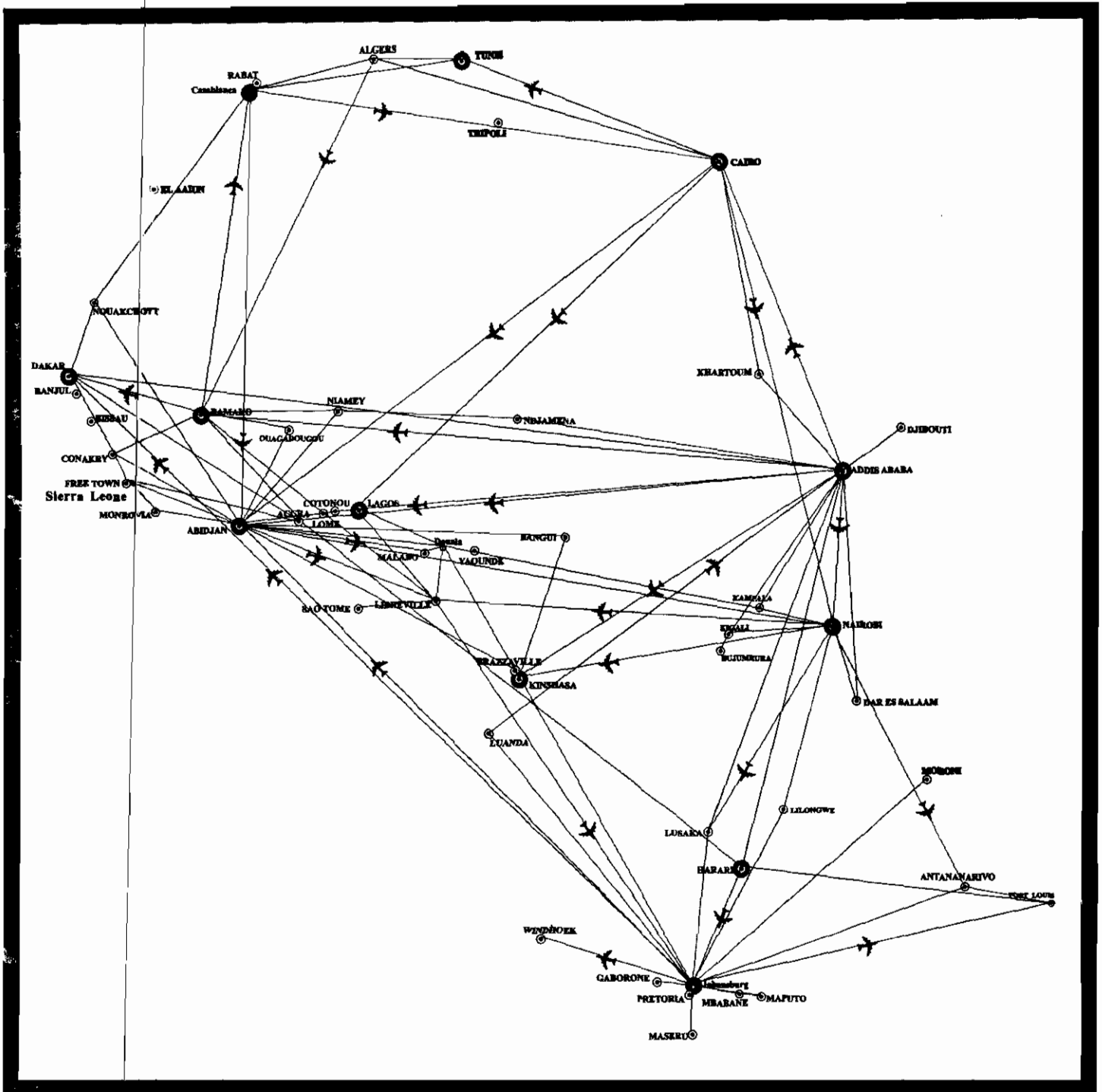




NATIONS UNIES COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

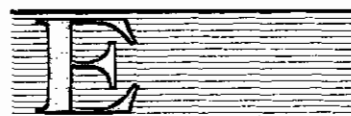


LIBERALISATION DES DROITS DE TRAFIC EN AFRIQUE: DEFIS ET PERSPECTIVES



NATIONS UNIES

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL



Distr.: LIMITEE

ECA/RCID/088/99

Décembre 1999

Original: Français

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

**LIBERALISATION DES DROITS DE TRAFIC
EN AFRIQUE : DEFIS ET PERSPECTIVES**

I. INTRODUCTION

1. L'Afrique est l'un des continents du monde morcelé en plus de 53 Etats indépendants dont 15 sans littoral ou enclavés. La superficie et la population des Etats qui constituent le continent africain varient énormément d'un pays à un autre.

2. Les transports de surface par mer et voies d'eau intérieures sont très peu développés et sont très limités quant à leurs contributions au développement du commerce intra-africain et internationaux. Le transport aérien se situe parmi l'un des modes le plus adapté à l'intégration physique de l'Afrique, au développement du tourisme et du commerce, et au mouvement assez rapide des personnes et des biens. C'est dans ce contexte que la CEA s'est intéressée depuis 1964 au développement du transport aérien sur le continent en organisant en collaboration avec l'OUA et l'OACI la première conférence régionale sur les transports aériens en Afrique.

