compagnies aériennes.

2.6.1.16 Souligner l'importance d'autres mesures non financières telles que la gestion des opérations, l'organisation/la gestion générale, la gestion financière, les processus opérationnels internes, la technologie numérique comme facteurs cruciaux pour déterminer la santé financière des compagnies aériennes.

5.1.3.1 (v) Les États membres encouragent la coopération entre les compagnies aériennes africaines, y compris les services interlignes, les accords de partage de code, les accords de coentreprise, etc.

CHAPITRE III

CADRE INSTITUTIONNEL D'EXECUTION, DE RÉVISION ET DE MODIFICATION DE LA PAAC

3.0. La PAAC est un document cadre global et concis de politique qui forme la base des programmes régionaux, plans d'action, règles communes, règlements et directives africains.

3.1. Les institutions suivantes sont parties prenantes dans la mise en œuvre de la PAAC:

3.1.1. LE SOMMET DES CHEFS DE GOUVERNEMENT

3.1.1.1. Le Sommet des chefs d'Etat et de gouvernement de l'Union africaine a le pouvoir politique ultime d'adoption de la PAAC sur recommandation du Comité des ministres chargés de l'aviation civile.

3.1.2. LE COMITÉ MINISTÉRIEL

3.1.2.1. Le Comité des Ministres approuve la PAAC et adopte les amendements s'y rapportant. Le Comité examine les rapports sur l'application de la PAAC en ses sessions ordinaires. Le Comité doit également assurer un examen complet de la PAAC au moins une fois tous les 10 ans. Les plans d'action adoptés par les ministres doivent être en conformité avec la PAAC.

3.1.3. LA COMMISSION DE L'UNION AFRICAINE

3.1.3.1. La CUA a la responsabilité fonctionnelle de conseiller le Comité des Ministres dans l'élaboration, l'examen et la modification de la PAAC grâce aux conseils techniques de la CAFAC. Il est de la responsabilité de la CUA de garantir l'harmonie entre la PAFAC, les actes constitutifs et autres politiques de transport adoptés par l'UA, les CER et les Etats membres.

L'UA devra également s'assurer que les autres secteurs économiques n'adoptent pas des politiques qui ont un effet négatif sur la croissance de l'aviation civile africaine.

3.1.4. LA COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE (CAFAC)

3.1.4.1. La CAFAC en tant qu'institution spécialisée de l'UA doit servir de conseiller technique à la CUA et au Comité des Ministres sur toutes les questions relatives à l'examen et la mise en œuvre de la PAAC. À cet égard, la CAFAC est chargée de la coordination avec les États membres de l'OACI, les CER et les autres groupes d'intervenants, et de présenter des rapports réguliers sur l'état de mise en œuvre de la PAAC au Comité des Ministres et à la plénière de la CAFAC. Les programmes de travail et les plans d'action et de règlements harmonisés de la CAFAC doivent être en conformité avec la PAFAC.

3.1.5. ÉTATS MEMBRES

3.1.5.1. Les États membres veilleront à la mise en œuvre de la PAAC au niveau national et dans leurs activités bilatérales et multilatérales d'aviation civile. La PAAC vise à servir de guide pour les États membres dans le développement de politiques nationales d'aviation civile. Les Etats membres doivent donc revoir leurs politiques existantes et élaborer des politiques futures en conformité avec les dispositions de la PAAC.

3.1.6. LES COMMUNAUTES ECONOMIQUES REGIONALES (CER)

3.1.6.1. Les CER doivent coordonner la mise en œuvre de la PAAC dans leurs régions. LA PAAC devra servir de guide pour celles des CER qui souhaitent adopter des politiques régionales d'aviation civile. Les CER doivent donc revoir leurs politiques actuelles et futures, leurs plans d'action et réglementation dans le domaine de l'aviation civile afin de s'assurer qu'ils sont en conformité avec la PAAC.

3.1.7. AUTRES ORGANISMES REGIONAUX

3.1.7.1. Il conviendrait de décourager la prolifération des organisations régionales dans le domaine de l'aviation civile et, dans la mesure du possible, la CAFAC devrait en principe être habilitée à être l'organisme responsable de toutes les questions techniques dans le domaine de l'aviation civile. Toutefois, lorsque d'autres organismes régionaux, tels que le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD/Agence de planification et de coordination (NPCA) et la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA), sont impliqués dans les questions relatives à l'aviation civile, leurs activités devraient être menées en coordination avec la CAFAC afin d'éviter tout chevauchement et toute confusion. De telles activités doivent être conformes à la PAAC.

3.1.8. LES FOURNISSEURS DE SERVICES D'AVIATION CIVILE

3.1.8.1. Tous les fournisseurs de services d'aviation civile doivent promouvoir la mise en œuvre effective de la PAAC dans leurs domaines d'activité et veiller à ce que l'esprit de la PAAC soit respecté.

3.1.9. COMPAGNIES AERIENNES

3.1.9.1. L'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) en collaboration avec l'IATA doit coordonner les activités des compagnies aériennes africaines dans le cadre de la PAAC et être leur porte-parole eu égard à leurs opinions, intérêts et défis dans la mise en œuvre de la PAAC.

3.1.10. AÉROPORTS

3.1.10.1. Les exploitants d'aéroports africains sont encouragés à se réunir, de préférence sous l'égide d'une organisation (ou association) panafricaine, afin de faire valoir leurs intérêts et de faciliter la mise en œuvre harmonisée de la PAAC. Dans l'intervalle, les aéroports africains peuvent coordonner leurs activités régionales par le truchement de l'ACI-Afrique.

3.1.11. LES FOURNISSEURS DE SERVICE DE NAVIGATION AERIENNE(ANSP)

3.1.11.1. Les ANSP africains sont encouragés à se réunir de préférence dans le cadre d'une organisation / association panafricaine pour coordonner leurs vues et leurs intérêts et favoriser la mise en œuvre harmonisée de la PAAC. D'ici là les ANSP peuvent coordonner leurs activités régionales à travers la CANSO- Afrique.

3.2. RÉVISION ET MODIFICATION DE LA PAAC

1.1.1. L'aviation est une industrie internationale très dynamique et complexe. Aussi la PAAC n'est-elle pas conçue comme un document immuable. Certains développements peuvent né-

cessiter un examen et une modification de la politique, tels que les décisions politiques et les politiques de l'UA qui ont un impact sur l'aviation civile, les développements dans l'aviation civile internationale qui ont un impact sur l'aviation civile africaine, la nécessité de politiques plus détaillées pour guider les États membres afin de réglementer ou de délimiter les compétences dans des aspects spécifiques de l'aviation civile, la nécessité d'établir de nouveaux organismes régionaux dans le domaine de l'aviation civile et un examen périodique pour intégrer les décisions, résolutions et autres politiques adoptées par le Comité ministériel. Les besoins sont traités dans le cadre du processus de la CUA en collaboration avec la CAFAC.

1.1.2. Depuis l'adoption de la PAAC il y a plus de dix ans, le secteur de l'aviation a connu un formidable développement technologique, politique et socio-économique. De nouvelles initiatives et politiques ont été adoptées au niveau mondial et sur le continent africain, d'où la nécessité de veiller à ce que la politique reflète les récents développements et tendances dans les domaines de la sécurité, des systèmes de communication, de navigation et de surveillance (CNS), de la gestion du trafic aérien (ATM), de la sûreté, de la protection de l'environnement et de la protection des consommateurs, pour un développement durable du transport aérien en Afrique.

1.1.3. Il est également nécessaire de revisiter la PAAC afin de mettre l'Afrique sur un pied d'égalité avec le reste du monde et de veiller à ce que les avantages transformationnels de l'aviation, avec ses liens avec d'autres secteurs socio-économiques, tels que le commerce et le tourisme, augmentent la demande de transport aérien en Afrique et favorisent les investissements dans les infrastructures, les installations et le développement des ressources humaines, conformément à l'Agenda 2063 de l'UA.

1.1.4. Parmi les évolutions majeures qui ont eu un impact sur l'aviation civile mondiale et africaine et qui ont nécessité un réexamen et une modification de la PAAC, on peut citer :

- a)** L'Agenda 2063 de l'UA relatif à la déclaration sur la création du marché unique du transport aérien africain (MUTAA), adoptée par la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'UA en janvier 2015 ;
- b)** L'engagement des États membres de l'UA à appliquer immédiatement les principes de la Déclaration de Jubilé et à lancer le MUTAA d'ici 2018 ;
- c)** Les autres projets de l'Agenda 2063 – la ZLECA, la libre circulation des personnes et l'adoption d'un passeport africain ;
- d)** Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) ;
- e)** le Plan mondial de sécurité aérienne (GASP) ;
- f)** Le plan mondial de sûreté aérienne (GASeP) ;
- g)** Les mesures fondées sur le marché mondial (GMBM) - le système de compensation des émissions de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) sur l'environnement ;
- h)** L'utilisation accrue des nouvelles technologies, par exemple les systèmes de pilotage à distance des aéronefs (RPAS) à des fins commerciales et récréatives ;
- i)** Les objectifs de développement durable (ODD) des Nations unies et de l'OACI, dont 15 sur 17 ont un impact direct sur l'aviation civile ;
- j)** La création de nouveaux organismes régionaux dans le domaine de l'aviation civile, tels que les agences régionales d'enquête sur les accidents d'aviation (RAAIA) ; et
- k)** La nécessité d'intégrer les décisions, résolutions et politiques adoptées jusqu'à présent par le Comité des Ministres.

3.3. PROCÉDURE DE RÉVISION ET DE MODIFICATION DE LA PAAC

3.3.1. L'examen et /ou la modification de la PAAC peut être entrepris suivant les directives du

Comité des Ministres sur recommandation de la CUA et/ ou de la CAFAC

3.3.2. Les Etats membres et les CER peuvent demander une révision de la Politique. La CUA et la CAFAC doivent fournir des conseils suite à de telles demandes.

3.3.3. Les autres acteurs de l'aviation peuvent proposer des amendements à la PAAC. Toutefois, ces propositions doivent être examinées par la CAFAC qui doit prodiguer un avis technique sur les modifications proposées.

3.4. PÉRIODICITE DE RÉVISION ET MODIFICATION COMPLÈTES DE LA PAAC

3.4.1. Une révision complète de la PAAC doit être effectuée au moins une fois tous les dix ans.

PARTIE II: DISPOSITIONS TECHNIQUES

CHAPITRE IV

LÉGISLATION ET CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'AVIATION

4.0 PRÉAMBULE

4.0.1 La Convention de Chicago et ses annexes constituent la législation de base qui régleme-
mente la conduite des affaires internationales de l'aviation civile. En outre, d'autres instruments
tels que les conventions et protocoles ont été conclus dans des domaines spécifiques, y compris
la sécurité et la sûreté aérienne, la protection de l'environnement et la responsabilité des pas-
sagers et des tiers etc.

4.0.2 Au niveau national, chaque État membre de l'OACI devrait promulguer sa législation aéro-
nautique de base qui habilite la conduite et la surveillance des activités de l'aviation civile sur son
territoire. Cette législation complète et efficace de l'aviation devrait être compatible avec l'envi-
ronnement et la complexité de l'activité de l'aviation de l'État et d'être conforme aux exigences
contenues dans la Convention de Chicago. Les États membres devraient également adapter les
autres instruments internationaux du droit aérien auxquels ils sont signataires.

4.0.3 Les États doivent également adopter des réglementations adéquates pour répondre, au
minimum, aux exigences nationales émanant de la législation aéronautique de base et prévoir
standardiser les procédures opérationnelles, des équipements et des infrastructures y compris
la gestion de la sécurité, de la sûreté, de l'environnement et les systèmes de formation ainsi que
des mécanismes d'application, conformément aux SARP de l'OACI. Ces règlements, en termes
génériques, couvrent toutes les instructions, les règles, décrets, directives, séries de lois, exi-
gences, politiques et ordonnances.

4.1 LEGISLATION

4.1.1 OBJECTIF

4.1.1.1 L'objectif des États membres est de mettre en place les législations de base de l'avia-
tion promulguées par leurs parlements respectifs et conformément aux lois, règles et réglemen-
tations internationales en matière d'aviation.

4.1.2 DÉCLARATION DE POLITIQUE

4.1.2.1 Les États membres ont le pouvoir de mettre en place un code de réglementation de la navigation aérienne et les AAC auront les pouvoirs d'élaborer, de dresser et de réviser les réglementations d'exploitation pour qu'elles soient compatibles avec le code de réglementation sur la navigation aérienne qui doit être en conformité avec les législations de base de l'aviation des États.

4.1.3 STRATEGIES

4.1.3.1 Pour atteindre cet objectif, les éléments suivants doivent être accomplis:

(i) toutes les législations existantes en matière d'aviation civile dans les États membres doit être revues et modifiées pour incorporer les SARP actuelles de l'OACI;

(ii) les États membres doivent veiller à ratifier tous les instruments de droit aérien international sur l'aviation dont ils sont signataires et d'intégrer leurs dispositions dans les lois nationales;

(iii) les États membres habilite leurs AAC à faire appliquer et respecter toutes les conventions internationales, protocoles et résolutions ;

(iv) les États membres veillent à ce que toutes leurs législations relatives à l'aviation soient examinées et révisées pour être en conformité avec la présente politique;

(v) les États membres veillent la mise en œuvre en temps opportun

des résolutions de l'UA et de la CAFAC.

4.2 CADRE REGLEMENTAIRE

4.2.1 OBJECTIF

4.2.1.1 L'objectif des États membres est d'établir et/ou de renforcer un système réglementaire efficace de l'aviation civile qui favorisera le développement durable de l'aviation civile en Afrique.

4.2.2 DÉCLARATION DE POLITIQUE

4.2.2.1 Les États membres doivent mettre en place des systèmes efficaces et durables de supervision réglementaire.

4.2.3 STRATEGIES

4.2.3.1 Pour atteindre l'objectif ci-dessus, les éléments suivants doivent être accomplis:

(i) les États membres doivent mettre en place des AAC autonomes, dotées des pleins pouvoirs réglementaires d'application et de contrôle sur l'industrie de l'aviation dans les États respectifs sans aucune interférence ;

(ii) les États membres veilleront à assurer un financement adéquat pour les AAC ;

(iii) la CAFAC travaillera avec le soutien des États membres dans la mise en place d'AAC autonomes;

(iv) les RSOO des États membres seront des organisations sous forme collaboratives afin de renforcer leurs capacités de surveillance grâce à l'optimisation des ressources ;

(v) Les États membres et les CER doivent adopter et assurer la mise en œuvre effective de toutes les résolutions, règles et règlements harmonisés de l'UA et de la CAFAC .

CHAPITRE V

TRANSPORT AERIEN

5.0. PRÉAMBULE

5.0.1. À l'échelle mondiale, le transport aérien est devenu un catalyseur du développement économique durable et un moteur essentiel de la croissance socio-économique mondiale, car il fournit un réseau de transport mondial. Le transport aérien joue un rôle essentiel pour faciliter le tourisme, le commerce, la circulation des marchandises, la création d'emplois, l'amélioration du niveau de vie, la réduction de la pauvreté et l'augmentation des revenus. C'est souvent le moyen de transport le plus rapide pour se rendre dans des régions éloignées ou en revenir, et il favorise l'inclusion sociale en reliant les personnes qui vivent dans ces communautés au reste de leur pays. Le réseau de transport aérien facilite l'acheminement rapide de l'aide humanitaire et la livraison d'urgence de fournitures médicales partout dans le monde. La mise en œuvre de l'accord de libre-échange continental africain ne sera pas possible sans une amélioration de la connectivité des transports aériens intra-africains.

5.0.2. La tendance, à travers le monde, est la libéralisation des entreprises et des services de transport aérien. L'objectif de la libéralisation est de réduire et finalement éliminer les restrictions inutiles, afin de permettre l'existence de plus d'acteurs dans l'industrie et de favoriser l'accès libre aux marchés. La suppression des restrictions crée un environnement favorable à des alliances et / ou des fusions entre les fournisseurs de services, améliore l'inter-connectivité entre les vols donnant ainsi aux utilisateurs plus de choix et encourageant l'utilisation des services aériens. La réalisation d'un développement économique durable en Afrique dépend fortement du développement du transport aérien et de l'amélioration de la connectivité aérienne au sein du continent. Alors que de nombreux marchés du transport aérien entre l'Afrique et l'extérieur de l'Afrique ont été libéralisés dans une large mesure, la plupart des marchés du transport aérien intra-africain restent largement fermés en raison des BASA restrictifs

5.0.3. En Afrique, avec l'adoption de la décision de Yamoussoukro de 1999, la rapidité et le rythme de la libéralisation ont permis d'accroître l'accès aux marchés du transport aérien, l'harmonisation des politiques de transport aérien et le libre échange des droits de trafic. La mise en œuvre intégrale de la décision de Yamoussoukro dans le cadre du marché unique du transport aérien africain (MUTAA) et de son cadre réglementaire solide renforcerait la réalisation des objectifs de l'Agenda 2063 de l'UA et garantirait le développement durable du transport aérien et la réalisation des avantages socio-économiques qui y sont associés.

5.1. LIBERALISATION DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN

5.1.1. OBJECTIFS

5.1.1.1. L'objectif des Etats membres est de :

i. développer une industrie du transport aérien libéralisé, agile et concurrentiel qui répond rapidement aux dictats du marché, les développements technologiques et les tendances mondiales, et

ii. Promouvoir la mise en œuvre du marché unique du transport aérien africain (MUTAA) par la pleine application de la décision de Yamoussoukro (DY) afin de promouvoir le programme d'intégration économique du continent.

5.1.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE

5.1.2.1. Il doit y avoir un Marché unique du transport aérien africain libéralisé, concurrentiel et économiquement viable.

5.1.3. STRATEGIES

5.1.3.1. Pour atteindre les objectifs ci-dessus, les éléments suivants doivent être accomplis:

(i) les États membres doivent veiller à la pleine mise en œuvre de la

Décision de Yamoussoukro ;

(ii) la CAFAC, en sa qualité d'agence d'exécution de la décision de Yamoussoukro (DY), doit travailler avec les Etats et les Communautés économiques régionales (CER) pour assurer la pleine mise en œuvre de la DY;

(iii) les États membres doivent veiller à ce que toutes les politiques de transports aériens soient compatibles avec la Décision de Yamoussoukro ;

(iv) les États membres doivent supprimer et / ou lever toutes les barrières telles que le service d'immigration, les douanes, etc., facilitant de facto conformément aux protocoles de l'UA sur la libre circulation des personnes et la zone de libre-échange continentale africaine. En outre, les États membres harmonisent les réglementations en matière de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement de manière à ce qu'un régime universel d'autorisation et d'approbation soit applicable sur le continent africain.

(v) les États membres doivent encourager la coopération entre les compagnies aériennes africaines ;

(vi) les États membres doivent encourager les investissements du secteur privé, le partenariat et la pleine participation dans les entreprises de transport aérien ;

(vii) les États membres doivent garantir le développement des infrastructures pour faire face à la croissance du trafic actuel et futur ;

(viii) les tarifs et droits de douane entre les Etats membres doivent être libéralisés. Les autorités respectives de l'aviation civile doit garantir à ce que les compagnies aériennes ne s'engagent pas dans un anti-trust et dans des pratiques prédatrices.

(ix) Les États membres souscrivent à l'engagement solennel de mettre en œuvre le marché unique du transport aérien africain (MUTAA) .

(x). Les États membres sont guidés, dans l'application du cadre réglementaire multilatéral du marché unique des transports aériens en Afrique (Règlement continental sur la protection des consommateurs et la concurrence), par la recherche d'un équilibre entre les intérêts de tous les fournisseurs de services.

xi) Les États membres favorisent un développement efficace, rentable et durable des transports aériens en Afrique.

(xii). Les États membres créent des conditions de concurrence équitables pour tous les acteurs du secteur de l'aviation afin de garantir une industrie aéronautique africaine forte et durable qui soit compétitive dans un environnement mondial et libéralisé ;

(xiii). Les États membres garantissent la non-discrimination et la transparence dans l'application des tarifs et des redevances, et ce, par le biais d'engagements consultatifs avec les utilisateurs, conformément à la réglementation économique en vigueur dans l'État membre en se conformant aux politiques et aux lignes directrices de l'OACI ;

(xiv). Les États membres s'assurent que les investissements dans les capacités répondent à la demande actuelle et future de manière rentable ; et

xv) Les États membres veillent à ce que les prestataires de services consultent les utilisateurs et à ce que des systèmes appropriés de gestion des performances soient mis en place.

5.2. ACCORDS DE SERVICES AERIENS

5.2.1. OBJECTIFS

5.2.1.1. Les objectifs des États membres sont de :

(i) Participer activement à la négociation d'accords internationaux de services aériens afin d'accroître les services commerciaux internationaux de transport aérien entre les États ; et

(ii) Établir des mécanismes permettant d'adhérer aux principes de négociation des accords de services aériens tels que stipulés dans le DA et dans les lignes directrices de l'UA pour la négociation des BASA avec des tiers, et aux principes de négociation des accords de services aériens tels que stipulés dans l'article 3 du MUTAA.

5.2.2. DECLARATION DE POLITIQUE

5.2.2.1. La négociation d'accords de services aériens avec des pays tiers doit être guidée principalement par les considérations économiques et les principes de la réciprocité qui vont assurer des chances égales et équitables, tel que stipulés dans la DY, le MUTAA et la PAAC.

5.2.3. STRATEGIES

5.2.3.1. Pour atteindre ces objectifs, les éléments suivants doivent être accomplis :

(i) la négociation d'accords de services aériens entre les États membres doit être en conformité avec la DY et la PAAC ;

(ii) La négociation d'accords de services aériens par les États membres avec des pays tiers doit être conforme aux lignes directrices externes de l'Union africaine sur la négociation d'accords de services aériens.

iii) afin de garantir des chances égales et équitables pour les compagnies aériennes africaines, tout accord de services aériens signé avec les pays tiers inclura l'option 2 des directives de l'OACI sur l'attribution des créneaux horaires qui stipule que:

«Chaque Partie doit faciliter le fonctionnement des services convenus par les compagnies aériennes désignées de l'autre partie, y compris l'octroi de créneaux horaires nécessaires d'atterrissage et de décollage qui sont soumis aux règles et réglementations nationales et internationales en vigueur, et en conformité avec le principe de chances justes et égales, de la réciprocité, de la non-discrimination et de la transparence ».

« Les deux parties doivent déployer tous les efforts pour résoudre tout différend sur la question des créneaux horaires affectant le fonctionnement des services convenus à travers la consultation et la négociation et en conformité avec les dispositions de l'article 11 (consultation) ou par le biais des dispositions de règlement des différends de l'article 8 règlement de différends) ».

5.3. ATTRIBUTION DE LICENCES DE TRANSPORT AÉRIEN

5.3.1. OBJECTIF

5.3.1.1. L'objectif des Etats membres dans l'octroi de licences de transport aérien et des permis sera de promouvoir la croissance et la saine concurrence, tout en équilibrant les intérêts de l'industrie aéronautique, les voyages des passagers et le continent dans son ensemble.

5.3.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE

5.3.2.1. Les États membres octroient les licences et permis de transport aérien aux transporteurs aériens qui remplissent les critères d'éligibilité énoncés dans la Décision de Yamoussoukro et de toute autre condition qui peut être fixée par la CAFAC.

5.3.3. STRATEGIES

5.3.3.1. Pour atteindre l'objectif ci-dessus, les éléments suivants doivent être accomplis:

(i) les compagnies aériennes qui seront désignées doivent se conformer aux critères d'éligibilité fixés par la Décision de Yamoussoukro ;

(ii) le transporteur aérien doit également posséder un certificat de transporteur aérien dûment délivré et en conformité avec les SARP ;

(iii) un État membre peut désigner un transporteur aérien éligible d'un autre Etat membre pour exploiter des services aériens en son nom ;

(iv) un État membre a le droit de désigner une compagnie de transport aérien détenue et effectivement contrôlée par lui et / ou d'autres États signataires de la DY pour exploiter des services aériens en son nom.

5.4. CONCURRENCE ET PROTECTION DES CONSOMMATEURS

5.4.1. OBJECTIFS

5.4.1.1. Les objectifs des Etats membres sont les suivants:

i) Encourager une concurrence saine en créant des conditions de concurrence équitables pour

toutes les parties prenantes du secteur de l'aviation afin de garantir une industrie aéronautique africaine forte et durable qui soit compétitive dans un environnement mondial et libéralisé ;

ii) protéger les droits des consommateurs contre tout traitement inéquitable dans la fourniture de services et accroître leur confiance dans les services aériens sur le continent ; et

iii) Fournir une base d'indemnisation aux consommateurs de services aériens pour toute violation de leurs droits par les prestataires de services de transport aérien, ainsi qu'un mécanisme permettant aux consommateurs de demander réparation.

5.4.2. DECLARATIONS DE POLITIQUE

5.4.2.1. Les autorités de l'aviation et les prestataires de services doivent mettre en place des unités de service du consommateur pour éclairer les consommateurs des services d'aviation sur leurs droits et responsabilités ainsi que de répondre à leurs doléances.

5.4.2.2. Tout fournisseur de services de l'aviation doit éviter toute forme de prix abusifs et autres comportements anticoncurrentiels

5.4.3. STRATEGIES

5.4.3.1. Conformément à ces objectifs:

(i) les États membres doivent faciliter la création d'un Conseil des consommateurs de l'aviation. Ce Conseil sera composé des intervenants de l'industrie, y compris les utilisateurs ;

(ii) les autorités de l'aviation civile doivent surveiller les activités des compagnies aériennes, d'agents de voyage, de groupeurs fret, de sociétés d'assistance en escale et autres prestataires de services pour garantir la conformité avec les règlements qui régissent leurs activités et la protection des consommateurs de leurs services ;

(iii) La CAFAC fait appliquer les règles de concurrence adoptées dans le secteur aérien Services de transport et mécanisme de règlement des différends.

(iv) La CAFAC veille à ce que les règles de concurrence mises en place couvrent de manière adéquate les pays tiers et les entreprises de pays tiers dont les activités peuvent avoir pour effet de fausser la concurrence.

(v). Les États membres favorisent et garantissent une concurrence libre et loyale dans les services de transport aérien intra-africains afin de développer l'industrie du transport aérien et de contribuer au bien-être des citoyens des États parties.

(vi) Les États membres s'engagent à veiller à ce que soient interdits tout accord entre compagnies aériennes, toute décision prise par une association de compagnies aériennes et toute pratique concertée qui affecte négativement la libéralisation des services de transport aérien intra-africains et qui a pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser la concurrence.

(vii). Les États membres et les CER veillent à ce que la législation ou les mesures administratives mises en place ne soient pas discriminatoires à l'égard de la prestation de services par les compagnies aériennes ou les associations de compagnies aériennes d'autres États parties.

(viii) Les États membres ou une communauté économique régionale, avant de promulguer une législation ou d'adopter des mesures administratives qui, à leur avis, peuvent avoir pour effet de

discriminer les transporteurs aériens d'autres États parties, invitent l'agence d'exécution (CAFAC) à examiner la législation en question et à recommander la modification appropriée de toute disposition qui pourrait, directement ou indirectement, permettre ou promouvoir un comportement anticoncurrentiel.

5.5. ASSURANCE

5.5.1. OBJECTIF

5.5.1.1. Le souhait des États membres est de s'assurer que les transporteurs aériens et autres fournisseurs de services aéronautiques de mettre en place une couverture d'assurance adéquate pour leurs opérations.

5.5.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE

5.5.2.1. La responsabilité de l'assurance des transporteurs aériens requise pour la coque, les passagers, l'équipage, les bagages et les tiers, tout comme l'assurance des autres fournisseurs de services et tiers doit être en conformité avec les normes et les bonnes pratiques internationales.

5.5.3. STRATÉGIES

5.5.3.1. Pour atteindre cet objectif, les éléments suivants doivent être assurés:

- i.** la couverture assurance des Passagers, du fret, de la limitation de responsabilité civile des tiers, de l'équipage et du personnel des compagnies aériennes, et de la formation des instructeurs et des stagiaires sur les avions doit être réglementée ;
- ii.** le régime de responsabilité d'assurance pour les transporteurs aériens désignés doit être appliqué conformément aux limites publiées de l'OACI ou comme expressément prévu par la CAFAC ;
- iii.** les transporteurs aériens souhaitant s'engager dans des opérations internationales doivent adopter les limites de responsabilité prévues à la convention de Montréal de 1999 et qui s'énoncent comme suit:
- iv.** Les États membres adoptent des limites de responsabilité harmonisées pour les opérations nationales. Ces limites sont déterminées par la CAFAC en consultation avec les États et sont incluses dans une annexe à la présente politique (PAAC).
- v.** Les prestataires de services du secteur de l'aviation, y compris les exploitants d'aéroports et les opérateurs de navigation aérienne, mettent en place une couverture d'assurance responsabilité civile adéquate.
- vi.** Les États membres procèdent à une évaluation/enquête périodique des risques des aéroports, des prestataires de services de navigation aérienne et autres et de leur environnement d'exploitation afin de déceler les insuffisances et d'atténuer les risques.
- vii.** Les États membres signent et ratifient toutes les conventions et Protocoles relatifs aux risques pour l'aviation civile.

5.6. TARIFS ET REDEVANCES AERONAUTIQUES

5.6.1 La prolifération de divers impôts et taxes sur les passagers, les aéroports et les compagnies aériennes et sur le transport aérien, ainsi que les redevances de concession et les loyers disproportionnés ou injustifiés des opérateurs à l'égard des gouvernements, constituent un obstacle au transport aérien. Seules des redevances justifiables, équitables et non discriminatoires sur les passagers, les aéroports, les compagnies aériennes et le transport aérien sont acceptables, car elles ont par ailleurs un impact économique négatif qui entrave le développement durable des aéroports et du transport aérien.

5.6.1.1 L'aviation est un moteur important du développement économique mondial. En tant que tel, le transport aérien

Le transport est déjà un contributeur important pour les autorités fiscales locales et nationales dans le monde entier, par le biais des droits des passagers, de la taxe intérieure sur la valeur ajoutée (TVA), des douanes ou de l'immigration et d'autres prélèvements divers. En fait, le transport aérien finance entièrement l'exploitation et le développement de ses infrastructures par des redevances d'utilisation et est en outre soumis à des taxes, contribuant directement aux caisses de l'État - un apport financier substantiel par rapport aux autres modes de transport.

5.6.1.2 Une charge fiscale élevée limite les avantages économiques potentiels du transport aérien. De nombreux gouvernements du monde entier considèrent le transport aérien comme un luxe pour les riches, malgré une diminution radicale du coût réel du transport aérien au cours des dernières décennies. Fiscalité décourage la demande de transport aérien, ce qui limite la connectivité. La taxe élevée Dans certains pays, les charges qui pèsent sur eux les empêchent de tirer pleinement parti des avantages économiques qu'offrent les transports aériens. que les transports peuvent apporter à la société mondialisée d'aujourd'hui.

5.6.1.3 Par conséquent, seuls les taxes et droits de douane sur l'aviation approuvés, justifiables, équitables et non discriminatoires doivent être pris en considération. Toute recette générée par le transport aérien doit être spécifiquement affectée au secteur de l'aviation.

5.6.1. OBJECTIF

5.6.1.1. L'objectif des États membres est de faire en sorte que tous les tarifs et redevances aéronautiques soient simples, cohérents, économiques et non discriminatoires, conformément à la politique et aux lignes directrices de l'OACI.

5.6.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE

5.6.2.1. Les fournisseurs de services aéronautiques devront fixer les tarifs et les redevances en consultation avec les utilisateurs de leurs services et en conformité avec la politique et directives de l'OACI et déposer ces tarifs et frais auprès de l'autorité de régulation.

5.6.3. STRATEGIES

5.6.3.1. Pour réaliser cet objectif, les éléments suivants doivent être respectés:

i) les États membres veilleront à ce que les redevances aéronautiques soient appliquées uniquement aux services rendus ;

ii) Les États membres veillent à ce que le système de tarification soit simple et adapté à une application générale.

iii) tous les frais d'utilisation doivent être en conformité avec la politique et les directives de l'OACI et les meilleures pratiques internationales ;

iv) Les États membres élaborent, révisent et harmonisent les politiques relatives aux taxes et redevances aéronautiques ainsi qu'aux autres tarifs non tarifaires, en consultation avec les utilisateurs des services.

v) Toutes les redevances aéronautiques doivent être déposées auprès de l'Aviation civile chargées de la lutte contre les pratiques anti-trust et de la protection des consommateurs.

Les autorités de l'aviation civile, les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne veillent à ce que les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne ne soient appliquées que pour couvrir les coûts de fourniture d'installations et de services pour l'aviation civile, et à ce que les fournisseurs de services consultent les utilisateurs avant de mettre en œuvre ces redevances.

vi) Les autorités de l'aviation civile veillent à ce que les tarifs et les redevances sont déterminés sur la base de principes comptables sains et peuvent refléter, le cas échéant, d'autres principes économiques, à condition que ceux-ci soient conformes aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale et à la présente politique (PAAC).

vii) Les autorités de l'aviation civile veillent à ce que les tarifs et redevances

ne sont pas imposées de manière à décourager l'utilisation des installations et des services nécessaires à la sécurité.

(vii) Les États membres qui participent aux négociations, accords et arrangements commerciaux relatifs au transport aérien international

a) assurent la coordination interne dans les administrations nationales et, en particulier, la participation directe des autorités aéronautiques et de l'industrie aéronautique aux négociations ;

b) veillent à ce que les représentants soient pleinement informés des dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, des caractéristiques particulières du transport aérien international et de ses structures, accords et arrangements réglementaires ;

c) tenir compte des droits et obligations vis-à-vis de ceux des États membres de l'OACI qui ne sont pas membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) ; et

d) examiner attentivement les implications de toute proposition d'inclusion d'un service ou d'une activité de transport aérien supplémentaire dans l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), en tenant compte, en particulier, du lien étroit entre les aspects économiques, environnementaux, de sécurité et de sûreté du transport aérien international.

viii) Les États membres font tout leur possible, conformément à l'article 15 de la convention, pour publier les redevances qu'un État membre peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation des installations de navigation aérienne et des aéroports par les aéronefs de tout autre État membre.

ix) Les États membres veillent à l'établissement de règlements économiques qui doivent servir de base à la consultation des usagers sur les questions de redevances d'utilisation

5.7. REGLEMENTATION ECONOMIQUE DES AEROPORTS ET DES SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE

5.7.1. OBJECTIF

5.7.1.1. L'objectif des Etats membres est d'assurer la sécurité et la sûreté des opérations, l'aménagement des infrastructures, la promotion de la concurrence et l'accès équitable des utilisateurs aux aéroports et aux services de navigation aérienne à des tarifs et redevances conformes aux politiques et directives de l'OACI et à la PAAC.