3. Dans le cadre des deux décennies des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, dont la CEA est le chef de file les pays africains ont adopté plusieurs politiques visant à l'élimination des barrières physiques et non physiques pour le développement des services aériens en Afrique

4. La CEA a organisé à Mbabane, Swaziland, du 19 au 23 novembre 1984 la conférence africaine sur les libertés de l'air afin d'examiner les problèmes qui entravaient l'octroi des droits de trafic et d'adopter des solutions appropriées. Cette conférence a mis en place un comité technique chargé des questions relatives au transport aérien en Afrique dont le mandat était, entre autres, :

- i) d'élaborer une approche commune sur le libre échange des première et deuxième libertés de l'air ;
- ii) d'exhorter les autorités aéronautiques africaines à échanger les troisième et quatrième libertés de l'air ;
- iii) d'encourager l'échange des droits de cinquième liberté de l'air en vue d'améliorer les services de transport aérien sur l'ensemble du continent africain.

5. Ce comité a examiné les mutations profondes du cadre réglementaire du transport aérien depuis 1978 et a exhorté l'Afrique à prendre des actions concrètes et urgentes afin d'adapter son industrie aéronautique aux changements de l'époque. Le mandat du comité constitue l'annexe 1 de ce document.

6. Après avoir examiné le rapport du comité, la sixième session de la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification tenue à Kinshasa

en 1988, a demandé à la CEA d'organiser une réunion spéciale des ministres africains chargés de l'aviation civile. Cette dernière organisée en 1988, a adopté la Déclaration de Yamoussoukro¹ relative à une nouvelle politique aéronautique africaine. Cette Déclaration contenait déjà des éléments de libéralisation des droits de trafic en Afrique.

7. En 1994, à Maurice les ministres africains après avoir examiné les entraves à la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro, ont adopté des mesures relatives à l'octroi aux compagnies aériennes africaines, des droits de trafic de 3ème, 4ème et 5ème libertés de l'air. En matière de 5ème liberté de l'air, il était convenu que là où les opérateurs de 4ème et 5ème liberté de l'air n'existent pas, que la 5ème liberté de l'air soit octroyé librement.

8. La CEA dans le cadre de son programme de travail a préparé avec ses partenaires des positions communes sur la politique aéronautique ainsi que sur l'implication des politiques de libéralisation et de déréglementation américaine et européenne, respectivement. Les politiques de libéralisation des autres régions du monde ont aussi fait l'objet d'étude par la CEA et de diffusion auprès des Etats africains.

9. Lors de la 4ème Conférence mondiale du transport aérien organisé par l'OACI en 1994, les pays africains ont indiqué que la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien doit, se faire graduellement afin de permettre à toutes les régions de participer et profiter de la globalisation de l'économie mondiale et de la compétition.

10. L'Afrique ayant accepté le principe de la libéralisation, la CEA a inscrit dans son programme de travail 1998/99 une publication sur la libéralisation des droits de trafic au niveau de la politique régionale tout en tenant compte des principes directeurs élaborés par certaines communautés économiques sous-régionales et organisations africaines compétentes en la matière.

11. Le deuxième chapitre de la présente publication technique porte sur les décisions prises aussi bien aux niveaux sous-régional que régional et en particulier sur la décision adoptée en novembre 1999, par les ministres africains pour libéraliser l'accès aux marchés de transports aérien africains. La troisième partie traite très succinctement des avantages et perspectives que de telles politiques de libéralisation pourraient offrir aux pays africains dans le cadre du développement de leurs services de transport aérien.

12. Le but principal visé par cette publication est de permettre une large diffusion de quelques principales initiatives africaines de libéralisation de l'accès aux marchés de transport aérien africain, afin de faciliter la fourniture de services aériens sûrs, efficaces et fiables et favoriser la participation du secteur privé au développement des services aériens en Afrique.

¹ E/ECA/TRANS/77A

II. LIBERALISATION DU TRANSPORT AERIEN EN AFRIQUE

13. La libéralisation des droits de trafic a fait l'objet de préoccupations des décideurs de politiques aéronautiques africaines surtout dans le cadre de la recherche de solutions au développement harmonieux des services aériens africains.

14. En effet, les études entreprises ont montré que l'insuffisance du réseau africain des services aériens était liée aux arrangements et politiques en vigueur en matière d'octroi des droits de trafic.

15. Pour améliorer les services aériens, il a été proposé au cours des différentes rencontres d'adopter des politiques plus libérales dans l'échange des droits de trafic et cela en raison du fait que les liaisons manquantes du réseau africain étaient surtout liées aux restrictions en matière de droit de trafic couplées avec les insuffisances des équipements, et le manque d'harmonisation des horaires de vol.

16. Il a été constaté que les Etats refusaient d'octroyer des droits de trafic, même si leur compagnie aérienne nationale n'avait pas la possibilité technique, humaine et financière d'exploiter les lignes demandées. Enfin, plusieurs autorisations d'exploitation en cinquième liberté étaient accordées sur paiement des « royalties » ou commissions.

17. Pour corriger cette situation et en vue de développer les services aériens intra-africains et internationaux, l'AFRAA a proposé en 1984, entre autres, les solutions suivantes :

- i) Octroyer les 1ère et 2ème libertés à toutes les compagnies aériennes africaines en vue de l'exploitation des routes directes et les plus rentables. Il a été recommandé que cet octroi se fasse sans restriction à toutes les compagnies aériennes africaines, sous réserve du respect des conditions de sécurité et de sûreté.
- ii) Octroyer les 3ème et 4ème libertés de l'air sans autre restriction qu'une limite de 3 vols par semaines, sur les routes Est-Ouest, et sur les couloirs : Nord (Alger, Caire, Casablanca, Tripoli et Tunis) ; Sahélien (Asmara, Bamako, Dakar, Kano et Khartoum) ; Equatorial (Abidjan, Accra, Addis-Abeba, Bangui, Dar-Es-Salaam, Douala, Kinshasa, Lagos et Nairobi) ; et Austral (Antananarivo, Luanda, Lusaka, Maputo, Maurice et Harare) ;
- iii) Octroyer à toutes les compagnies aériennes africaines les droits de 5è liberté sur les vols à escale multiple ainsi que sur les routes

transversales, et cela sur la base des accords spécifiques permettant de développer les réseaux;

- iv) Appliquer les principes ci-dessus à l'exploitation des lignes sur les relations Nord-Sud ; et
- v) Négocier des arrangements pour l'exploitation de la 6^è liberté surtout pour les transporteurs des pays du Nord de l'Afrique opérant vers l'Afrique australe, orientale, occidentale et centrale.