5.7.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE

5.7.2.1. Les États membres, par l'entremise des autorités de l'aviation civile, réglementent l'économie de leurs aéroports et services de navigation aérienne respectifs conformément aux principes et aux meilleures pratiques internationaux.

5.7.3. STRATÉGIE

5.7.3.1. Pour atteindre cet objectif visé des Etats membres:

(i) les autorités de l'aviation civile doivent mettre en place les mécanismes nécessaires à régler les aspects économiques de leurs aéroports respectifs et de la navigation aérienne ;

(ii) les États membres, leurs aéroports et les ANSP peuvent recourir aux politiques de l'OACI sur les redevances (Doc 9082) en se référant aux documents d'orientation concernant le financement des infrastructures : Manuel sur l'économie de l'aéroport (Doc 9562) et au Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne (Doc 9161) ;

(iii) les États membres devront veiller à ce que les recettes générées par le secteur de l'aviation civile soient réinvestis dans ce secteur, conformément aux politiques de l'OACI sur les redevances (Doc 9082), tout en s'abstenant d'imposer des taxes à la vente ou l'utilisation du transport aérien international (Doc 8632) ;

(iv) les États membres, leurs aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne doivent accorder une attention particulière aux politiques de l'OACI sur les redevances (Doc 9082) lors de l'examen d'un projet de préfinancement des infrastructures ;

(v) les autorités de l'aviation civile, les aéroports et les fournisseurs des services de la navigation aérienne doivent s'assurer que les redevances d'aéroport et des services de navigation aérienne ne sont appliqués que pour couvrir les coûts des installations et des services de l'aviation civile, et que les fournisseurs de services doivent consulter les utilisateurs au sujet de ces redevances.

5.8. FACILITATION

5.8.1. OBJECTIF

5.8.1.1. Le souhait des États membres est d'assurer la fluidité et la facilité du trafic aérien dans leurs aéroports et territoires conformément à l'annexe 9 (Facilitation) de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

5.8.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE

5.8.2.1. Les États membres veilleront à la facilitation efficace du trafic aérien grâce à leurs aéroports et leurs territoires.

5.8.3. STRATEGIES

5.8.3.1. Pour réaliser cet objectif, les éléments suivants doivent être accomplis:

i) Les États membres élaborent et mettent en œuvre un programme national de facilitation du transport aérien conformément à l'annexe 9 de l'OACI.

ii) Les États membres établissent des comités nationaux de facilitation du transport aérien afin de coordonner les activités de facilitation entre les ministères, agences et autres organisations de l'État concernés ou responsables de divers aspects de l'aviation civile internationale et d'autres grandes questions politiques.

iii) Les États membres créent des comités de facilitation des aéroports conformément à l'annexe 9 de l'OACI et au manuel de facilitation.

iv) Les États membres appliquent toutes les normes de l'OACI relatives aux documents de voyage, conformément à l'annexe 9 de l'OACI

v) Les États membres établissent et mettent en œuvre des processus et des systèmes d'échange de données sur les passagers, y compris les informations préalables sur les passagers (API) et le dossier passager (PNR).

vi) Les États membres envisagent d'assouplir les exigences et les formalités d'immigration entre eux, conformément à l'aspiration de l'UA sur la libre circulation des personnes. Il s'agit de faciliter la circulation rapide des personnes à l'intérieur de l'Afrique et de promouvoir ainsi les activités économiques, les investissements et l'intégration du continent africain.

vii) Les formalités de dédouanement des passagers et du fret seront automatisées dans tous les aéroports du continent. Par conséquent, tous les aéroports internationaux du continent doivent être équipés d'appareils de radioscopie des bagages, d'appareils de contrôle des passeports et d'autres équipements nécessaires.

viii) Les États membres doivent mettre en place les équipements appropriés pour renforcer la coordination et les consultations entre les douanes, l'immigration, la sécurité aérienne (AVSEC) et les autres organismes gouvernementaux concernés.

ix) Les États africains envisagent d'assouplir les exigences en matière d'immigration

x) et les formalités entre eux afin de faciliter la circulation rapide des personnes entre eux, favorisant ainsi les activités économiques, les investissements et l'intégration du continent africain.

5.9. PANDEMIES ET URGENCES

5.9.1. OBJECTIF

5.9.1.1. Le souhait des États membres est de mettre en place une bonne coordination des plans d'urgence de l'aviation en préparation de l'apparition de maladies transmissibles posant un risque de santé publique et /ou d'urgence de santé publique.

5.9.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE

5.9.2.1. La réponse des États- membres à la menace de pandémie doit être opportune, robuste, coordonnée et bien harmonisée conformément aux politiques et directives de l'OACI et de l'Organisation mondiale de la Santé(OMS).

5.9.3. STRATEGIES

5.9.3.1. Pour réaliser cet objectif, les éléments suivants doivent être accomplis:

(i) les États membres ont des plans nationaux d'intervention d'urgence de l'aviation en cas d'apparition de maladies transmissibles, conformément aux annexes 9, 11 et 14 de l'OACI ;

(ii) les exploitants des aéroports dans les États membres devront adopter les directives spécifiques des aéroports sur l'épidémie de maladies transmissibles telles que élaborées par le Conseil International des Aéroports (ACI) ;

(iii) les compagnies aériennes africaines devront adopter les directives spécifiques des aéroports sur l'épidémie de maladies transmissibles telles que élaborées par l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA) ;

(iv) l'UA et la CAFAC doivent soutenir les États membres à faire face aux flambées de maladies transmissibles posant un risque de santé publique ou d'une urgence de santé publique.

v) Les États membres adhèrent à l'accord de collaboration de l'OACI pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans l'aviation civile (CAPSCA), afin d'améliorer la planification de la préparation et la réaction aux événements de santé publique qui touchent le secteur de l'aviation.

vi) Les États membres disposent d'un plan national d'urgence sanitaire dans le domaine de l'aviation en cas de flambée de maladies transmissibles, conformément aux annexes 5.10.3.1 de l'OACI

vii) Les États membres adhèrent à l'arrangement de collaboration de l'OACI pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans l'aviation civile (CAPSCA), afin d'améliorer la planification de la préparation et la réaction aux événements de santé publique qui touchent le secteur de l'aviation.

viii) Les États membres disposent d'un plan national d'urgence en matière de santé publique pour l'aviation en cas d'apparition de maladies transmissibles, conformément aux annexes 6, 9, 11, 14 et au document 4444 de l'OACI (PANS-ATM).

(ix). Les États membres mettent en place un plan aérien national qui suit les orientations fournies par l'OACI et les orientations de l'OMS en matière de préparation aux épidémies de maladies transmissibles.

(x). Les États membres mettent en place un programme national de facilitation du transport aérien (NATFP) et un comité national de facilitation du transport aérien (NATFC) qui clarifie les rôles et les responsabilités de tous les organismes et ministères gouvernementaux concernés et des autres parties prenantes en matière de prévention et de propagation des maladies.

5.10. STATISTIQUES, PREVISION ET PLANIFICATION

5.10.1. OBJECTIF

5.10.1.1. L'objectif des Etats membres est de mettre à jour la base de données sur les activités et les opérations de l'aviation en vue de faciliter la prévision et la planification pour le développement ordonné du transport aérien.

5.10.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE

5.10.2.1. Les États membres établissent des systèmes de collecte, de compilation et de traitement des données et des informations sur toutes les activités aériennes relevant de leur juridiction et de leur exploitation, qui doivent être facilement accessibles au secteur et aux autres parties prenantes pour la prise de décisions et l'élaboration de politiques visant à améliorer la sécurité et l'efficacité opérationnelle et économique du transport aérien.

5.11.3. STRATEGIES

5.11.3.1. Pour atteindre cet objectif, les États membre doivent:

i) Mettre en place le système nécessaire en utilisant le système d'analyse des métadonnées de l'OACI pour saisir, traiter, analyser et publier les données du secteur afin de permettre aux États membres de prendre des décisions plus éclairées.

ii) Mettre en place des systèmes de collecte et de traitement des données.

iii) Soumettre des déclarations statistiques à la CAFAC, à l'OACI et à d'autres organisations internationales, le cas échéant.

iv) La CAFAC établit un programme de collecte de données sur l'aviation qui doit être géré par l'agence d'exécution (le programme doit être connu sous le nom de Programme africain sur les données de l'aviation - AfPAD) pour couvrir les domaines du transport et de la facilitation du transport aérien, de la sûreté, de la sécurité, de la protection de l'environnement, du tourisme, du commerce et d'autres domaines connexes.

5.12. PARTICIPATION EFFECTIVE DANS LES ORGANISATIONS RÉGIONALES ET INTERNATIONALES

5.12.1. OBJECTIF

5.12.1.1. L'objectif des Etats membres est de continuer à participer activement et d'être représentés dans les organisations de l'aviation régionale et internationale afin de se tenir au courant des événements et de participer à l'élaboration des politiques pour protéger les intérêts sécuritaires de la région.

5.12.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE

5.12.2.1. Les États membres continueront à participer activement aux organisations de l'aviation régionale et internationale pour y poursuivre leurs intérêts nationaux et ceux du continent.

5.12.3. STRATEGIES

5.12.3.1. Pour réaliser cet objectif:

- (i) les États membres doivent inciter leur personnel de l'aviation et les organismes d'être membres d'associations régionales et internationales ;
- (ii) les États membres veilleront à promouvoir l'emploi des citoyens africains dans les organisations régionales et internationales ;
- (iii) les États membres devront payer en temps opportun leurs contributions et cotisations aux organisations régionales et internationales, en particulier la CAFAC et l'OACI ;
- (iv) les États membres doivent participer activement aux activités des organisations régionales et internationales y compris la fréquentation des réunions, séminaires et conférences ;
- (v) la CAFAC doit coordonner et faciliter la participation des États membres et les CER dans les organisations de l'aviation internationale ;
- (vi) la CAFAC doit favoriser l'intérêt des États de l'Afrique dans sa relation avec les autres États, l'OACI et les organisations sœurs telles que ECAC, LACAC, ACAC, etc.

CHAPITRE VI

AÉROPORTS

6.0. PRÉAMBULE

6.0.1. La responsabilité d'aménager, conserver et gérer les aéroports, y compris la fourniture de sécurité, de sauvetage et des services d'incendie et les installations, entre autres, sont dévolus à des opérateurs d'aéroports. Les Gouvernements des États membres continuent à donner leur plein appui dans le domaine de la sécurité, en accord, toutefois, avec la tendance partout dans le monde, le système aéroportuaire dans le continent devrait être libéralisé et commercialisé avec la participation accrue du secteur privé.

6.0.2. Les aéroports doivent donc être aménagés conformément aux directives de l'OACI, qui prévoient l'autosubsistance et découragent l'utilisation des fonds générés par un système aéroportuaire pour financer d'autres aéroports.

6.1. AMENAGEMENT ET MAINTENANCE DES AEROPORTS

6.1.1. OBJECTIF

6.1.1.1. L'objectif des États membres dans l'aménagement et l'entretien des aéroports et des infrastructures connexes est de garantir un système aéroportuaire sécurisé, sûr, fonctionnel, convivial et rentable.

6.1.2. DECLARATION DE POLITIQUE

6.1.2.1. Les États membres doivent s'assurer que leurs aéroports et les infrastructures connexes sont correctement aménagés et gérés en prenant en considération les intérêts aussi bien de toutes les parties prenantes que de l'économie nationale.

6.1.3. STRATEGIES

6.1.3.1. Pour atteindre cet objectif:

- (i) tous les aéroports doivent être aménagés en conformité avec les plans directeurs respectifs des aéroports et l'utilisation des lots de terres approuvés par les Autorités de l'Aviation civile ;
- (ii) le partenariat public / privé doit être encouragé dans l'aménagement et l'entretien des aéroports ;
- (iii) les autorités aéroportuaires doivent s'assurer que des consultations adéquates avec tous les intervenants sont effectuées durant toutes les périodes de conception, du processus de planification et de mise en œuvre.

6.2. EXPLOITATION ET GESTION DES AEROPORTS

6.2.1. OBJECTIFS

6.2.1.1. Les objectifs des Etats membres sont les suivants:

- i) avoir un système aéroportuaire, autonome, concurrentiel et commercial / privatisé ;
- ii) assurer une sécurité et sûreté adéquates dans les aéroports et les installations connexes ;
- iii) assurer que les aéroports jouent leur rôle de manière efficiente dans la promotion de la croissance durable du transport aérien ;
- iv) coopérer avec d'autres pays hors du continent et les organisations internationales pour assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale.

6.2.2. DÉCLARATIONS DE POLITIQUE

6.2.2.1. Les États membres doivent s'assurer que les systèmes de leurs aéroports fournissent la capacité suffisante qui favorisera le développement solide et durable du transport aérien.

6.2.2.2. Les États membres doivent encourager la participation du secteur privé dans l'aménagement et la maintenance des aéroports

6.2.2.3. Les aéroports des États membres doivent être certifiés par les Autorités de l'aviation civile conformément aux SARP de l'OACI.

6.2.2.4. Les États membres doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter toute interventions illicite avec des avions, des installations et équipements de l'aviation civile sur son territoire, aider à prévenir de tels genres d'interventions dans d'autres pays et coopérer à mettre fin à toute interventions illégale avec des avions lorsque le besoin s'en fait sentir.

6.2.3. STRATEGIES

6.2.3.1 Pour atteindre ces objectifs:

- i) les États membres doivent veiller à commercialiser leurs systèmes aéroportuaires et de fournir un environnement favorable à la participation du secteur privé dans l'aménagement et l'exploitation des aéroports ;
- ii) les États membres doivent veiller à assurer un financement adéquat de la sécurité et la sûreté aériennes en conformité avec les politiques de l'OACI ;

iii) les Autorités de l'Aviation civile doivent mettre en place des mécanismes appropriés pour la certification et l'attribution des licences de tous les aéroports ;

iv) les États membres doivent promulguer des lois appropriées pour traiter les infractions de manière décisive, y compris les problèmes tels que le racolage, le vandalisme des installations aéroportuaires, le chapardage/ braconnage des bagages, l'empiètement des terres et d'autres délits ;

v) les États membres doivent mettre en place des plans d'urgence dans les aéroports et bien équiper les centres d'exploitation d'urgence en conformément aux normes internationales et doivent également mettre en place des procédures pour gérer les interventions illicites avec des avions, des installations et équipements de l'aviation civile.

(vi) Les États membres encouragent les aéroports à accélérer l'utilisation de supports de communication numériques adaptatifs dans les processus de communication, sans contact et facilement adaptables (technologie mobile et numérique - enregistrement en ligne, impression des étiquettes à bagages et de la carte d'embarquement, introduction de données personnelles, y compris des informations de santé en ligne - avant l'arrivée à l'aéroport (prêt à voler) et également pour les partenariats et la collaboration stratégiques aux niveaux local, régional et mondial.

(vii) Les États membres fondent le recouvrement des coûts des aéroports et des services de navigation aérienne qu'ils fournissent ou partagent pour l'aviation civile internationale sur les principes énoncés à l'article 15 de la convention et sur les politiques de l'OACI telles qu'elles figurent dans le document 9082, quelle que soit la structure organisationnelle dans laquelle les aéroports et les services de navigation aérienne sont exploités ;

viii) Les États membres font tout leur possible, conformément à l'article 15 de la convention, pour publier les redevances qu'un État membre peut imposer ou autoriser à imposer pour l'utilisation des installations de navigation aérienne et des aéroports par les aéronefs de tout autre État membre ;

ix) Les États membres adoptent les principes de non-discrimination, de relation aux coûts, de transparence et de consultation, tels qu'ils sont énoncés dans le document 9082, pour garantir le respect de ces principes par les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne ;

x) Les États membres veillent à ce que les politiques actuelles de l'OACI en matière de recouvrement des coûts des mesures et des fonctions de sûreté dans les aéroports et par les prestataires de services de navigation aérienne, telles qu'elles sont énoncées dans le document 9082, soient mises en œuvre de manière à ce que les redevances d'utilisation des services de sûreté soient raisonnables et rentables et favorisent l'harmonisation au niveau mondial ; et

xi) Les États membres coopèrent au recouvrement des coûts des installations et services multinationaux de navigation aérienne et envisagent d'utiliser les orientations de l'OACI sur la répartition des coûts des GNSS.

6.3. AMENAGEMENT, INSTALLATIONS ET SERVICES NON- AERONAUTIQUES

6.3.1. OBJECTIF

6.3.1.1. Le souhait des États membres est d'avoir bien aménagé, pour les opérateurs aéroportuaires, des installations et des services non- aéronautiques afin d'élargir l'assiette des revenus

et de générer des recettes suffisantes.

6.3.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE

6.3.2.1. Les États membres doivent veiller à ce que les opérateurs aéroportuaires continuent de prendre des mesures pour accroître la génération de revenus non-aéronautiques et de réduire la dépendance sur les recettes aéronautiques.