18. En 1988, les ministres africains chargés de l'aviation civile ont adopté la Déclaration de Yamoussoukro relative à une nouvelle politique aéronautique africaine. Le momentum de libéralisation, née de la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro a entraîné la prise, par les Etats et organisations, de décisions relatives à la libéralisation des droits de trafic. Il s'agit notamment de : la décision A/DEC/7/7/96 de juin 1996 de la CEDEAO relative à la conclusion d'un accord multilatéral de transport aérien entre les Etats membres de la Communauté ; de l'Accord relatif au transport aérien entre les Etats membres de la CEMAC (mars 1999) ; de la recommandation des Etats de l'Afrique de l'Ouest sur les droits de trafic et la coopération aérienne (décembre 1996) ; de la politique de libéralisation de la COMESA (1999) et de la Décision de libéralisation de l'accès aux marchés de transport aérien en Afrique .

A) Décision de libéralisation de 1999

19. En novembre 1999 sous l'égide de la CEA, les ministres africains ont adopté la décision de libération de l'accès aux marchés de transport aérien africains selon les principes suivants :

Article 1 **Définitions**

Aux fins de la présente Décision, les expressions ci-après ont les significations suivantes :

Traité d'Abuja : le Traité instituant la Communauté économique africaine, adopté à Abuja, (Nigéria) le 3 juin 1991 et qui est entré en vigueur le 12 mai 1994.

Autorité aéronautique : l'autorité gouvernementale en charge de l'aviation civile, l'autorité ou la personne morale ou l'organe habilité à exercer une fonction à laquelle cette décision s'applique.

Services aériens et entreprise de transport aérien : tels que définis par l'article 96 de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale.

Compagnie éligible : toute compagnie africaine de transport aérien qui remplit les critères définis à l'alinéa 6.9 de l'article 6 ci-dessous.

Compagnie conjointe et agence multinationale : toute compagnie créée selon les dispositions de l'article 77 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale;

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'Etats parties ou à leurs ressortissants, la possibilité d'exercer directement ou indirectement 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) ;

Compagnie désignée : compagnie éligible désignée par un Etat partie pour exploiter les droits de trafic dont il dispose en vertu de la présente décision ;

Capacité : telle que définie par l'OACI ;

Part de capacité : la part d'une compagnie éligible d'un Etat partie exprimée en pourcentage de la capacité totale dans une relation bilatérale avec un autre Etat partie.

Pays d'origine : le territoire d'un Etat partie où commence le transport aérien.

Décision : texte de décision y compris les annexes et les amendements ;.

Dépositaire : l'Organisation de l'unité africaine ;

Etat partie : chacun des Etats africains ayant adhéré au Traité instituant la Communauté économique africaine et les autres Etats africains, qui, bien que n'étant pas parties audit traité, se sont engagés par écrit à être liés par la présente Décision.

Tarifs : les prix qui doivent être payés pour le transport de passagers, ou de fret (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 voyages et autres services auxiliaires.

Droit de trafic de troisième liberté : le droit pour un transporteur aérien titulaire d'une licence dans un Etat partie de débarquer, sur le territoire d'un autre Etat partie, des passagers, du fret et du courrier embarqués dans l'Etat partie où la licence a été délivrée.

Droit de trafic de quatrième liberté : le droit pour un transporteur aérien titulaire d'une licence dans un Etat partie d'embarquer, sur le territoire d'un autre Etat partie, des

passagers, du fret et du courrier, en vue de leur débarquement dans l'Etat partie où la licence a été délivrée.

Droit de trafic de cinquième liberté : *le droit pour un transporteur aérien d'effectuer le transport de passagers, de fret et de courrier entre deux Etats parties autres que l'Etat partie où la licence a été délivrée.*

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

Article 2

Portée de la décision

La présente Décision établit un accord entre les Etats parties pour une libéralisation graduelle et progressive des services de transport aérien régulier et non régulier intra-africain. La présente Décision a préséance sur les dispositions des accords bilatéraux et multilatéraux sur les services aériens entre les Etats parties, qui lui sont incompatibles. Les dispositions qui sont normalement incluses dans ces accords et qui ne sont pas incompatibles avec la présente Décision, continuent d'être valides et s'ajoutent à la Décision.

Article 3

Octroi de droits de trafic

3.1. Les Etats parties s'octroient mutuellement le libre exercice des droits de trafic de première, deuxième, troisième, quatrième et cinquième libertés pour l'exploitation, par une compagnie éligible, de vols réguliers et non réguliers de transport de passagers, de fret et de courrier, en provenance et à destination de leurs territoires respectifs.

3.2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3.1 ci-dessus, chaque Etat partie peut, par une déclaration faite conformément à l'alinéa 10.1 de l'article 10 de la présente Décision, limiter son engagement concernant l'octroi des droits de trafic de cinquième liberté, et ce, pour une période ne dépassant pas deux (2) ans, à ce qui suit :

- a) Octroyer la cinquième liberté de droits de trafic sans restriction sur les relations où il n'existe pas, pour des raisons économiques, de compagnies aériennes exploitant les droits de trafic de troisième et quatrième libertés ;*
- b) Octroyer au moins 20% de la capacité offerte sur les relations où il existe des compagnies aériennes exploitant les droits de trafic de troisième et quatrième libertés.*

Article 4

Tarifs

4.1. *En cas de hausse de tarifs pour toute compagnie désignée d'un Etat partie, aucune approbation des Autorités aéronautiques des Etats parties concernés n'est nécessaire pour l'application des tarifs aériens de transport de passagers, de marchandises et de courrier. Les compagnies sont tenues dans ce cas de déposer ces tarifs auprès des autorités compétentes 30 jours ouvrables avant leur application.*

4.2 *La présente disposition n'est pas applicable aux cas de baisse de tarifs qui prennent effet immédiat selon la volonté de la compagnie.*

Article 5

Fréquences et capacité

5.1 *Sous réserve des dispositions de l'article 3, aucune limite n'est imposée quant au nombre de fréquences et à la capacité offerte des services reliant des combinaisons de paires de villes entre les Etats parties. Chaque compagnie désignée est ainsi autorisée à mettre en œuvre les fréquences et la capacité qu'elle estime appropriée. Conformément à ce droit, aucun Etat partie au Traité ne peut limiter, de façon unilatérale, ni la capacité, ni le type d'appareil utilisé, ni le nombre de fréquences hebdomadaires sauf pour des considérations d'ordre environnemental, de sûreté, techniques ou spéciales ;*

5.2. *Sans préjudice des dispositions de l'alinéa 5.1 ci-dessus, un Etat partie concerné peut refuser l'augmentation de capacité si cela n'est pas conforme aux dispositions de l'article 7 de la présente Décision, relatif aux règles de concurrence.*

Article 6

Désignation et autorisation

6.1 *Tout Etat partie a le droit de désigner par écrit au moins une compagnie éligible pour exploiter les services de transport aérien intra-africain en conformité avec la présente Décision. La désignation doit être notifiée à l'autre Etat partie par voie diplomatique.*

6.2. *Un Etat partie peut désigner une compagnie éligible appartenant à tout autre Etat partie à la présente Décision pour exploiter des services aériens en son nom.*

6.3 *Un Etat partie a le droit de désigner une compagnie conjointe ou multinationale africaine éligible de transport aérien dont il détient des parts de capital et cette compagnie conjointe ou multinationale sera acceptée par les autres Etats parties.*

6.4 Suite à la notification d'une telle désignation, l'autre Etat partie conformément à la législation nationale, accélère la procédure d'autorisation d'exploitation, à la compagnie désignée par l'autre Etat partie, pour exploiter les services. En tout état de cause, l'autorisation est délivrée dans un délai n'excédant pas 30 jours. Toutefois, le programme d'exploitation devrait être soumis aux autorités appropriées.

6.5 Au cas où l'un des Etats parties est convaincu qu'une compagnie aérienne désignée ne remplit pas les critères à l'alinéa 6.9 ci-après, il peut refuser la désignation de cette compagnie. L'Etat qui a désigné cette compagnie peut demander des consultations conformément au paragraphe 4 de l'article 11 de la présente Décision relatif aux dispositions diverses.

6.6 Chaque Etat partie a le droit de retirer la désignation d'une compagnie éligible et de désigner une autre compagnie ou d'autres compagnies éligibles par voie diplomatique dans un délai de 30 jours, sauf pour des raisons de sécurité.

6.7 Les autorisations d'exploitation de services de transport aérien non régulier au profit des compagnies aériennes éligibles des Etats parties doivent être octroyées par les autorités compétentes respectives, à condition qu'une demande précisant l'objet du transport soit soumise à l'autorité compétente accompagnée de permis d'exploitation du pays de nationalité de la compagnie et des polices d'assurance correspondantes.

6.8 Afin d'assurer la poursuite de services aériens réguliers sur un itinéraire particulier où les compagnies aériennes régulières ont l'obligation d'opérer durant les périodes de trafics faibles et intenses, les compagnies aériennes régulières auront la préférence sur les compagnies aériennes non régulières sur le même secteur.

6.9 Conditions d'éligibilité

Pour être réputée éligible, une compagnie aérienne doit :

- a) *être régulièrement constituée selon les lois et règlements d'un Etat partie à la présente Décision ;*
- b) *avoir son siège social, son administration centrale et son centre principal d'activité physiquement situés dans l'Etat concerné ;*
- c) *détenir un permis d'exploitation aérien tel que défini par l'annexe 6 à la Convention de Chicago, et délivré par un Etat partie ;*
- d) *disposer au moins d'un aéronef en pleine propriété ou en location, pour une durée supérieure à six mois et dont elle assure la conduite technique;*
- e) *souscrire une assurance adéquate couvrant sa responsabilité à l'égard des passagers, du fret, de la poste et des tiers, qui soit au moins équivalente aux dispositions des conventions internationales en vigueur.*

- f) être en mesure de prouver sa capacité de maintenir un niveau de sécurité d'exploitation au moins équivalent aux normes de l'OACI et répondre à toute requête de tout Etat desservi par elle ;
- g) être soumise au contrôle effectif de l'Etat partie;

6.10 Révocation de l'autorisation

Un Etat partie peut résilier, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation d'une compagnie aérienne désignée de l'autre Etat partie dans le cas où cette compagnie ne satisfait plus aux critères d'éligibilité;

En cas de résiliation, l'Etat partie prévient la compagnie au moins 30 jours avant l'entrée en vigueur de la mesure.