6.3.3. STRATEGIES

6.3.3.1. Pour réaliser cet objectif :

- (i) les autorités aéroportuaires doivent adopter une politique des revenus de «caisse unique» ;
- (ii) les autorités aéroportuaires adoptent le partenariat public / privé dans le développement et la collecte des recettes non aéronautiques

6.4. SERVICES DE SOUTIEN DE L'AVIATION

6.4.1. OBJECTIF

6.4.1.1. L'objectif des États membres est d'avoir des services de soutien à l'aviation qui soient adéquats, efficaces, compétitifs et libéralisés avec des possibilités de participation du secteur privé.

6.4.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE

6.4.2.1. Les États membres doivent encourager le développement de services efficaces de soutien de l'aviation.

6.4.3. STRATEGIES

6.4.3.1. Pour réaliser cet objectif, les éléments suivants doivent être assurés:

- (i) les États membres doivent veiller à libéraliser les services de soutien de l'aviation et à créer un environnement favorable à la participation efficace du secteur privé ;
- (ii) tous les services de soutien de l'aviation ne seront pas seulement conformes aux normes internationales, mais doivent répondre aux normes et aux exigences fixées par les autorités de l'aviation civile et les procédures d'exploitation des opérateurs des aéroports ;
- (iii) les opérateurs/ propriétaires d'aéroports doivent se prononcer sur le nombre de fournisseurs de services aéronautiques au niveau de chaque aéroport. Toujours est-il que, les autorités de l'aviation civile doivent veiller à ce que la politique contre le monopole et anti-trust n'est pas compromise ;
- (iv) les autorités de l'aviation civile doivent veiller à ce que toute entreprise autorisée à effectuer des services de soutien de l'aviation dispose de ressources et d'installations suffisantes pour des services optimaux et efficaces.

CHAPITRE VII

SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE ET MÉTÉOROLOGIE

7.0 PRÉAMBULE

7.0.1 Le système mondial de navigation aérienne devient de plus en plus complexe à mesure qu'il répond à une nouvelle demande. Pour gérer cette complexité, répondre aux ambitions de performances mondiales et réaliser la vision du GANP, le système de navigation aérienne doit se transformer et s'appuyer sur l'utilisation de technologies, d'informations et de concepts d'exploitation émergents, dont beaucoup ne sont pas spécifiquement conçus pour l'aviation.

L'évolution du système de navigation aérienne repose sur la notion de gestion par trajectoire, rendue possible par l'accès à des informations partagées, précises et en temps utile, qui devraient améliorer l'exécution des missions et des trajectoires commerciales.

Le GANP fournit une voie vers une évolution sûre, ordonnée et efficace grâce aux cadres des Basic Building Blocks (BBB) et des Aviation System Block Upgrades (ASBU). Les obligations en termes de fourniture de services essentiels de navigation aérienne ont été reflétées dans le cadre BBB afin de garantir une base solide pour l'évolution. La transformation évolutive reflétée dans les différentes étapes de la feuille de route conceptuelle se reflète également dans le cadre ASBU pour assurer l'interopérabilité des systèmes, l'harmonisation des procédures et une approche harmonisée de la modernisation du système mondial de navigation aérienne. De nouveaux utilisateurs, de nouvelles opérations et de nouveaux rôles, et toutes les parties prenantes font partie de cette transformation structurée.

Les États africains, par l'intermédiaire de leurs autorités de l'aviation civile, doivent suivre le rythme des changements transformationnels mondiaux qui permettront de mettre en place un système de transport aérien efficace et économique en Afrique et dans le monde.

7.0.2 Le principal défi auquel sont confrontés les États membres dans la fourniture de ces services est l'insuffisance des fonds pour mettre en œuvre le système CNS/ATM, la maintenance et les mises à niveau des installations existantes conformément aux mises à niveau des blocs de systèmes aéronautiques (ASBU) de l'OACI. Les modules ASBU sont structurés en blocs et leur mise en œuvre doit être conforme aux exigences opérationnelles de la région. Le cadre des ASBU et la feuille de route technologique ont été établis pour garantir que toutes les conditions de planification des activités au niveau national et régional sont remplies. Diverses initiatives de coopération ont été prises pour faire en sorte que les services de navigation aérienne sur le continent répondent aux normes internationales.

7.0.3 Les États africains ont continué à participer aux activités de l'OACI, notamment dans le cadre des réunions de l'AFIRAN et de l'APIRG/MIDANPIRG, et devraient mettre en œuvre leurs recommandations.

7.0.4 Les États africains sont censés renforcer la capacité et l'efficacité de la NAVIGATION AÉRIENNE par la mise en œuvre du SARPS de l'OACI, des documents pertinents et du GANP.

7.0.5 Les États africains, par l'intermédiaire des PIRG, devraient établir leurs propres priorités en matière de navigation aérienne pour répondre à leurs besoins et circonstances individuels, conformément aux priorités mondiales en matière de navigation aérienne.

7.0.6 Stratégie commune de cybersécurité en matière de communication, de navigation et de surveillance.

- Les États membres reconnaissent leurs obligations au titre de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) pour assurer la sûreté, la sécurité et la continuité de l'aviation civile, en tenant compte de la cybersécurité ;
- Coordination de la cybersécurité aérienne entre les autorités des États pour assurer une gestion globale efficace et effective des risques de cybersécurité et
- Tous les acteurs de l'aviation civile s'engagent à développer davantage la cyber-résistance, en se protégeant contre les cyber-attaques qui pourraient avoir un impact sur la sûreté, la sécurité et la continuité du système de transport aérien.

7.1 GESTION DU TRAFIC AÉRIEN

7.1.1. OBJECTIFS

7.1.1.1 Les objectifs des Etats membres sont les suivants:

(i) fournir un débit sûr, ordonné et rapide du trafic aérien au sein de leur espace aérien et à coopérer et coordonner les flux de trafic aérien avec les autorités aéronautiques des espaces adjacents ;

(ii) d'avoir un ciel unique / continu avec un ciel africain coordonné système de gestion du trafic.

(iii) Assurer la conformité avec le plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI et les objectifs de navigation aérienne continentale qui seront fixés de temps à autre.

7.1.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE

7.1.2.1. Les États africains développent un système régional interopérable de gestion du trafic aérien capable d'assurer un niveau acceptable de sécurité et de fournir des opérations économiques optimales, une durabilité environnementale et de répondre aux exigences de sécurité nationale.

7.1.2.2. L'Union africaine et la CAFAC facilitent la mise en place d'un ciel africain sans discontinuité avec un système de gestion du trafic aérien bien coordonné.

7.1.3. STRATEGIES

7.1.3.1. Pour atteindre ces objectifs les éléments suivants doivent être assurés:

(i) Les États membres veillent à ce que l'ATM soit planifiée, développée et gérée conformément aux SARP de l'OACI, aux recommandations de l'AFIRAN ou de l'APIRG et aux objectifs des ANS du continent africain.

(ii) les États membres veilleront à disponibiliser les fonds suffisants pour la mise en œuvre des technologies éprouvées et modernes dans la prestation de gestion du trafic aérien tels que PBN, GNSS, etc.

(iii) l'UA et la CAFAC doivent déployer des efforts concertés pour la mise en place d'un espace aérien sans discontinuité en Afrique ;

(iv) la CAFAC devra faciliter la collaboration entre les fournisseurs africains de services de navigation aérienne pour accélérer la création d'un espace aérien sans discontinuité ;

(v) les États membres doivent prendre les mesures nécessaires, y compris l'application des dispositions réglementaires pour assurer la mise en œuvre de systèmes efficaces de gestion de la sécurité ;

(viii) Air traffic flow management (ATFM) est un outil de gestion de l'efficacité et de l'efficience du trafic aérien (ATM). Il contribue à la sécurité, à la durabilité environnementale, à l'efficience et à l'efficacité économique d'un système ATM. L'ATFM vise à améliorer la sécurité en assurant la fourniture de densités sûres de trafic et en minimisant les surtensions de trafic. Son but est, si nécessaire, d'équilibrer la demande de trafic et la capacité disponible

(ix) Les États membres engagent ou améliorent, selon les besoins, la coordination et la coopération entre leurs services de trafic aérien civils et militaires pour assurer l'utilisation commune par l'aviation civile et militaire de l'espace aérien et de certaines installations et de certains services sont organisés de manière à assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile ainsi qu'à répondre aux besoins du trafic aérien militaire

(x) Les États membres mettent en œuvre les dispositions relatives aux compétences linguistiques avec un niveau de priorité élevé et veillent à ce que les équipages de conduite, les contrôleurs de la circulation aérienne et les exploitants de stations aéronautiques participant à des opérations internationales maintiennent des compétences linguistiques au moins au niveau opérationnel 4 de l'OACI

7.2 COMMUNICATIONS NAVIGATION SURVEILLANCE (CNS)

7.2.1 OBJECTIFS

7.2.1.1 L'objectif des États membres est de continuer à fournir la Communication Navigation Surveillance (CNS) qui soit en conformité avec les SARP de l'OACI pour la sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations de vol dans l'espace aérien africain et l'espace aérien adjacent de manière collaborative. Il s'agit également de veiller au respect du plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI et des objectifs de navigation aérienne continentale qui seront fixés de temps à autre.

7.2.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE

7.2.2.1. Les États membres continueront à renforcer l'application de la CNS en conformité avec les SARP et les recommandations de l'AFIRAN et les PIRG applicables (par exemple APIRG et MIDANPIRG) APIRG.

7.2.3. STRATEGIES

7.2.3.1. Pour réaliser ces objectifs les éléments suivants doivent être assurés:

(i) les États membres doivent élaborer des plans d'action nationaux, alignés avec les objectifs régionaux de performance pour la mise en œuvre de la Base de performance de navigation (PNB) et l'élimination des lacunes en vue d'atteindre les objectifs fixés par l'OACI ;

(ii) les États membres veillent à l'étalonnage régulier des outils d'aide à la radionavigation;

(iii) les États membres collaboreront pour établir des systèmes interopérables pour garantir l'émergence d'un système CNS homogène sur le continent ;

(iv) Les États membres devraient encourager leurs fournisseurs de services de navigation aérienne à développer l'utilisation de la technologie à très petite ouverture (VSAT) pour assurer une bonne coordination de l'installation des réseaux VSAT et de communication par satellite dans et entre les États voisins.

(v) Encourager les États membres à soutenir la position de l'OACI dans les conférences mondiales des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (CMR de l'UIT).

7.3 GESTION DE L'INFORMATION AÉRONAUTIQUE (AIM)

7.3.1 OBJECTIFS

7.3.1.1 L'objectif des États membres est d'assurer la disponibilité de données adéquates complète de navigation et les cartes aéronautiques en tout temps pour l'exécution sécuritaire des opérations de vol. Il s'agit notamment de veiller au respect des parties pertinentes du plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI et des objectifs continentaux de navigation aérienne qui seront fixés de temps à autre.

7.3.2 DÉCLARATION DE POLITIQUE

7.3.2.1. Les États membres doivent veiller à ce que les informations / données aéronautiques et les cartes aéronautiques soient fournies pour la sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations de vol.

7.3.3 STRATÉGIE

7.3.3.1 pour réaliser ces objectifs les éléments suivants doivent être assurés:

(i) les États membres assureront la mise en œuvre complète d'un système de coordonnées communes de référence - système géodésique mondial -1984 (WGS 84) en Afrique ;

(ii) les États membres disposeront d'un système qualité qui assurera la fiabilité, la production, la préservation et la distribution efficace de l'information aéronautique ;

(iii) les États membres doivent élaborer et mettre en place un modèle conceptuel des informations de l'OACI destiné au stockage, à la récupération et l'échange de données aéronautiques ;

(iv) les États membres assureront, conformément aux dispositions de l'Annexe 15, la fourniture de services d'information aéronautique ;

(v) les États membres doivent élaborer des plans nationaux, des objectifs de performance et des jalons réalisables pour mettre en œuvre la transition de l' AIS à l' AIM, conformément à la feuille de route de l'OACI.

(vi) Les États membres devraient assurer la disponibilité de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) qui rendra possible le déploiement d'applications avancées pour les utilisateurs finaux car elle permettra un partage généralisé de l'information et la capacité de trouver la bonne information où que se trouve le fournisseur.

vii) Les États membres doivent assurer l'amélioration des services par la gestion des informations aéronautiques numériques (DAIM).

viii) Les États membres doivent assurer la transition de l' AIS à l' AIM en utilisant l' AIXM conformément à la feuille de route de l' OACI.

7.4 COORDINATION RECHERCHE ET SAUVETAGE(SAR)

7.4.1 OBJECTIF

7.4.1.1 L'objectif des États membres est de mettre en place des mécanismes de recherche et de sauvetage efficaces pour assurer une réponse rapide, expéditive et coordonnée aux incidents et accidents d'aéronefs. Il s'agit notamment d'assurer la conformité avec les objectifs de navigation aérienne continentale pertinents qui sont fixés de temps à autre.

7.4.2 DECLARATION DE POLITIQUE

7.4.2.1 États membres doivent s'assurer que leurs organismes chargés de services de navigation aérienne collaborent efficacement et coordonnent avec d'autres organismes compétents en matière de recherche aéronautique et d'activités de secours au sein de leurs États ainsi qu'au sein des États adjacents.

7.4.3 STRATÉGIE

7.4.3.1 Afin d'atteindre cet objectif les mesures suivantes doivent être entreprises: (i) les États membres doivent mettre en place un mécanisme de

recherche et de sauvetage suffisamment coordonné, équipé et financé ;

(ii) la CAFAC doit mettre en place des mécanismes nécessaires pour aider les États membres à élaborer des approches et accords coopératifs et collaboratifs en matière de recherche et de sauvetage;

(iii) les États membres avec le soutien de la CER et la CAFAC concluront des accords en matière de recherche et sauvetage avec les États voisins ;

(iv) les États membres veilleront à établir des accords mis à jour et des procédures détaillées au sein des centres de coordination de sauvetage aérien, maritime et autres, pour une coordination efficace et l'optimisation des ressources ;

(v) les États membres s'efforcent d'adhérer à COSPAS-SARSAT en tant que fournisseurs de segments sol ou en tant qu'États utilisateurs.

(vi) Les États membres doivent élaborer et mettre en œuvre une approche régionale de la coordination et de la coopération en matière de recherche et de sauvetage.

vii) LA CAFAC doit encourager les États membres à collaborer avec l'AFRAA pour la mise en œuvre du GADSS.

7.5 SERVICES DE MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE

7.5.1 OBJECTIF

7.5.1.1 L'objectif des États membres est de faire en sorte que des informations météorologiques précises et opportunes pour la navigation aérienne soient disponibles à tout moment et sous un format adapté aux besoins opérationnels des utilisateurs finaux.

7.5.2 DÉCLARATION DE POLITIQUE

7.5.2.1 Les États membres veillent à ce que leurs agences météorologiques fournissent en temps utile les informations météorologiques précises nécessaires à l'exploitation sûre, régulière et efficace des aéronefs.

7.5.2.2 L'Union africaine et la CAFAC facilitent la mise en place d'un partage des ressources et d'un développement rentable des services météorologiques aéronautiques en Afrique dans le cadre d'un programme labellisé (CODEVMET- AFI).

7.5.3 STRATEGIES

7.5.3.1 Afin d'atteindre cet objectif :

(i) La fourniture d'informations météorologiques doit être conforme à la réglementation nationale en matière d'aviation civile et aux normes SARP de l'OACI.

(ii) Les agences météorologiques doivent être bien financées en recourant à toutes les solutions possibles, y compris les systèmes actuels de recouvrement des coûts mis en place par l'OACI pour remplir leurs fonctions.

Les États membres définissent des objectifs de performance météorologique et fournissent aux agences météorologiques les capacités adéquates pour mettre en œuvre le SIGMET et les systèmes de gestion de la qualité.

(iii) Les coûts relatifs à la MET doivent être transparents, identifiables et limités aux coûts des installations et services destinés exclusivement aux utilisateurs aéronautiques et ne doivent pas servir à subventionner d'autres utilisateurs.

CHAPITRE VIII

SÉCURITÉ AÉRIENNE

8.0. PRÉAMBULE

8.0.1. La sécurité est une priorité absolue dans l'aviation. Un système d'aviation sûr contribue au développement économique des États et de leurs industries. L'OACI reconnaît la nécessité de faire évoluer sa stratégie de sécurité et de garantir son efficacité et son efficacité durables dans un environnement réglementaire, économique et technique en évolution. Tous les États membres ont la responsabilité statutaire d'assurer et de renforcer la sécurité aérienne tout en accordant la plus grande priorité aux objectifs du GASP.

8.0.2. La surveillance de la sécurité aérienne est un moyen d'assurer la sécurité dans l'aviation civile grâce à l'application effective des normes relatives à la sécurité et pratiques recommandées (SARP) et des dispositions pertinentes de la Convention.

8.0.3. Des autorités de l'aviation civile efficaces et autonomes sont essentielles pour assurer la sûreté et la sécurité du transport aérien sur le continent. Afin d'optimiser les ressources, les États collaborent pour mettre en place des organismes régionaux de surveillance de la sécurité (RSOO) et des organismes régionaux d'enquête sur les accidents et les incidents (RAIO).

8.0.4. La gestion de la sécurité est la responsabilité des États membres, des régulateurs d'État pour la réglementation et la surveillance et des prestataires de services industriels pour la mise en œuvre et la pratique des systèmes de gestion de la sécurité.

8.0.5 La création d'organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO) et d'organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) offre un grand potentiel pour aider les États à respecter leurs obligations au titre de la convention de Chicago grâce aux économies d'échelle et à l'harmonisation à plus grande échelle résultant de la collaboration entre les États membres dans l'établissement et l'exploitation d'un système commun de supervision de la sécurité et/ou d'un système d'enquête sur les accidents et incidents.

8.1. RÈGLEMENTAION ET SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

8.1.1. OBJECTIF

8.1.1.1. L'objectif des États membres est d'assurer un niveau élevé de sécurité dans les opérations de l'aviation civile en se conformant aux SARP de l'OACI. Le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale exige que toutes les opérations de l'aviation civile soient menées selon des normes, procédures et pratiques d'exploitation minimales acceptées au niveau international.

8.1.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE

8.1.2.1. Les Etats membres doivent s'assurer que les autorités de l'aviation civile et les RSOO ont les pleins pouvoirs et l'indépendance pour exercer une surveillance efficace de la sécurité et la réglementation de l'industrie aéronautique.

i) Les États membres établissent et/ou renforcent les autorités autonomes de l'aviation civile, dotées de ressources suffisantes, et réduisent dans toute la mesure du possible les conflits d'in-

térêts dans les AAC qui comprennent l'exploitation des aéroports, les ANSP par des dispositions légales et/ou la gestion des responsabilités et des fonctions

Les États membres coopèrent pleinement avec les CER pour mettre en place et/ou renforcer les processus politiques visant à établir des RSOO et assurer la disponibilité de ressources adéquates pour s'acquitter de leurs responsabilités.

ii) Les autorités de l'aviation civile et les RSOO ont des responsabilités de supervision sur tous les prestataires de services de l'industrie, y compris les exploitants d'aéronefs, les organismes de maintenance et de réparation, les aéroports/fournisseurs de services de navigation aérienne, la météorologie aéronautique, les organismes de formation aéronautique, les entreprises de manutention, les fournisseurs de carburant aviation, entre autres.

iii) Tous les exploitants d'aéronefs, les organismes de maintenance, les personnels titulaires d'une licence d'aviation, les organismes de formation aéronautique et les exploitants/propriétaires de pistes d'atterrissage ou d'aérodromes, etc. doivent se conformer aux réglementations applicables.

iv) Les États membres coopèrent avec les RSOO et les RAIO afin d'élaborer un plan régional de sécurité aérienne (RASP) et un plan national de sécurité aérienne (NASP) conformes au plan mondial de sécurité aérienne (GASP) et au plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI.

v) Les États membres collaborent avec l'UA et la CAFAC pour établir au maximum une RSOO par région/sous-région et des organisations régionales d'enquête sur les accidents et les incidents (RAIO) et veillent à ce que ces RSOO et RAIO soient financées de manière adéquate par les CER.

vi) Les États membres et les RSOO collaborent pour développer et mettre en œuvre le Programme africain de sécurité aérienne (AASP) conformément aux exigences du SSP de l'OACI.

vii) Les États membres et les organisations régionales/sous-régionales de supervision de la sécurité aérienne (RSOO) élaborent et mettent en œuvre un plan national et régional de sécurité aérienne respectivement conforme au GASP de l'OACI et surveillent sa mise en œuvre.

viii) Les États membres veillent à ce que les inspecteurs de sécurité reçoivent une formation adéquate conformément à un système de formation des inspecteurs établi.

ix) Les RSOO doivent être évaluées et reconnues dans le cadre du programme GASOS de l'OACI pour leur permettre d'exercer des fonctions de supervision de la sécurité déléguées au nom des États membres.

x) Les États membres, en collaboration avec les RSOO, élaborent et mettent en œuvre des cadres réglementaires régissant l'exploitation des systèmes de pilotage à distance des aéronefs (RPAS) afin de faciliter l'intégration de ces opérations, sans compromettre la sécurité et la sûreté aériennes.

8.2. GESTION DE LA SÉCURITÉ

8.2.1. OBJECTIFS

8.2.1.1. L'objectif des États membres est de faire en sorte que la culture de la gestion de la sécu-

rité soit inhérente à toutes les activités de l'aviation civile et qu'elle soit mise en œuvre conformément à l'annexe 19 de l'OACI et au plan national de sécurité aérienne (NASP).

8.2.2. DECLARATION DE POLITIQUE

8.2.2.1. Les États membres veillent à ce que toutes les parties prenantes de l'aviation, y compris les autorités de l'aviation civile et les fournisseurs de services, fassent preuve d'une grande culture de la sécurité, et les AAC encouragent une combinaison de systèmes réglementaires prescriptifs et fondés sur les performances

8.2.3. STRATEGIES

8.2.3.1. Dans la poursuite de ces objectifs, les actions suivantes sont réalisées :

(i) Les autorités de l'aviation civile des États membres établissent des programmes nationaux de sécurité et encouragent une combinaison de systèmes réglementaires prescriptifs et fondés sur les performances.

(ii) Les autorités de l'aviation civile des États membres veillent à ce que tous les prestataires de services aériens disposent d'un système de gestion de la sécurité.

iii) Les autorités de l'aviation civile des États membres et toutes les parties prenantes de l'aviation développent et intègrent une culture de la sécurité dans leurs activités

iv) Les RSOO devraient collaborer avec leurs États membres pour développer des programmes régionaux de sécurité (RSP) et des programmes de sécurité des États (SSP)

v) La CAFAC devrait collaborer avec les États membres et les RSOO pour organiser les programmes de formation des formateurs de l'OACI à l'intention des régulateurs et des prestataires de services et pour mettre en œuvre un système de formation récurrente pour la gestion de la sécurité

vi) Des séminaires, des ateliers et des conférences devraient être organisés pour toutes les parties prenantes afin de les sensibiliser et de les éclairer sur les avantages de l'imprégnation de la culture de la sécurité.

vii) Les États membres collaborent avec les organismes régionaux/sous-régionaux de supervision de la sécurité aérienne (RSOO) pour élaborer et mettre en œuvre un plan national et régional de sécurité aérienne respectivement conforme au GASP et en contrôler la mise en œuvre.

viii) Les États membres et les RSOO collaborent avec la CAFAC pour mettre pleinement en œuvre l'AASP en partageant les rôles dans la gestion de la sécurité.

ix) Les États membres doivent mettre en œuvre des plans nationaux de sécurité aérienne conformes aux plans mondial et régional de sécurité aérienne afin de réduire continuellement le nombre d'accidents mortels et les risques de décès.

x) Les États membres doivent soutenir la pleine opérationnalisation des RSOO en fournissant en temps utile les ressources nécessaires.

xi) Les États membres prennent les mesures nécessaires pour protéger les données et les informations relatives à la sécurité recueillies pour maintenir ou améliorer la sécurité et leurs sources

connexes, notamment en examinant leur législation, leurs règlements et leurs politiques et en les adaptant si nécessaire.

8.3. ENQUÊTE ET PRÉVENTION DES ACCIDENTS

8.3.1. OBJECTIFS

8.3.1.1. L'objectif des États membres est d'assurer une enquête rapide et approfondie sur tous les accidents et incidents graves ou autres en fonction des enseignements qu'ils comptent tirer de l'enquête pour améliorer la sécurité.

Le seul objectif de l'enquête sur un accident ou un incident est la prévention des accidents et des incidents. Cette activité n'a pas pour but d'attribuer des fautes ou des responsabilités

8.3.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE

8.3.2.1. Les États membres créent des agences autonomes d'enquête et de prévention des accidents au niveau national et/ou régional pour enquêter sur les accidents d'aviation et les incidents majeurs, déléguer des enquêtes ou des parties d'enquêtes ou faire appel à l'assistance mutuelle et à la coopération des États dans le cadre d'une enquête.

8.3.3. STRATEGIES

8.3.3.1. Afin d'atteindre cet objectif:

(i) Les États membres créent des agences d'enquête sur les accidents et de prévention des accidents, et/ou des RAIO, afin de garantir des enquêtes et des rapports approfondis et impartiaux en instituant leur autorité chargée des enquêtes sur les accidents en tant qu'organisme statutaire indépendant ou en créant un organisme d'enquête sur les accidents distincts de l'administration de l'aviation civile.

(ii) Les organismes d'enquête sur les accidents et les RAIO veillent à la mise à disposition de ressources adéquates, y compris en termes de financement et de professionnels qualifiés et expérimentés, pour la réalisation de toutes les enquêtes.

(iii) Les États membres mettent à disposition les ressources adéquates nécessaires pour enquêter sur toute la gamme des accidents et incidents d'aviation et pour effectuer des analyses approfondies des données reçues sur les accidents et incidents.

(iv) Les organismes d'enquête sur les accidents et les RAIO s'efforcent de publier des rapports d'accidents et d'incidents dans les délais et d'une manière compatibles avec les dispositions de l'annexe 13.

(v) Les États membres et les CER collaborent pour créer des organisations régionales d'enquête sur les accidents et les incidents (RAIO).

(vi) Les États membres veillent à ce que les enquêteurs sur les accidents d'aviation reçoivent une formation adéquate correspondant à leurs responsabilités en tant qu'enquêteur sur les accidents, chef de groupe, enquêteur responsable, représentant accrédité, conseiller ou expert/spécialiste.

(vii) Les autorités de l'aviation civile des États membres encouragent tous les exploitants d'aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 27 000 kg à établir et à maintenir un programme d'analyse des données de vol dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

viii) Les autorités de l'aviation civile des États membres veillent à ce que les exploitants établissent une capacité de suivi des aéronefs pour suivre les aéronefs pendant toute la durée des opérations de vol.

ix) LA CAFAC doit collaborer avec les États membres et les organismes régionaux d'enquête sur les accidents pour rassembler et analyser les données de sécurité pour l'AASP.

x) Les États membres soutiennent la pleine opérationnalisation des RAIO en fournissant en temps utile les ressources nécessaires.

xi) Les États membres et les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et les incidents (RAIO), dans la mesure du possible :

a) fournissent, à la demande d'autres États membres, l'assistance d'experts et des moyens pour les enquêtes sur les accidents majeurs d'aéronefs ; et

b) donner aux États membres qui souhaitent acquérir une expérience en matière d'enquêtes la possibilité d'assister aux enquêtes sur les accidents d'avion, dans le but de développer et de faire progresser les compétences en matière d'enquêtes.

CHAPITRE IX

SURETÉ AÉRIENNE

9.0. PRÉAMBULE

9.0.1 Les États sont chargés de veiller à la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'annexe 17 de la Convention relative à *l'aviation civile internationale* de l'OACI au niveau national et au niveau des aéroports.

9.1. GESTION DE LA SURETE AERIENNE

9.1.1. OBJECTIFS

9.1.1.1. L'objectif de la sûreté aérienne est d'assurer la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public en général pour toutes les questions liées à la protection de l'aviation civile contre tout acte d'intervention illicite.

9.1.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE

9.1.2.1 Les États membres veillent au respect des normes et pratiques recommandées dans le cadre de la sécurité de l'annexe 17 de l'OACI.

9.1.2.2 Les États membres confirment leur soutien résolu à la politique de sécurité établie en appliquant les mesures de sécurité les plus efficaces, individuellement et en coopération les uns avec les autres, pour prévenir les actes d'intervention illicite et pour punir les auteurs, les planificateurs, les commanditaires et les financiers des conspirateurs de ces actes.

9.1.3. STRATÉGIES

9.1.3.1. Afin d'atteindre cet objectif, les Etats membres afrcains doivent:

- a) prendre toutes les mesures nécessaires, conformément aux lois, statuts et accords internationaux applicables et aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI ;
- b) ratifier et transposer dans le droit national tous les instruments juridiques internationaux relatifs à la sûreté aérienne ;
- c) élaborer et mettre en œuvre des programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile ;
- d) établir des comités nationaux de sûreté de l'aviation civile fonctionnels ;
- e) déployer toutes les technologies, équipements, méthodologies et procédures disponibles pour prévenir et contrer toutes les menaces, en particulier les menaces nouvelles et émergentes pour l'aviation civile, sur la base d'une évaluation des risques ;
- f) renforcer les autorités de l'aviation civile en les dotant de ressources humaines, financières et matérielles suffisantes pour assurer une mise en œuvre efficace des fonctions de surveillance de la sûreté de l'aviation ;
- g) élaborer des politiques nationales appropriées pour attirer, développer et retenir les ressources humaines ;
- h) coopérer avec d'autres pays et organisations internationales pour renforcer la sûreté de l'aviation civile internationale ;
- i) veiller à ce que les aéroports, les compagnies aériennes et les autres entités desservant l'aviation civile mettent en place les mesures de sûreté nécessaires pour renforcer la sûreté de leurs opérations conformément à la législation nationale ;
- j) élaborer et mettre en œuvre un programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile afin de déterminer la conformité avec son programme national de sûreté de l'aviation civile et d'en valider l'efficacité ;
- k) élaborer et mettre en œuvre un programme national de formation pour le personnel de toutes les entités participant à la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile ou responsables de cette mise en œuvre ;
- l) élaborer et mettre en œuvre des programmes de formation et un système de certification des instructeurs conformément au programme national de sûreté de l'aviation civile ;
- m) développer un système national de certification de la sûreté de l'aviation pour garantir que les personnes effectuant des opérations de contrôle sont certifiées conformément aux exigences du Programme national de sûreté de l'aviation civile afin de garantir que les normes de performance sont atteintes de manière cohérente et fiable ;
- n) promouvoir de solides cultures de sûreté et de facilitation et assurer un équilibre approprié entre les deux ; et
- o) établir des processus de gestion des risques de sûreté, qui tiennent compte de la déclaration sur le contexte des risques de l'OACI et des procédures de réaction aux crises.

CHAPITRE X

ENVIRONNEMENT

10.0. PRÉAMBULE

10.0.1 La protection de l'environnement est devenue une préoccupation majeure dans l'aviation civile en raison du bruit des moteurs d'avion, des impacts sur la qualité de l'air local et des émissions qui ont un impact sur le climat mondial. Des efforts concertés ont été déployés par l'OACI et les parties prenantes de l'industrie pour une approche globale de l'atténuation de l'impact de l'aviation sur l'environnement afin d'assurer la résilience au climat et la protection de l'environnement, y compris:

Ces efforts comprennent :

- (a) Limiter ou réduire le nombre de personnes affectées par le bruit important des aéronefs ;
- (b) limiter ou réduire l'impact des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air local ; et
- (c) Limiter ou réduire l'impact des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation sur le climat mondial.

10.0.2 En ce qui concerne la gestion du bruit des aéronefs, l'OACI a adopté une approche équilibrée qui comprend quatre éléments principaux, à savoir la réduction à la source (aéronefs plus silencieux), la planification et la gestion de l'utilisation des sols, les procédures opérationnelles de réduction du bruit et les restrictions d'exploitation, dans le but de traiter le problème du bruit de la manière la plus rentable possible et d'obtenir un maximum d'avantages pour l'environnement.

10.0.3 En raison de l'augmentation du développement résidentiel autour des aéroports et de la croissance continue du transport aérien commercial, la pollution atmosphérique autour des aéroports est devenue une préoccupation importante pour les collectivités locales/régionales, car les contaminants émis par les avions et les sources aéroportuaires peuvent affecter la santé humaine et l'environnement.

10.0.4 Ces dernières années, la portée de l'élaboration des politiques de l'OACI pour traiter l'impact environnemental des émissions des moteurs d'avion a été élargie pour inclure l'impact des émissions des moteurs d'avion en vol sur le changement climatique. Les estimations actuelles montrent que les émissions totales de dioxyde de carbone (CO₂) de l'aviation représentent environ 2 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre. Selon les projections de l'OACI, elles devraient toutefois augmenter de 3 à 4 % par an.

10.0.5 Des progrès significatifs ont été réalisés au fil des ans par l'OACI dans le traitement de ces questions environnementales grâce aux travaux de son Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) et par l'industrie. Ces progrès comprennent l'adoption de normes de limitation du bruit et des émissions, l'amélioration technologique des moteurs d'avion et de l'efficacité opérationnelle du carburant, ainsi que la mise en œuvre de la seule mesure fondée sur le marché mondial s'appliquant aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale, à savoir le système de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA).

10.0.6 Le principe de responsabilités communes mais différenciées de la Convention-cadre

des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) exige des pays développés qu'ils prennent l'initiative dans la lutte contre le changement climatique tout en apportant le soutien nécessaire aux États en développement dans leurs actions volontaires par le biais de différents mécanismes tels que le mécanisme de développement propre (MDP).

10.0.7 Le protocole de Kyoto (article 2.2), qui a été adopté par la conférence des parties à la CCNUCC, demande aux pays développés (parties à l'annexe I) de poursuivre la limitation ou la réduction des gaz à effet de serre provenant des «combustibles de soute de l'aviation» (aviation internationale) en travaillant par l'intermédiaire de l'OACI. Depuis la 37e Assemblée de l'OACI (2010), à ce jour, l'Assemblée a résolu que les États et les organisations concernées travailleront par l'intermédiaire de l'OACI pour atteindre une amélioration moyenne annuelle mondiale du rendement énergétique de 2 % jusqu'en 2020 et un taux d'amélioration du rendement énergétique mondial de 2 % par an de 2021 à 2050, calculé sur la base du volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre de recettes réalisées. Pour atteindre les objectifs et promouvoir une croissance durable de l'aviation internationale, l'OACI poursuit un ensemble de mesures comprenant des améliorations technologiques des aéronefs, des améliorations opérationnelles, des carburants d'aviation durables et des mesures fondées sur le marché (CORSIA).