6.11 Documents

Chaque Etat partie reconnaît comme valables le certificat d'exploitation, le certificat de navigabilité, le certificat de compétence et les licences délivrées ou validées par l'autre Etat partie et toujours en vigueur, à condition que les exigences en ce qui concerne de tels certificats ou licences soient au moins équivalentes aux normes minimales fixées par l'OACI ;

6.12 Sûreté et sécurité

- a) *Les Etats parties réaffirment leurs obligations mutuelles de protéger la sécurité de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicites. Les Etats parties se conforment aux dispositions des diverses conventions relatives à la sécurité aérienne, conformément aux dispositions de l'OACI et spécialement à l'annexe 17 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile ;*
- b) *Chaque Etat partie prend en considération toute demande que ferait l'autre Etat partie pour la prise de mesures de sécurité spéciales en vue de faire face à une menace particulière ;*
- c) *Les Etats parties réaffirment leurs obligations de se conformer aux normes et pratiques recommandées de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation civile.*

Article 7

Règles de concurrence

7.1 Les Etats parties veillent à offrir, sans discrimination les mêmes opportunités aux compagnies aériennes africaines désignées pour qu'elles puissent effectivement participer à la fourniture de services de transport aérien dans leurs territoires respectifs.

Article 8

Règlement des différends

8.1 *En cas de désaccord entre les Etats parties concernant l'interprétation ou l'application de la présente Décision, les Etats parties concernés doivent en premier lieu essayer de le régler par voie de négociation.*

8.2 *Dans le cas où les Etats parties n'arrivent pas à trouver une solution au différend qui les oppose dans les 21 jours, l'une des parties peut avoir recours à la procédure d'arbitrage prévue à l'annexe 2 de la présente Décision.*

Article 9

Organe de suivi

9.1 *En application de l'alinéa 4 de l'Article 25 du Traité d'Abuja, il est créé un sous-comité du transport aérien du Comité des transports, des communications et du tourisme, pour, entre autres, superviser la mise en œuvre de la présente Décision.*

9.2 *Il est créé un organe de suivi composé de la CEA, de l'OUA, de la CAFAC et de l'AFRAA, assisté des organisations économiques sous-régionales dans le but d'assister le sous-comité du transport aérien 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 les responsabilités de l'organe de suivi figurent à l'annexe 3 de la présente Décision. Le secrétariat de cet organe de suivi est assuré par la CEA.*

9.4 *Pour assurer une bonne mise en œuvre de la Décision, un organe d'exécution en matière de transport aérien en Afrique, sera créé dès que possible. Ses principales responsabilités seront, entre autres, la supervision et la gestion d'une industrie du transport aérien libéralisée en Afrique.*

9.5 *L'organe d'exécution dispose de suffisamment de pouvoirs pour élaborer et faire appliquer des règles et réglementations appropriées qui offrent des opportunités justes et égales à tous les acteurs et favorisent une saine concurrence.*

9.6 *L'organe d'exécution veillera aussi à la protection des droits des consommateurs.*

Article 10

Mesures transitoires

10.1. *Tout Etat partie peut, par une déclaration formelle écrite adressée au Dépositaire ou au Secrétariat de suivi de la Décision, selon le cas, par voie diplomatique au moment de*

l'adoption de la présente Décision par la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement ou à tout moment ultérieur, choisir l'option de ne pas être lié par les droits et obligations établis par les Articles 3 et 4 de la présente Décision pour une période transitoire n'excédant pas deux (2) ans.

10.2. Chaque Etat partie peut, après une notification de six (6) mois donnée au Dépositaire ou au Secrétariat de l'organe de suivi de la Décision, assumer ou retrouver ses droits et obligations.

10.3 L'exemption d'un Etat partie de l'application de la présente Décision prend fin à la date indiquée dans la déclaration faite au paragraphe 10.1 ci-dessus. Durant la période transitoire, aucun Etat partie ne doit être contraint d'octroyer les droits prévus dans la présente Décision à un Etat partie qui n'est pas également lié dans le domaine considéré.

10.4 Concernant toutes les mesures prévues dans la Décision, les Etats parties ne font pas de discrimination à l'égard des compagnies aériennes désignées des Etats parties qui ont contracté des engagements similaires.

10.5 Les Etats parties s'engagent à ne contracter aucune obligation qui serait plus restrictive que la présente Décision. Cependant, les Etats parties ne doivent pas être empêchés de maintenir ou de développer, sur une base bilatérale ou entre eux des accords favorisant une plus grande souplesse que celle prévue dans la présente Décision.

10.6 La présente Décision n'impose pas l'obligation aux Etats parties d'octroyer des privilèges de cabotage.

Article 11

Dispositions diverses

11.1 Conditions d'exploitation

11.1.1. Toute compagnie désignée par un Etat partie a le droit d'installer ses bureaux sur le territoire de l'autre Etat partie en vue de la promotion et de la vente de ses services de transport aérien.

11.1.2.1 A la demande et conformément aux réglementations des changes, chaque compagnie éligible a le droit de convertir ou d'envoyer au pays de son choix, tous les revenus locaux provenant de la vente des services de transport aérien et d'activités associées directement liées au transport aérien en excédent des sommes déboursées localement, promptement, sans

restriction, sans taxation et sans discrimination ² et ce, conformément à la réglementation des changes en vigueur.

11.1.3 La compagnie désignée doit être autorisée à payer ses dépenses locales, y compris l'achat de carburant en monnaie locale conformément à la réglementation des changes.

11.1.4 La compagnie désignée de chaque Etat partie doit être autorisée, conformément aux lois et règlements de l'autre Etat partie régissant l'entrée, la résidence et l'emploi, à amener sur le territoire des employés dans les domaines de la gestion commerciale, technique et opérationnelle ainsi que dans d'autres domaines spécialisés nécessaires pour la fourniture des services de transport aérien.