10.0.8 Au fil des ans, l'annexe 16 de la Convention de Chicago sur la protection de l'environnement a évolué et a subi diverses modifications. Les volumes I, II et III en 2017 et le volume IV de l'annexe ont été adoptés en 2018 respectivement. Au niveau des Nations unies, 17 objectifs de développement durable (ODD), dont certains concernent le changement climatique et la dégradation de l'environnement, ont également été adoptés. Au niveau de l'Union africaine, les États africains ont adopté l'Agenda 2063 de l'UA, qui comprend des objectifs ambitieux en matière de climat durable et de résilience des économies et des communautés.

10.1 PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

10.1.1 OBJECTIF

10.1.1.1 L'objectif des États membres est d'assurer le développement durable d'une industrie de l'aviation civile respectueuse de l'environnement, conformément aux meilleures pratiques internationales

10.1.2 DÉCLARATIONS DE POLITIQUE

10.1.2.1 Les États membres doivent prendre les mesures nécessaires pour assurer un développement continu et la croissance de l'aviation civile, avec un impact défavorable minimal sur l'environnement.

(a) le développement et la croissance durables de l'aviation civile avec un impact négatif minimal sur l'environnement ; et

(b) Que la protection de l'environnement est incluse dans toutes leurs politiques et plans nationaux de développement de l'aviation civile.

10.1.3 STRATÉGIES

1.1.1.1 Pour réaliser cet objectif:

i. Les États membres doivent créer un département/cellule de protection de l'environnement au sein de l'AAC et fournir les ressources nécessaires pour mener les actions de sur-

veillance requises afin de coordonner et de rendre opérationnelles les meilleures pratiques en matière de protection de l'environnement.

ii. les États membres mettent en œuvre les SARP de l'OACI applicables et les meilleures pratiques en matière de protection de l'environnement liées à l'aviation civile

iii. Les États membres soutiennent les efforts déployés par l'OACI et la CAFAC pour améliorer le rendement énergétique annuel à l'échelle mondiale, les objectifs de développement durable des Nations unies et les autres meilleures pratiques en matière de protection de l'environnement.

iv. Les États membres devraient élaborer, mettre à jour et appliquer leurs plans d'action nationaux, y compris en matière d'atténuation des émissions de CO₂, et partager les informations qui pourraient aider d'autres États de la région.

viii. Les États membres veillent à la mise en œuvre du mécanisme visant à réduire les émissions des aéronefs et à limiter les incidences négatives sur l'environnement tout en reconnaissant le principe des responsabilités communes mais différenciées (CBDR) de la CCNUCC.

ix. Les États membres veillent à ce que leurs compagnies aériennes, aéroports, sociétés d'assistance en escale et autres grands prestataires de services aériens respectent le programme de protection de l'environnement approuvé par l'autorité de l'aviation civile, le cas échéant

x. Les États membres devraient mettre en œuvre le système de compensation des émissions de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), tel qu'applicable conformément à l'annexe 16, volume 4, de la convention de Chicago

xi. Les États membres encouragent leurs exploitants d'aéronefs à acquérir et à utiliser des aéronefs et des équipements modernes, plus silencieux et plus économes en carburant. À cet égard, les États devraient ratifier la convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et le protocole aéronautique afin de faciliter un financement aéronautique moins coûteux.

xii. Les États membres accélèrent l'élaboration et la mise en œuvre de mesures et de procédures opérationnelles visant à améliorer le rendement énergétique des aéronefs afin de réduire les émissions de l'aviation.

xiii. Les États membres accélèrent les efforts relatifs à l'application des technologies satellitaires qui améliorent l'efficacité de la navigation aérienne afin de réduire les émissions de l'aviation.

xiv. Les États membres réduisent les obstacles juridiques, sécuritaires, économiques et autres obstacles institutionnels pour permettre la mise en œuvre des concepts opérationnels de gestion durable du trafic aérien (ATM) pour l'utilisation efficace de l'espace aérien afin de réduire les émissions de l'aviation.

xv. Les États membres élaborent des actions politiques pour accélérer et collaborer avec d'autres États et parties prenantes, ainsi que pour soutenir le développement, le déploiement et l'utilisation appropriés de carburants de substitution durables agréés au niveau international pour l'aviation

xvi. Les États membres coopèrent et collaborent avec d'autres États, des organisations internationales et d'autres parties prenantes en vue de réduire les émissions mondiales de l'aviation civile.

xvii. Les États membres prennent les mesures appropriées pour accélérer le développement de l'expertise et le renforcement des capacités dans le domaine de la protection de l'environnement

xviii. Les États membres soutiennent la CAFAC dans l'élaboration d'un recueil des efforts déployés par les États dans le domaine de la protection de l'environnement afin de promouvoir le partage d'informations, la sensibilisation et la connaissance des États et des parties prenantes de l'industrie

xix. Les États membres s'efforcent de ratifier, d'intégrer dans leur droit interne et de mettre en œuvre toutes les conventions et tous les protocoles et accords internationaux/régionaux pertinents relatifs à l'environnement et au changement climatique

xx. Les États membres collaborent avec la CAFAC, l'OACI et d'autres organismes internationaux compétents pour étudier, définir, élaborer et mettre en œuvre des processus et des mécanismes visant à faciliter la fourniture d'une assistance technique et financière aux pays en développement et le renforcement des capacités

CHAPITRE XI

VALORISATION DES RESSOURCES HUMAINES

11.0. PRÉAMBULE

11.0.1. La valorisation des ressources humaines est un processus continu qui permet de valoriser les compétences, le dynamisme, la motivation et l'efficacité des salariés de manière systématique et planifiée. L'aviation, étant une industrie spécialisée, elle requiert les services de professionnels et de personnel hautement formé et qualifié doté des compétences adéquates pour atteindre le niveau élevé de sûreté, de sécurité, de la protection de l'environnement et d'efficacité dans les opérations aériennes.

11.0.2 La pénurie de personnel qualifié dans l'industrie aéronautique africaine et dans les organismes de réglementation africains est une source de préoccupation majeure depuis de nombreuses années. L'aviation civile africaine est confrontée à des problèmes supplémentaires en raison de la migration des experts en aviation à la recherche de meilleures opportunités à l'étranger. Cette situation était exacerbée par la forte rotation des professionnels de l'aviation dans les institutions publiques offrant des formules moins intéressantes que les employeurs des industries réglementées, des autres secteurs privés et des pays tiers. En outre, cela a eu un impact sur la planification de la succession dans le secteur de l'aviation (AAC et opérateurs).

11.0.3 La capacité de formation en Afrique est limitée. Les institutions de formation disponibles sont peu nombreuses et n'ont pas toujours suivi les progrès de l'aviation civile et de la technologie de formation. En conséquence, la formation a souvent dû être dispensée en dehors du continent, ce qui a coûté cher au gouvernement et à l'industrie.

11.0.4 Les institutions de formation africaines devraient donc faire des efforts harmonisés et coordonnés pour former les professionnels et autres personnels requis par l'industrie aéronautique. La Feuille de route pour la formation aéronautique en Afrique de l'OAT, le Fonds de développement des ressources humaines (HRDF) de la CAFAC, le programme TRAINAIR de l'OACI sont tous des programmes visant à renforcer les capacités par une formation normalisée et à faciliter la coordination et la coopération entre les centres de formation en utilisant, entre autres, un plan de formation éclairé par :

- a.** l'analyse des besoins de formation (TNA) facilitée et coordonnée sur une base continentale par la CAFAC ;
- b.** Cibles quantifiées (Total numérique, champs, gestion, le sexe, les personnes handicapées physiques et les jeunes.

L'harmonisation des programmes de formation comprend, entre autres, les éléments suivants

- a. La suppression des obstacles tels que la langue, ceux auxquels sont confrontées les personnes handicapées et d'autres aspects ;
- b. Les points communs des économies au niveau des États membres et des CER
- c. Points communs en matière d'équipements et d'infrastructures ;
- d. Les technologies émergentes telles que les SPRP et les technologies de la 4e révolution industrielle prévues ;
- e. Systèmes d'enseignement supérieur et/ou tertiaire

11.0.5 Conformément au programme de l'OACI intitulé «Next Generation of Aviation Professionals» (NGAP), il faut veiller à ce qu'il y ait suffisamment de professionnels de l'aviation qualifiés et compétents pour exploiter, gérer et entretenir le futur système de transport aérien international. Cela est essentiel car un grand nombre de la génération actuelle de professionnels de l'aviation va partir à la retraite, l'accès à une formation et à un enseignement abordables est de plus en plus problématique et l'aviation est en concurrence avec d'autres secteurs industriels pour attirer des professionnels hautement qualifiés. Des initiatives de formation délibérées destinées aux femmes et aux jeunes professionnels en Afrique peuvent être mises en œuvre pour assurer un solide renforcement des capacités sur le continent.

11.0.6 Afin d'exploiter les résultats de la formation harmonisée et commune, la CAFAC facilite et encourage les États membres et les CER à reconnaître ou à accepter les qualifications du personnel aéronautique qui seront le résultat desdites institutions de formation.

11.1. FORMATION EN AVIATION

11.1.1 OBJECTIFS

11.1.1.2. Les objectifs des États membres sont les suivants:

- i. Veiller à ce qu'ils aient accès à un nombre suffisant de personnel qualifié et compétent pour exploiter, gérer et entretenir le système de transport aérien actuel et futur conformément aux normes internationales prescrites en matière de sécurité, de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne, de sûreté et de facilitation, de développement économique du transport aérien et de protection de l'environnement.
- ii. nouer des partenariats sur des questions liées à la formation et à l'apprentissage par la coopération régionale et l'échange de connaissances, notamment, mais pas exclusivement, en partageant les ressources de formation disponibles, les instructeurs, les concepteurs de programmes, les didacticiels et en mettant en place un fichier d'experts en formation aéronautique.
- iii. Veiller à ce que les institutions de formation en Afrique constituent des centres d'excellence, afin que les certificats délivrés par ces institutions soient respectés, reconnus et largement acceptés par la communauté internationale.
- iv. élaborer des stratégies, des meilleures pratiques, des outils, des normes et des lignes

directrices, le cas échéant, et faciliter les activités de partage d'informations qui aident la communauté aéronautique mondiale à attirer, à former et à retenir la prochaine génération de professionnels de l'aviation.

11.1.2 DÉCLARATION DE POLITIQUE

11.1.2.1

i) Les États membres encouragent la création d'institutions de formation de base, de perfectionnement et de recyclage pour répondre aux besoins actuels et futurs de l'industrie aéronautique africaine.

ii) Les États membres renforcent leur capacité à répondre à la croissance de l'aviation par des partenariats en matière de formation, de coopération régionale, d'échange de connaissances et de partage des ressources de formation disponibles.

11.1.3 STRATÉGIES

11.1.3.1 Pour atteindre ces objectifs:

i) Les États membres, l'Union africaine, la CAFAC et les CER fournissent les incitations nécessaires pour faciliter les investissements du secteur privé dans la création d'organismes de formation aéronautique, en particulier pour la formation des pilotes, des ingénieurs, du personnel de cabine et d'autres professionnels de l'aviation.

ii) La méthodologie de développement des systèmes d'instruction (ISD) du programme TRAINAIR de l'OACI doit être utilisée dans les organismes de formation aéronautique (ATO) en Afrique.

iii) Les procédures, les exigences en matière de compétences et les processus d'approbation pour la création d'établissements/organismes de formation aéronautique en Afrique doivent être harmonisés et gérés par les autorités de l'aviation civile.

iv) Les États membres doivent promouvoir et faciliter une coopération étroite entre les organismes de formation aéronautique en Afrique afin d'assurer l'harmonisation et la mise en œuvre des normes d'assurance qualité, la normalisation des cours et le développement du programme de «formation des formateurs».

v) Les États membres collaborent avec les organisations régionales telles que la CAFAC, les RSOO, l'AATO, etc. pour collecter des données, tenir une base de données sur les besoins et les capacités de formation en aviation en Afrique et publier un rapport sur l'état de la formation en aviation en Afrique.

vi) Les États membres, en collaboration avec les organisations régionales telles que l'AATO, les RSOO, la CAFAC, etc., établissent des critères pour la reconnaissance mutuelle des crédits, certificats, diplômes ou grades délivrés par les établissements de formation aéronautique en Afrique.

vii) Les États membres, en collaboration avec les organisations régionales, établissent des partenariats sur les questions liées à la formation et à l'apprentissage par le biais de la coopération régionale et de l'échange de connaissances, y compris, mais sans s'y limiter, le partage des ressources de formation disponibles, des instructeurs, des concepteurs de programmes, des didacticiels et la mise en place d'un fichier d'experts en formation aéronautique.

viii) Les organismes de formation aéronautique adhèrent au programme TRAINAIR PLUS (TPP) de l'OACI afin d'élaborer, de partager et de dispenser des programmes de formation visant à améliorer la qualification des professionnels de l'aviation.

ix) Les États membres élaborent et mettent en œuvre une feuille de route pour la formation et le renforcement des capacités dans le domaine de l'aviation, sur la base des orientations de l'OACI

x) Les États membres et les CER se prêtent mutuellement assistance pour optimiser :

xi) a. l'accès au financement de la formation ;

xii) b. L'accès aux activités d'apprentissage pour leurs professionnels de l'aviation ;

xiii) c. Méthodes innovantes d'offre de formation.

xiv) LA CAFAC apporte son aide aux États membres pour atteindre et maintenir la compétence des personnels de l'aviation par des activités de formation. À cet égard, la CAFAC continue d'étudier la possibilité d'organiser des formations et des ateliers pour les professionnels de l'aviation, notamment en coopération avec d'autres organisations de l'aviation civile.

xv) Les organismes de formation aéronautique établissent des partenariats sur des questions liées à la formation et à l'apprentissage par le biais d'une coopération régionale et d'un échange de connaissances, y compris, mais sans s'y limiter, le partage des ressources de formation disponibles, des instructeurs, des concepteurs de programmes, des didacticiels et la mise en place d'un fichier d'experts en formation aéronautique.

xvi) Les organismes de formation aéronautique doivent accorder la plus haute priorité aux activités d'apprentissage qui soutiennent la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des programmes de l'OACI en utilisant une formation basée sur les compétences et une approche de conception de systèmes d'enseignement (ISD).

11.2 GESTION DES RESSOURCES HUMAINES DE L'AVIATION

11.2.1 OBJECTIF

11.2.1.1 L'objectif des États membres est d'assurer le renforcement des capacités dans l'industrie aéronautique gérée par des professionnels qualifiés par la formation, le recrutement et la rétention de personnel hautement qualifié,

11.2.2 DÉCLARATION DE POLITIQUE

11.2.2.1 Les États membres veilleront à la valorisation des ressources humaines pour gérer efficacement l'industrie aéronautique.

11.2.3 STRATÉGIES

11.2.3.1 Pour réaliser cet objectif:

i) Les États membres veillent à ce que les professionnels de l'aviation soient bien motivés et rémunérés afin de prévenir la fuite des cerveaux.

ii) Les États membres suppriment tous les obstacles physiques à la libre circulation des personnels entre les États africains par des politiques de l'emploi favorables.

iii) Les États membres, en collaboration avec les organisations régionales de l'aviation concernées telles que la CAFAC et l'AATO, établissent une base de données des professionnels de l'aviation en Afrique.

iv) Les États membres mettent en œuvre des politiques qui favorisent la transparence, l'équité et le mérite dans le recrutement des professionnels.

v) Les États membres mettent en œuvre des stratégies et des cadres de gestion des performances humaines et des talents qui visent notamment à attirer, former, cultiver, entretenir et retenir la prochaine génération de professionnels de l'aviation.

vi) Les États membres collaborent avec les organisations régionales et renforcent les capacités par la mise en œuvre de programmes visant à promouvoir les femmes et les jeunes professionnels de l'aviation.

CHAPITRE XII

FINANCEMENT DE L'AVIATION

12.0 PRÉAMBULE

12.0.1 La tendance mondiale est que les gouvernements transfèrent de plus en plus la responsabilité du financement des aéroports et des services de navigation aérienne au secteur privé ou à des organismes publics ou semi-publics financièrement autonomes. Lorsque les aéroports et les services de navigation aérienne ont été exploités par des entités autonomes, leur situation financière globale et leur efficacité de gestion ont généralement eu tendance à s'améliorer. Ils sont en mesure de mettre en œuvre de nouveaux régimes de financement pour améliorer les installations et fournir des capacités supplémentaires.

12.0.2 Dans de nombreux pays, le gouvernement assure le financement direct des fonctions réglementaires de l'administration de l'aviation civile, tandis que les redevances et les droits de l'administration sont versés dans les caisses de l'État. Dans la majorité des cas, ces administrations sont mal financées et sont inefficaces en raison des priorités concurrentes du gouvernement dans les secteurs sociaux tels que la santé et l'éducation.

12.0.3 Une AAC autonome peut être un mécanisme permettant de réduire ou de résoudre les problèmes de financement. Les coûts de l'AAC sont couverts par les droits de licence, de certification et d'approbation et par les redevances imposées à ceux qu'elle réglemente. Certaines AAC génèrent également des fonds à partir des surtaxes perçues auprès des passagers et des destinataires.

12.0.4 Dans un État à faible trafic, il peut être rentable pour l'AAC autonome de combiner dans sa structure une fonction réglementaire séparée et la fourniture de services aéroportuaires et/ou de navigation aérienne.

12.0.5 Les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO) constituent également un mécanisme rentable et efficace pour la supervision réglementaire en raison des économies d'échelle inhérentes à l'utilisation des ressources.

12.1 FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

12.1.1 OBJECTIF

12.1.1.1 L'objectif des États membres est de disposer d'aéroports et d'infrastructures de navigation aérienne adéquats et modernes qui répondent aux normes SARP de l'OACI et à d'autres normes internationales

12.1.2 DÉCLARATION DE POLITIQUE

12.1.2.1 Les États membres mettent en place des politiques et des lois appropriées pour encourager le partenariat public-privé dans le financement et la gestion des aéroports et des infrastructures de navigation aérienne.

12.1.3 STRATÉGIES

12.1.3.1 Pour réaliser cet objectif:

12.1.1.1 L'objectif des États membres est de disposer d'aéroports et d'infrastructures de navigation aérienne adéquats et modernes qui répondent aux normes SARP de l'OACI et à d'autres normes internationales

12.1.2 DÉCLARATION DE POLITIQUE GÉNÉRALE

12.1.2.1 Les États membres mettent en place des politiques et des lois appropriées pour encourager le partenariat public-privé dans le financement et la gestion des aéroports et des infrastructures de navigation aérienne.

12.1.3 STRATÉGIES

12.1.3.1 Dans la poursuite de cet objectif :

(i) Les États membres créent des agences autonomes et mettent en œuvre la commercialisation, la corporatisation et la privatisation dans la fourniture des aéroports et des services de navigation aérienne.

(ii) Les États membres encouragent les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne à mettre en œuvre un système de financement novateur pour moderniser leurs infrastructures et accroître leur capacité.

(iii) Les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne mettent en place un système efficace de comptabilisation des coûts et des recettes, une méthodologie solide pour déterminer l'assiette des redevances, des politiques de recouvrement des coûts reconnues au niveau international et un mécanisme efficace de perception des redevances afin d'attirer le financement du secteur privé.

(iv) Les autorités aéroportuaires adoptent une politique de recettes de «caisse unique».

(v) Les autorités aéroportuaires adoptent un partenariat public-privé pour le développement et la collecte des recettes non aéronautiques.

(vi) Les fournisseurs de services peuvent envisager le recours à des redevances de préfinancement comme moyen de financer des investissements à long terme et à grande échelle, à condition

qu'il y ait un contrôle économique efficace et transparent des redevances d'utilisation et de la fourniture de services connexes, y compris l'audit de performance et l'étalonnage des performances. Ils veillent à ce que la consultation des utilisateurs soit menée en collaboration, conformément aux lignes directrices de l'OACI.

vii) Les États prennent des mesures pragmatiques pour instaurer un climat d'investissement transparent, stable et prévisible afin de soutenir le développement de l'aviation, par exemple en faisant participer de multiples parties prenantes, en diversifiant les sources de financement et en renforçant le rôle du secteur privé, notamment par l'investissement privé, la réforme des entreprises, les initiatives de financement privé, les partenariats public-privé (PPP) et divers systèmes d'incitation. Les flux de capitaux privés internationaux, en particulier les investissements étrangers directs, ainsi qu'un système financier international stable sont également des compléments essentiels aux ressources publiques et privées nationales.

viii. Les États incluent les grands projets d'infrastructure aéronautique dans la liste des priorités du financement public international et de l'aide au développement.

ix. Les États, les institutions financières et les autres partenaires du développement, y compris l'industrie aéronautique et le secteur privé, sont encouragés, le cas échéant, à donner la préférence à l'OACI pour l'identification, la formulation, l'analyse, la mise en œuvre et l'évaluation des projets liés à l'aviation, notamment par le biais de ses programmes de coopération et d'assistance techniques.

12.2 FINANCEMENT DES FONCTIONS DE REGLEMENTATION

12.2.1. OBJECTIF

12.2.1.1 L'objectif des Etats membres doit être d'avoir des autorités d'aviation civile efficaces qui seront financées de manière adéquate pour exercer leurs responsabilités de supervision réglementaire.

12.2.2 DÉCLARATION DE POLITIQUE

12.2.2.1 Les États membres doivent s'assurer que les autorités de l'aviation civiles ont adéquatement financées et ont des sources légales de revenus.

12.2.3 STRATÉGIES

12.2.3.1 Pour réaliser cet objectif:

i) Les fonctions de supervision de la réglementation doivent être financées par le pourcentage des redevances des ventes sur le coût des billets vendus dans les Etats membres, ou un pourcentage d'autre(s) redevance(s) de l'aviation pouvant être jugé(s) approprié(s) par les Etats membres.

ii) Les AAC perçoivent des taxes pour les inspections statutaires, les certifications, les inscriptions et la délivrance des licences, certificats, permis, approbations, etc

iii) Les autorités de l'aviation civile doivent conserver tous leurs revenus afin d'assurer la durabilité des activités de surveillance continue efficace.

iv) Si nécessaire, les États membres fournissent des subventions et les allocations budgétaires aux autorités de l'aviation civile, sans compromettre leur indépendance réglementaire.

v) Les États membres encouragent la mise en place des RSOO pour faciliter la mise en commun des ressources et réaliser des économies d'échelle.

PART III : AUTRES DISPOSITIONS

CHAPITRE XIII

SYSTEMES DE TRANSPORT INTERMODAL

13.0. PRÉAMBULE

13.0.1. Le transport est un outil indispensable pour faciliter la création d'un espace socio-économique unique qui conduirait à la libre circulation des biens et des personnes en Afrique. Pour que le transport puisse jouer pleinement son rôle et avoir un impact efficace sur l'intégration du continent, il ya un besoin d'intégration physique des réseaux, d'intégration opérationnelle, d'interface du fournisseur de service aux usagers, de convergence des politiques, de planification conjointe et d'aménagement des installations et systèmes de transport, l'harmonisation des normes et des investissements transfrontaliers conjoints.

13.0.2. La concurrence entre les différents modes de transport ont tendance à produire un système de transport qui est segmenté et non intégré. Chaque mode doit chercher à exploiter ses propres avantages en termes de coût, service, fiabilité et sécurité. Toutefois, les développements récents ont fait qu'il est impératif, à la fois, aux fournisseurs de services et aux décideurs politiques que les interconnexions des différents modes de transport soient rendues nécessaires pour réaliser le mouvement continu des personnes et des marchandises.

13.0.3. Les attentes des passagers par voie aérienne comprennent le transfert rapide et direct à partir du centre-ville à l'aéroport, une connexion facile entre les terminaux de l'aéroport au cours du transit, le transfert rapide et commode des passagers et leurs bagages des terminaux internationaux vers les domestiques, ainsi que la disponibilité de terminaux spécialisés (Air Terminal) pour le check-in dans le centre-ville et la fourniture de services spéciaux pour les personnes à mobilité réduite.

13.0.4. Dans le continent, il y a très peu d'exemples de coopération intermodale, et dans de nombreux cas l'infrastructure qui permettrait des voyages intermodaux efficaces est soit inexistante ou insuffisante.

13.0.5 Pour garantir une pratique efficace du transport, il est nécessaire d'utiliser le transport multimodal. Le transport multimodal nécessite l'utilisation de plus d'un mode de transport pour déplacer les passagers et les marchandises d'un point à un autre. La combinaison de deux ou trois modes de transport est essentielle pour le bon déroulement du transport des passagers et des marchandises. Divers concepts sont aujourd'hui utilisés lorsque plus d'un mode de transport est utilisé pour transporter des passagers et des marchandises. Cependant, seuls quelques pays d'Afrique pratiquent ces concepts de manière efficace et efficiente.

13.1. INTÉGRATION DE L'AVIATION CIVILE AUX AUTRES MODES DE TRANSPORT

13.1.1. OBJECTIF

13.1.1.1. L'objectif des Etats membres doit être d'avoir un système de transport bien intégré qui reliera le transport aérien à d'autres modes de transport pour le déplacement continu des passagers et du fret.

13.1.2. DÉCLARATION DE POLITIQUE

13.1.2.1. Les États membres devront assurer un accès facile et aux aéroports et entre les terminaux de l'aéroport grâce à des routes et des systèmes transports ferroviaires bien intégrés.

13.1.3. STRATÉGIES

13.1.3.1. Pour réaliser cet objectif:

i) Les États membres devront mettre en place des politiques convergentes, une planification et un aménagement conjoints des installations et des systèmes de transport et une intégration opérationnelle afin de parvenir à la liaison et à la connectivité entre le transport aérien et les autres modes de transport.

ii) Les États membres doivent mettre en place des politiques et des législations appropriées qui favoriseront les investissements transfrontaliers dans le transport intermodal.

iii) Les États membres doivent élaborer des politiques et des législations qui garantiront que les fournisseurs d'infrastructures aéroportuaires, routières et ferroviaires mettent en œuvre les interconnexions, l'information commune et un système de distribution à travers le système de compagnie aérienne, routier et ferroviaire.

iv) Les États sont encouragés à mettre en œuvre des systèmes TIC hautement efficaces au sein des différents réseaux de transport afin de garantir un fonctionnement efficace des transports grâce à une surveillance et une coordination adéquates des différents réseaux pour assurer une intégration intermodale réussie.

CHAPITRE XIV

LIEN ENTRE L'AVIATION CIVILE ET LES AUTRES SECTEURS SOCIO- ECONOMIQUES

14.0 PRÉAMBULE

14.0.1. L'aviation civile comprend le transport aérien (transport commercial par avion), l'aviation générale (tels que la photographie aérienne des cultures et les levés), les travaux commerciaux aériens, les infrastructures (telles que les aéroports et les installations de navigation aérienne) et la fabrication et l'entretien d'avion (moteurs et avioniques). Le transport aérien est au cœur de l'activité de l'aviation civile.

14.0.2 Le transport aérien a toujours connu une croissance plus élevée que la plupart des autres industries. La demande de transport aérien est étroitement liée au développement économique. En effet, le transport aérien constitue le moteur d'une économie. La contribution du transport aérien et des industries connexes de l'aviation civile à l'économie locale, régionale ou nationale comprend la production et les emplois directement attribuables à l'aviation civile et elle constitue un coefficient multiplicateur qui procure un effet d'entraînement sur les autres secteurs de l'économie.

14.0.3 Le transport aérien est cependant très sensible et est dépendant de l'évolution économique d'autres secteurs. Cela s'est manifesté lors des récentes crises économiques mondiales. À cet égard différents facteurs influent sur la santé du transport aérien dont:

14.0.3.1 Les facteurs économiques et sociopolitiques:

a. Croissance, récession et inflation b. Les troubles civils et les guerres

14.0.3.2 Risques naturels:

a) un climat ou des événements climatiques défavorables (par exemple cyclones, tempêtes hivernales, sécheresses, tornades, orages, éclair, fortes pluies, neige, vents et les restrictions de la visibilité et le cisaillement du vent);

b) des événements géophysiques (séismes, volcans, tsunamis, inondations et glissements de terrain);

c) les conditions géographiques (par exemple un terrain défavorable ou de grandes étendues d'eau);

d) les événements environnementaux (par exemple feux de forêt, l'activité de la faune et les infestations d'insectes et / ou de parasites) ;

e) des événements de santé publique (par exemple épidémies de grippe ou d'autres maladies).

14.0.4 Les secteurs socio-économiques suivants ont un impact significatif sur la croissance et la santé de l'industrie du transport aérien:

14.0.4.1 Le Commerce: L'industrie du transport aérien est un élément moteur du commerce international. La majorité des passagers transportés par avions ont des voyageurs d'affaires et des touristes tandis que la plupart des marchandises particulièrement périssables et les objets à valeurs élevées sont transportés principalement par voie aérienne. Ceci est également le cas des courriers et des colis.

14.0.4.2 Le Tourisme: L'Afrique possède de nombreuses attractions touristiques et des destinations et le tourisme demeure un des principaux piliers de l'économie de nombreux États africains. La majorité des voyageurs aériens venant de l'extérieur du continent sont des touristes. Cependant une partie importante du marché touristique est dominée par des transporteurs étrangers. Par ailleurs il y a peu d'échanges touristiques intra-africains.

14.0.4.3 L'Immigration: La décision de Yamoussoukro (DY) favorise l'intégration des États africains mais son application est entravée car actuellement il y a des restrictions significatives du mouvement des personnes et des marchandises entre de nombreux États y compris, en particulier, les exigences strictes pour les visas d'entrée et de transit pour les citoyens d'autres États africains. Cela a un impact négatif sur l'activité des compagnies aériennes africaines et constitue une entrave importante au transport aérien et au commerce en Afrique.

14.0.4.4 Les Douanes: Le transport aérien est souvent considéré à tort comme une vache à lait, ce qui entraîne l'imposition de tarifs douaniers prohibitifs et des taxes sur le fret, des services et équipements d'aéronefs et aéronautiques. Immanquablement, ces coûts sont répercutés sur les consommateurs conduisant à des coûts prohibitifs du transport aérien, des passagers et un

fret réduits et des compagnies aériennes insoutenables. La situation est encore aggravée par les douanes compliquées et la réglementation des changes et des procédures.

14.0.4.5 Les technologies de l'information et des communications (TIC) constituent l'épine dorsale technologique du transport aérien. Toute la logistique pour le traitement et le mouvement des aéronefs, des passagers et de frets ont impossibles sans l'architecture et le fonctionnement efficace et efficient des TIC. Une perturbation de l'infrastructure des TIC dans un État a un impact négatif sur la sécurité et l'efficacité des opérations de transport aérien.

14.0.4.6 Energie: L'aviation civile est une industrie de très haute technologie qui fonctionne sur la base du matériel de précision. Les installations de gestion des aéroports et du trafic aérien, la communication au sol et celle des avions, la navigation et la surveillance d'équipements dépendent tous pour fonctionner d'une alimentation énergétique sans coupure. L'incidence de l'alimentation épileptique peut conduire à des conséquences catastrophiques pour la sécurité et l'efficacité des vols.

14.0.4.7 L'industrie des carburants de l'aviation: le Carburant de l'aviation constitue plus de 40% du coût de fonctionnement des compagnies aériennes. Par conséquent, l'industrie aéronautique est très sensible à la montée des prix du carburant. Dans la région africaine ce problème fut aggravé par l'offre erratique, l'imposition de taxes prohibitives et les monopoles dans la fourniture de carburant aux aéroports. Les compagnies aériennes africaines étant significativement plus faibles que leurs concurrents étrangers qui sont moins affectés par ce genre de difficultés. Ainsi, la méthodologie de fixation des prix devrait suivre l'évaluation des PRA reconnus et les coûts supplémentaires de fourniture devraient être divulgués de manière transparente ; les prix devraient être exonérés de toute forme d'imposition conformément à l'article 24 de la Convention de Chicago, au document 8632 de l'OACI et aux accords internationaux sur les services aériens ; et la formule de prix basée sur le marché devrait se référer aux cotations les mieux adaptées à la couverture régionale spécifique

14.0.4.8 Recherche et Développement: Depuis le début du développement ordonné de l'aviation civile, l'accent avait été mis en Afrique principalement sur l'aspect opérations de l'industrie, ce qui pourrait en partie être reproché à sa performance et sa part minimale dans l'industrie. Afin d'assurer une croissance durable et la participation dans l'aviation civile, les Etats africains doivent s'impliquer d'avantage dans la recherche de l'aviation et le développement.

14.0.5 Au niveau opérationnel, le transport aérien exige la coopération active des autres ministères ou agences tels que:

L'immigration, de délivrance de passeport / de visas

Les douanes et la mise en quarantaine

Environnement Public et Santé Portuaire

Sécurité et contrôle des stupéfiants

Autorités émettrices du tourisme

Les autorités d'affaires étrangères

14.1. OBJECTIF

14.1.1 L'objectif des États membres est de promouvoir en permanence l'utilisation du transport aérien comme moteur de la croissance économique et du développement durable.

14.2. DECLARATION DE POLITIQUE

14.2.1 Les États membres promulguent des lois et des politiques qui garantissent que d'autres secteurs socio-économiques facilitent la croissance durable du transport aérien et lui permettent de jouer son rôle pour le développement national et continental global.