11.1.5 Toutes les mesures ci-dessus destinées à faciliter l'installation des compagnies désignées, l'exercice de leur activité et le transfert d'excédents de recettes seront prises par les Etats parties sur la base de la réciprocité.

11.2 Souplesse d'exploitation

En exploitant des services réguliers et non réguliers, chaque compagnie désignée peut, sur un ou sur tous les vols :

- a) exploiter des vols dans les deux directions ;*
- b) être autorisée par les Etats parties concernés à combiner des services aériens et utiliser le même numéro de vol ;*
- c) desservir les points intermédiaires et au-delà dans les territoires des Etats parties en Afrique sur les routes, quels que soient la combinaison et l'ordre ; et*
- d) omettre un ou plusieurs points, pourvu que le service commence à un point du territoire de l'Etat partie désignataire.*

11.3 Accords de coopération

² Le terme " sans taxation " fait référence à la taxation sur la conversion et l'envoi et, non pas à la taxe de revenu nationale qui est mieux traitée sur la base d'un traité de taxation double, ou certains autres arrangements dans lesquels le revenu de vente de transport aérien par des compagnies étrangères est exempté de taxe de revenu nationale sur une base réciproque. Cependant, en l'absence d'un traité de double taxation ou d'autre arrangement, les Etats pourraient utiliser cette clause pour exempter réciproquement les transporteurs aériens de taxes de revenus, mais devraient clairement indiquer leur intention à cet effet.

En exploitant des services agréés sur des routes approuvées, toute compagnie désignée d'un Etat partie peut conclure des accords commerciaux tels que la location d'espace, le partage de code et l'accord de franchise avec une ou plusieurs compagnie (s) d'un autre Etat partie.

11.4 Consultation

Tout Etat partie peut, à n'importe quel moment, solliciter une consultation relative à l'interprétation ou à l'application de la présente Décision. Une telle consultation doit commencer dans les 30 jours qui suivent la date de réception de la requête.

11.5 Examen

La présente Décision fait l'objet d'examens périodiques tous les deux ans ou en cas de besoin, à la demande expresse des deux tiers des Etats parties par le sous-comité de transport aérien. Au cours de ces examens, l'organe de suivi proposera des mesures pour éliminer graduellement les restrictions existantes.

11.6 Enregistrement

La présente Décision sera enregistrée par le Dépositaire et/ou l'organe de suivi 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 est exécutoire de plein droit à l'égard des Etats parties au Traité, 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 entre en vigueur dans les trente (30) jours qui suivent la date de dépôt auprès de l'organe de suivi, lequel transmettra au dépositaire, leur déclaration d'intention d'être liés par la présente Décision sous forme de l'annexe 1(a), 1(b) et 1(c).

12.1.3 Le Dépositaire doit informer tous les Etats parties :

a) de chaque Déclaration faite en conformité avec la Décision ;

- b) *de la date de dépôt et de la date d'entrée en vigueur de la présente Décision à l'égard de cet Etat ;*
- c) *du renoncement à toute Déclaration ;*
- d) *de la dénonciation par un Etat partie de la présente Décision et de la date à laquelle elle prend effet, et*
- e) *de l'adhésion et de l'admission de nouveaux Etats parties.*

12.2 Rôle des organisations sous-régionales et régionales

Les organisations sous-régionales et régionales sont encouragées à poursuivre et à intensifier les efforts dans la mise en oeuvre de la présente Décision.

12.3 Dénonciation

12.3.1 Un Etat partie peut dénoncer la présente Décision par une notification écrite adressée au Dépositaire signalant l'intention de le faire ou dans les circonstances envisagées par l'Article 104 du Traité d'Abuja. Le Dépositaire doit, dans les trente (30) jours qui suivent la réception de la notification de dénonciation, aviser les autres Etats parties ;

12.3.2 Nonobstant l'avis de dénonciation, la présente Décision demeure applicable à l'Etat concerné un an après la date de réception de la notification par le Dépositaire.

Fait à Yamoussoukro, le 14 novembre 1999

20. Cette Décision des ministres africains chargés de l'aviation civile sera présentée à la prochaine Assemblée des Chefs d'Etat et de gouvernement qui se tiendra à Lomé, Togo en Juin 2000 pour adoption et publication dans le journal officiel de la Communauté économique africaine. Ainsi, elle aura une force juridique et donc une décision à caractère obligatoire.

21. Les 23 pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre qui ont participé à la réunion du mois de novembre 1999, ont signé un mémorandum d'entente pour la mise en oeuvre de la politique de libéralisation du transport aérien dont les objectifs sont basés sur la Décision décrite ci-dessus. Le texte de ce mémorandum constitue l'annexe 2 de la présente publication.

B) Décision de la CEDEAO

23. Dans le cadre du développement des services aériens en Afrique de l'Ouest les chefs d'Etat et de gouvernement de la CEDEAO ont décidé de réglementer les exploitations aériennes dans le cadre d'un accord multilatéral, tel que défini dans le texte ci-dessous.

**CEDEAO
ECOWAS**

LA CONFERENCE DES CHEFS D'ETATS ET DE GOUVERNEMENTS

CONSCIENTE de l'Article 7 du Traité révisé établissant la Conférence des Chefs d'Etats et de Gouvernements et définissant sa composition et ses attributions ;

CONSCIENTE des dispositions de l'Article 32 du Traité révisé relatives à la coopération en matière de transports et de communication ;

CONSCIENTE de la décision A/DEC.20/5/80 de la conférence des Chefs d'Etats et de Gouvernements sur le programme de transports de la CEDEAO ;

VI' le besoin de développer les services de transports aériens au sein de la CEDEAO ;

CONSIDERANT le rapport de la trente-neuvième session du Conseil des Ministres tenue à Abuja du 22 au 25 juillet 1996 ;

DECIDE

Article 1

Les Etats membres de la CEDEAO concluront entre eux-mêmes un accord multilatéral de transport aérien établissant un espace aérien unique au sein de la communauté ;

Article 2

Le Secrétariat exécutif contrôlera et assurera également la mise en oeuvre de cette décision, en collaboration avec les Etats membres coordonnant la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro en Afrique de l'Ouest.