14.3 STRATÉGIES

14.3.1 Pour réaliser cet objectif :

i) Les États membres doivent adopter et mettre en œuvre des politiques qui favoriseront l'accroissement des échanges entre eux afin d'augmenter le trafic aérien.

ii) Les États membres doivent mettre en place des politiques qui encouragent leurs citoyens à fréquenter les destinations touristiques en Afrique comme un moyen de faire croître le transport aérien sur le continent.

iii) Les Tour-opérateurs et les compagnies aériennes africaines doivent collaborer davantage pour permettre à l'industrie du transport aérien africain d'augmenter sa part du tourisme mondial en Afrique.

iv) Les Opérateurs d'aéroport doivent s'assurer que leurs aéroports sont

équipés d'un support TIC robuste et de la mise en œuvre d'offre de services TIC dédiés aux aéroports et aux systèmes de soutien de l'aviation ;

v) Les États membres doivent veiller à la fourniture d'alimentation en énergie adéquate et continue qui est dédiée aux aéroports et aux installations de navigation aérienne car l'aviation civile est une industrie très haute technologie qui fonctionne sur la base de matériel de précision.

vi) Les États membres devront réexaminer leurs politiques d'immigration et les réglementations qui encouragent les voyages intra africains à travers: la suppression/ l'assouplissement de l'obligation de visa d'entrée pour les citoyens africains; l'émission des visas d'entrée dans leurs aéroports internationaux; l'abolition des visas de transit de leurs aéroports.

vii) Les États membres doivent mettre en œuvre des politiques favorables et des régimes tarifaires personnalisés pour: les avions et pièces de rechange Les importations et les exportations de fret l'échange de devises

viii) Les États membres veilleront à assurer un approvisionnement sans interruption des produits pétroliers aux aéroports et compagnies aériennes ainsi que la protection équitable du transport aérien contre des prix élevés et des pratiques tranchantes injustifiées dans la distribution et la ventes de carburant d'aviation.

ix) Les États membres veilleront à ce que le nombre des perturbations de vols internationaux soit , dans la mesure du possible, maintenu minimal et que lorsque cela se produit; les compa-

gnies aériennes et les passagers sont indemnisés quand cela est dû à des problèmes sociopolitiques.

x) Les États membres doivent soutenir leurs compagnies aériennes à obtenir des taux d'assurance favorables et si possible de fournir des garanties pour couvrir les risques sociopolitiques.

xi) Les États membres devront prendre des mesures visant à créer des institutions de recherche et développement en se concentrant sur l'aviation civile aux niveaux national et régional.

xii) Les États membres devront faciliter et aider les centres de formation en aviation civile à s'engager dans des accords de collaboration avec les universités nationales et internationales et les instituts de recherche et de se tenir au courant des progrès technologiques dans l'industrie.

xiii) Les États membres devront intégrer l'aviation dans les établissements d'enseignement dans le cadre du programme d'études pour les étudiants des cycles supérieurs.

xiv) Les États intègrent et reflètent les priorités des secteurs du tourisme et de l'aviation dans la planification du développement économique afin que le tourisme et l'aviation puissent être utilisés comme un moteur efficace de développement économique ;

xv) Les États établissent une bonne gouvernance, c'est-à-dire les cadres institutionnels, juridiques et réglementaires dans lesquels le transport aérien et le tourisme sont conçus, mis en œuvre et gérés ;

xvi) Les États doivent construire une «marque Afrique» forte dans un marché de plus en plus concurrentiel et un environnement commercial en constante évolution pour libérer le potentiel touristique naturel et culturel et générer une demande de trafic aérien suffisante ;

xvii) Les États doivent permettre l'exploration de systèmes de financement et de financement innovants pour développer une infrastructure aéronautique et touristique de qualité ;

xviii) les États renforcent et assurent la disponibilité de capacités humaines dotées des compétences techniques appropriées dans les secteurs du tourisme et de l'aviation ;

xix) Les États doivent maximiser l'efficacité des formalités de dédouanement aux frontières tout en renforçant la sûreté et la sécurité de l'aviation et la résilience du développement du tourisme ; et

xx) Les États accélèrent l'intégration régionale et facilitent la circulation des personnes et des biens par voie aérienne sur le continent africain ;

xxi) Les États doivent, en coopération et en coordination avec la CUA, les CER africaines, la CAFAC, la NPCA, la BAD, le secteur privé, les partenaires internationaux et les autres parties prenantes :

a) promouvoir la coopération et la prise de décision compatible entre les autorités de transport, les autorités du tourisme et les autres ministères chargés de portefeuilles connexes, notamment les finances, la planification économique, l'énergie, l'environnement et le commerce ;

b) consolider les efforts de planification et de développement des infrastructures de l'aviation, du tourisme et du commerce, chaque fois que possible, tout en harmonisant les cadres réglementaires et en équilibrant les avantages de ces secteurs économiques ;

c) poursuivre une stratégie de gestion des destinations basée sur un «mix produit intelligent», c'est-à-dire l'établissement d'une bonne intégration entre le tourisme et les voyages, l'aviation et les autres secteurs de services et de produits de base, afin de briser le cercle vicieux des désavantages économiques et logistiques et de renforcer la transformation structurelle ;

d) institutionnaliser le MUTAA au niveau de l'État en élaborant le cadre juridique et réglementaire national nécessaire à sa pleine mise en œuvre ;

e) aligner et intégrer les grands projets d'infrastructure aérienne et touristique aux plans et budgets de développement nationaux et/ou régionaux, au plan d'action prioritaire (PAP) du PIDA pour 2020-2030, au programme de développement des infrastructures de l'UA, ainsi qu'à la mise en place de plates-formes de coopération économique et d'assistance internationale en Afrique, telles que la Conférence internationale de Tokyo sur le développement de l'Afrique (TICAD) et le Forum sur le développement de l'Afrique.

Coopération sino-africaine (FOCAC) ;

f) inclure et prioriser les projets de renforcement des capacités pour le commerce dans le cadre de l'initiative MoveAfrica lancée par la NPCA et en utilisant et en contribuant auHRDF ;

g) adopter les solutions d'ouverture des visas dans le cadre d'une réforme politique pour la libre circulation des personnes en Afrique, par le biais de la stratégie du programme d'identification des voyageurs (TRIP) de l'OACI et l'utilisation maximale des technologies de l'information et de la communication pour améliorer les procédures de visa ; et

h) harmoniser les lois, politiques et procédures nationales pour permettre la délivrance et l'utilisation du passeport africain ;

xxi) Les États doivent :

a) prennent des mesures pragmatiques pour instaurer un climat d'investissement transparent, stable et prévisible afin de soutenir le développement d'infrastructures de qualité liées à l'aviation et au tourisme, par exemple en faisant appel à de multiples parties prenantes, en diversifiant les sources de financement, en utilisant des fonds nationaux et en augmentant la participation du secteur privé, notamment par le biais d'investissements privés, de réformes commerciales, d'initiatives de financement privé, de partenariats public-privé et de divers systèmes d'incitation ;

b) fournir au secteur privé les incitations, l'environnement et le soutien nécessaires à sa participation effective au développement du tourisme et de l'aviation en Afrique ;

c) assurer certains services aériens de nature publique, tels que la fourniture de lignes de vie pour les destinations éloignées et périphériques, et fournir un soutien au développement de routes internationales reliant les marchés sources de tourisme avec les PMA, les PDSL et les PEID en utilisant le concept de «service aérien essentiel et route essentielle pour le développement du tourisme» développé par l'OACI et l'OMT ;

- d)** partager et échanger les connaissances, les expériences et les meilleures pratiques à l'aide de données et de statistiques appropriées ;
- e)** démontrer et promouvoir les avantages socio-économiques du tourisme et de l'aviation, et encourager un public informé et engagé en tant que partenaire essentiel par des campagnes de sensibilisation et des programmes d'éducation afin de renforcer la confiance des entreprises et d'obtenir l'adhésion d'un public plus large ;
- f)** élaborer une stratégie de marketing et de promotion pour soutenir le développement de produits touristiques en liaison avec les services de transport aérien, et mettre en évidence ce que l'Afrique peut donner au monde que le reste du monde n'a pas ; et
- g)** promouvoir une meilleure connectivité aérienne pour une utilisation plus efficace des ressources dans le but de contribuer à la réalisation des SDG et au-delà.

EX.CL/699(XX) Annexe VII

ANNEXE 1: ABRÉVIATIONS

AATO - Organisation africaine de formation aéronautique

ACI - Conseil international des aéroports

AIS - Services d'information aéronautique

ACIP - Programme global de mise en œuvre pour l'Afrique

PAAC - Politique africaine de l'aviation civile

CAFAC - Commission africaine de l'aviation civile

AFI - Région Afrique Océan Indien

AFIRAN - Navigation aérienne régionale pour l'Afrique et l'Océan Indien

AFRAA - Association des compagnies aériennes africaines

UMA - Union du Maghreb arabe

ANR - Réglementation de la navigation aérienne

AOC - Certificat de transporteur aérien

ASECNA - Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar

ASET - Équipe africaine de renforcement de la sécurité

CUA - Commission de l'Union africaine

AVSEC - Sûreté aérienne

UA - Union africaine

BASA - Accord bilatéral sur les services aériens

BSP - Plan de règlement des factures

AAC - Autorités de l'aviation civile

CAEP - Comité de la protection de l'environnement en aviation

CBDR - Responsabilités communes mais différenciées

CEN - SAD-Communauté des États sahélo-sahariens

CNS / ATM - Communication Navigation Surveillance/Trafic aérien
Gestion

COMESA - Marché commun de l'Afrique orientale et australe

COSCAP - Sécurité opérationnelle coopérative et continue
Programme de développement de la navigabilité

CORSIA - Système de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale

EAC - Communauté de l'Afrique de l'Est

CEDEAO - Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest

EOC - Centres d'opérations d'urgence

CEEAC - Communauté économique des États de l'Afrique centrale

UE - Union européenne

GADSS - Système mondial de détresse et de sécurité aéronautiques

GASep - Plan mondial pour la sûreté aérienne

PIB - Produit intérieur brut

GNSS - Système mondial de navigation par satellite

IFATCA - Fédération internationale des contrôleurs du trafic aérien

Association

IFATPA - Fédération internationale des associations de pilotes de ligne

ISSG - Groupe stratégique pour la sécurité de l'industrie

TIC - Technologies de l'information et de la communication

OACI - Organisation de l'aviation civile internationale

IGAD - Autorité intergouvernementale pour le développement

IGHC - International Ground Handling Council IATA - International Air Transport Association
JAR - Joint Aviation Requirements

LAGS - Aérosols liquides et gels

MANPADS - Système de défense aérienne portable pour l'homme

MASA - Accord multilatéral sur les services aériens

MPC - Mesure de base du marché

MRTD - Document de voyage lisible à la machine

NEPAD - Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique

ZEP - Zone d'échanges préférentiels

PBN - Navigation de la base de performance

PPP - Partenariat public-privé

RAIO - Organisation régionale d'enquête sur les accidents

REC - Communauté économique régionale

RPAS - Systèmes d'aéronefs téléguidés

RSOOS - Organismes régionaux de surveillance de la sécurité

SADC - Union économique et monétaire d'Afrique australe

DTS - Droits de tirage spéciaux

SARPS - Pratiques standard et recommandées

SIGMET - Météorologie significative (information)

SSFA - Programme «Un ciel sûr pour l'Afrique

UEMOA - Union économique et monétaire ouest-africaine

OMS - Organisation mondiale de la santé

DY - Décision de Yamoussoukro

ANNEXE 2: LISTE DES INSTRUMENTS DU DROIT AÉRIEN INTERNATIONAL

- Convention de Varsovie (1929) Règles pour le transport international par voie aérienne
- Convention relative à l'aviation civile internationale (1944)
- Accord sur le transport aérien international (1944)
- Accord sur le transit des services aériens internationaux
- Convention de Genève (1948) Reconnaissance des droits sur les aéronefs
- Convention de Rome (1952) Dommages aux tiers en surface
- Le protocole de La Haye (1955). Convention de Varsovie de 1929 portant modification
- Convention de Guadalajara (1961) complétant la Convention de Varsovie de 1929
- Convention de Tokyo (1963) Infractions et autres actes commis à bord d'un aéronef.
- Convention de La Haye (1970). Saisie illégale d'aéronefs
- Protocole de Guatemala (1971) amendant la Convention de Varsovie de 1929 telle qu'amendée par le Protocole de La Haye de 1955
- Convention de Montréal (1971) Actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile
- Protocole additionnel n° 1 (1975) portant modification de la Convention de Varsovie de 1929
- Protocole additionnel n° 2 (1975) modifiant la Convention de Varsovie de 1929 telle qu'amendée par le Protocole de La Haye de 1955
- Protocole additionnel n° 3 (1975) portant modification de la Convention de Varsovie de 1929 telle qu'amendée par le Protocole de La Haye de 1955 et le Protocole de Guatemala de 1971
- Protocole de Montréal n° 4 (1975) modifiant la Convention de Varsovie de 1929 telle qu'amendée par le Protocole de La Haye de 1955
- Protocole de Montréal (1978) amendant la Convention de Rome de 1952
- Protocole relatif à un amendement à la Convention sur la protection civile internationale
- Aviation [Article 83 bis] Location, affrètement ou échange
- Protocole relatif à un amendement à la Convention sur la protection civile internationale
- Aviation [Article 3 bis] Non-utilisation d'armes contre des aéronefs civils en vol
- Protocole additionnel de Montréal (1988) Actes de violence dans les aéroports
- Accord COSPAS-CARSAT (1988) Système international de satellites pour la recherche et le sauvetage
- Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles (1991)

Convention de Montréal (1999) Règles pour le transport aérien international

Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Le Cap

Convention 2001)

Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Protocole du Cap relatif aux matériels d'équipement aéronautiques 2001)

Convention sur la réparation des dommages causés aux tiers, résultant

Actes d'intervention illicite visant des aéronefs 2009

Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par les aéronefs

(Convention sur les risques généraux (2009)

Convention pour la répression d'actes illicites relatifs au droit civil international

Aviation (Convention de Pékin 2010)

Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la criminalité

Saisie d'aéronefs (Protocole de Pékin 2010)

La Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC)

Protocole d'amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (Protocole de Montréal 2014)

Protocole relatif à un amendement à la Convention relative à l'aviation civile internationale [Article 50(a)] 2016

Protocole relatif à un amendement à la Convention relative à l'aviation civile internationale [Article 56] 2016

Toutes les autres conventions, traités et protocoles ultérieurs qui seront adoptés par l'OACI.

ANNEXE 3 : CALENDRIER DES OBJECTIFS

L'annexe 3 constitue la base de la mise en œuvre et du contrôle de cette politique (ci-joint)

ANNEXE 3 : CALENDRIER DES OBJECTIFS - MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUPERVISION DE LA PAAC ANNEXE 3 : CALENDRIER DES OBJECTIFS - MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUPERVISION DE L'AFCAP

S/N	ACTION/ACTIVITÉS	RESPONSABILITÉ		INDICATEUR	DATES CIBLES		RÉSULTAT ESCOMPTÉ	OBSERVATIONS
		Principal	Autre		De	à		
1	Désignation des points focaux des États et des CER pour la mise en œuvre de la PAAC	States, RECs, CAFAC	CAFAC	Point Focal désigné	Dans les 3 mois suivant l'approbation de la PAAC	Créer une coordination et une liaison faciles entre les parties prenantes	Les communautés économiques régionales (CER) d'Afrique sont les principaux moteurs de l'intégration économique en Afrique. Leur participation à la mise en œuvre de la PAAC est donc primordiale.	
2	Ateliers sur la PAAC pour les points focaux des États et des CER	CAFAC	Partenaires	Nombre de participants	Dans les 6 premiers mois suivant l'approbation de la PAAC	FORMER LE FORMATEUR et susciter une compréhension commune de la PAAC	Permettre aux parties prenantes d'être en harmonie en veillant à la cohérence lors de la transposition et de la mise en œuvre de la PAAC	
3	Promotion de la PAAC et sensibilisation de toutes les parties prenantes	CAFAC	Etats, CER	Acceptation basée sur le nombre de commentaires reçus	Continu	Accélérer la transposition en droit interne et susciter un soutien à la mise en œuvre de la PAAC	La CAFAC coordonnera les activités de sensibilisation et de plaidoyer sur la PAAC	
4	Harmonisation de la PAAC avec les politiques des États et des CER en matière d'aviation	CAFAC	Etats, CER	Nombre de politiques harmonisées	Continu	Éliminer les disparités entre les politiques de la PAAC et celles des États et des CER	Améliorer la cohésion des politiques entre les États	
5	Créer une base de données (c'est-à-dire un compendium) sur la mise en œuvre de la PAAC	CAFAC	Etats, CER	Nombre d'États qui fournissent des informations pour alimenter la base de données	Dans les 6 premiers mois suivant l'approbation de la PAAC	Permettre l'échange d'informations entre les États grâce à une plate-forme/site web public qui permettra à la CAFAC de contrôler facilement l'échange d'informations	À l'instar du Compendium de l'OACI sur le Centre de mise en œuvre des mesures d'intervention et de relance dans le contexte de la COVID-19(CRRIC) créé pour aider à la mise en œuvre, au soutien, à la coordination, à la surveillance et à la communication des activités à la suite de la pandémie de COVID-19	
6	Élaborer des questionnaires pour recueillir les réactions des États, des CER et des autres parties prenantes sur la mise en œuvre de la PAAC	CAFAC	Etats, CER & autres parties prenantes	Nombre de réponses des parties prenantes	Continu	Niveau de mise en œuvre de la PAAC par les États et les CER	Les informations contenues dans le compendium seront réparties dans différents domaines de la PAAC, à savoir les domaines juridique, de la sécurité, du transport aérien, de la facilitation, de la sûreté, de l'environnement, etc. pour en faciliter le suivi	
7	Assistance aux États	CAFAC	CER, partenaires	Nombre d'assistance fournie aux États	Continu	Aider les États à relever les défis qui se présentent à eux	Grâce à la coordination de la CAFAC, les États peuvent s'entraider dans la mise en œuvre de la PAAC	
8	Révision de la PAAC	Etats & autre parties prenantes	CAFAC	PAAC mise à jour	Tous les 10 ans	Maintenir le document à jour et adapté aux besoins des États		