Article 3

Cette décision sera publiée par le Secrétaire exécutif dans le Journal Officiel de la Communauté dans les trente (30) jours suivant sa signature par le Président de la Conférence. Elle sera également publiée dans les mêmes délais dans le Journal Officiel de chaque Etat membre.

FAIT A ABUJA LE 27 JUILLET 1996

(signature)

S.E. JERRY J. RAWLINGS

Président

Pour la Conférence

C) Accord de la CEMAC

24. Les pays membres de la CEMAC ont adopté en mars 1999 l'Accord ci-dessous .

Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale

~~~~~

Secrétariat Exécutif

**ACCORD RELATIF AU TRANSPORT  
AERIEN ENTRE LES ETATS MEMBRES  
DE LA CEMAC**

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

## **Préambule**

Les Etats membres de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale,

Vu le Traité instituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale et son additif,

Considérant le processus de mondialisation de l'économie et du commerce, ainsi que la libéralisation des services de transport aérien ,

Considérant l'importance des transports aériens dans l'accroissement du commerce intra-communautaire et son impact sur le développement économique et social des Etats de la Communauté ,

Conscients de la nécessité de renforcer l'intégration économique sous-régionale par une coopération plus active des Administrations aéronautiques et des compagnies aériennes de l'Afrique Centrale ,

Désireux de favoriser le développement d'un service de transport aérien sûr et ordonné entre les Etats membres de la Communauté et de renforcer la coopération aérienne dans toutes ses formes ,

Conviennent de ce qui suit :

## **CHAPITRE 1<sup>er</sup>**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 1<sup>er</sup> Définitions**

Pour l'application du présent Accord, on entend par :

**Etat membre** : tout Etat membre de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;

**Espace Aérien Communautaire** : l'espace géographique exclusif, constitué par l'ensemble des territoires des Etats membres de la communauté .

**Cabotage**: exploitation des services aériens entre deux ou plusieurs points d'un Etat par une compagnie aérienne d'un autre Etat membre.

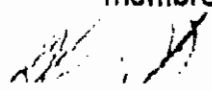
**Services agréés** : services aériens au sens de la Convention de Chicago sur des routes spécifiées ;

**Entreprise désignée**: toute entreprise de transport aérien désignée par un Etat membre de la Communauté conformément aux dispositions de l'article 4.

#### **Article 2 Objet**

Le présent Accord fixe les conditions et modalités d'exploitation des services aériens intra-communautaires aux fins de:

- permettre une meilleure desserte de la Communauté ;
- promouvoir les relations économiques et commerciales entre les Etats membres de la Communauté ;



- prévenir les mesures susceptibles de porter préjudice au développement du transport aérien entre les Etats ;
- encourager la mise en œuvre des mesures préventives en matière de supervision de la sécurité des vols ; et
- favoriser la coopération technique et commerciale entre les compagnies aériennes.

### **Article 3    Champ d'application.**

Le présent Accord s'applique au transport aérien commercial; il ne concerne ni le transport militaire , ni les charters. Il s'impose aux Etats membres et à leurs entreprises désignées, dont la liste est tenue par le Secrétariat Exécutif de la Communauté. Il respecte la primauté des Conventions, des Traités et des Accords internationaux ou multilatéraux en matière d'aviation civile et de transports aériens.

Tout ce qui n'est pas explicitement réglementé par le présent accord reste régi par les lois et règlements nationaux .

## **CHAPITRE II**

### **ENGAGEMENTS DES ETATS**

#### **Section I**

#### **désignation des entreprises**

### **Article 4    Procédure de désignation**

Les entreprises désignées obéissent au critère d'avoir l'implantation dans le pays concerné du siège et des activités principales d'exploitation .

Chaque Etat membre désigne deux compagnies pour l'exploitation des services aériens agréés intra-communautaires.

Cette désignation est communiquée au Secrétariat Exécutif de la CEMAC et publiée au journal officiel de la Communauté après notification aux autres Etats membres.

Dès réception de la notification de désignation, Chaque Etat membre délivre à l'entreprise désignée, l'autorisation d'exploitation nécessaire.

Tout Etat est libre de concéder à une entreprise désignée d'un autre Etat membre la desserte de son territoire.

### **Article 5    Egalité de traitement**

Les Etats membres accordent à toutes les entreprises désignées le même traitement que celui réservé aux compagnies nationales et à leurs aéronefs, dans l'utilisation des infrastructures, des équipements et des services des aéroports et les taux de redevances y afférents.

Pour les services agréés, toute entreprise désignée ne sera assujettie qu'aux impôts et taxes dus dans le pays qui l'a désignée

## **Section II** **Services agréés**

### **Article 6**      **Informations sur les services agréés**

Les autorités aéronautiques des Etats membres communiquent au Secrétariat Exécutif de la CEMAC, pour le compte du Comité de Suivi et de Contrôle (CSC) prévu à l'article 21, à l'issue de chaque saison aéronautique, toutes informations nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

Ces informations seront diffusées par le Comité à l'ensemble des autorités aéronautiques des Etats membres

### **Article 7**      **Etablissement et exploitation des services agréés**

Les Etats membres s'engagent à ce que dans l'établissement et l'exploitation des services agréés, il soit dûment tenu compte de leurs intérêts mutuels, de façon à ne pas entraver le développement de leurs services.

## **Section III** **Sécurité**

### **Article 8**      **Dispositions générales**

En application des dispositions de l'article 33 de la Convention de Chicago faisant obligation aux Etats de garantir la sécurité des vols, les Etats membres de la CEMAC s'accordent sur la nécessité de mettre en place un organe autonome communautaire chargé de la supervision de la sécurité des vols.

### **Article 9 : Supervision de la sécurité**

- a) Les Etats membres s'engagent à interdire à tout équipage de piloter un aéronef si les membres dudit équipage ne sont pas détenteurs de permis et licences délivrés en conformité avec les normes applicables ; et s'engagent également à ne pas reconnaître la validité d'une licence étrangère si son détenteur ne satisfait pas aux exigences des normes nationales et internationales ainsi qu'aux qualifications requises ;
- b) Les Etats membres s'engagent à prendre toutes les mesures appropriées susceptibles d'empêcher un transporteur aérien immatriculé sur leur territoire d'exploiter un aéronef ne disposant pas de certificat de navigabilité en cours de validité et dont l'équipage ne détient pas de licence conforme à ses fonctions ;
- c) Les Etats membres s'engagent à prendre toutes les mesures appropriées en vue de la formation et de la rétention des agents chargés de la sécurité des vols ;

### **Article 10 : Supervision de la sécurité des vols**

- a) Les Etats membres s'engagent à interdire à toute personne de piloter un aéronef n'ayant pas ou ne disposant pas d'un certificat de navigabilité en cours de validité délivré conformément aux normes internationales et nationales ;

- b) Ils s'engagent à interdire l'immatriculation sur leur territoire d'un aéronef antérieurement immatriculé à l'étranger, sauf si celui-ci dispose d'un certificat de navigabilité délivré par le pays d'exploitation ou s'il répond à toutes les normes de navigabilité au moment de son importation et reste conforme par la suite aux normes nationales et internationales.

#### Section IV **Conditions d'exploitation des droits de trafic, fréquences et capacités**

##### **Article 11 Première et deuxième Liberté**

Les Etats membres se concèdent les droits de première et deuxième Liberté de l'air sans condition.

##### **Article 12 Troisième et quatrième libertés**

Les Etats membres s'accordent le libre exercice des droits de troisième et quatrième liberté de l'air dans les vols réguliers de passagers, de marchandises, de courrier et les vols cargo qui peuvent être effectués à l'intérieur de la sous région CEMAC.

##### **Article 13 Cinquième liberté**

Sur les relations exploitées par des compagnies de troisième et quatrième liberté, les Etats membres octroient aux compagnies désignées opérant en cinquième liberté 40% du trafic basé sur le trafic de l'année précédente, ou de la capacité offerte, étant entendu que 60 % du trafic total ou du nombre de sièges offerts sur ces relations, seront réservés aux exploitants de troisième et quatrième liberté pour une période de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de l'Accord. au-delà, interviendra la libéralisation totale des droits de trafic.

##### **Article 14 Fréquences**

Les Etats membres s'accordent un maximum de fréquences adaptées au trafic. Les jours d'exploitation doivent être ouverts ; toutefois, les compagnies doivent coordonner et harmoniser leurs programmes.

##### **Article 15 Capacités**

Aucune restriction n'est faite sur la capacité et le type d'aéronef ; en cas de grande disparité entre les capacités et le type d'aéronefs, des arrangements commerciaux entre les compagnies aériennes désignées sont nécessaires.

##### **Article 16 Cabotage**

En cas de nécessité, un Etat membre peut solliciter le concours d'une entreprise désignée d'un autre Etat membre pour la desserte de son territoire.

##### **Article 17 Vols non réguliers de fret :**

Les Etats membres adoptent un régime de Liberté pour les vols non réguliers de fret que leurs entreprises désignées peuvent effectuer dans la sous région.





## **CHAPITRE V**

### **DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES**

#### **Article 22 Règlement des différends**

Pour tout différend entre les Etats et/ou les entreprises désignées, les parties s'engagent à rechercher un règlement à l'amiable. A la demande des parties, le Conseil des Ministres en charge de l'aviation civile peut arbitrer le conflit.

Au cas où la Décision ne serait pas acceptée par une ou les parties, le différend est porté devant la Cour de Justice Communautaire qui statue en dernier ressort.

#### **Article 23 Infractions et sanctions**

Les infractions sont constatées par les Autorités de l'aviation civile, les compagnies aériennes et les membres du Comité de Suivi et de Contrôle.

Les modalités d'instruction et de répression sont fixées par un texte particulier élaboré par le Comité de Suivi et de Contrôle et approuvé par le Conseil des Ministres.

Les entreprises désignées qui contreviennent aux obligations qui leur incombent seront passibles des sanctions suivantes :

- i) sanctions pécuniaires ;
- ii) suspension temporaire ,
- iii) réduction de capacité ;
- iv) suppression de droits de trafic (3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> ou 5<sup>ème</sup> libertés)
- v) Interdiction de trafic sur certaines relations.

Les sanctions sont prononcées par le Conseil des Ministres des transports en charge de l'aviation civile de la Communauté, après avis du Comité de Suivi et de Contrôle ; elles sont levées par la même autorité lorsque le CSC atteste que l'entreprise a pris toutes les mesures pour se conformer à la réglementation et réparer le cas échéant le préjudice causé.

#### **Article 24 Adhésion des Etats de l'Afrique Centrale non membres de la CEMAC**

Le présent Accord est ouvert à l'adhésion et à la signature de tout autre Etat de l'Afrique Centrale non membre de CEMAC.

Les instruments d'acceptation, d'approbation et d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire Exécutif de la Communauté Economique et Monétaire d'Afrique Centrale.

#### **Article 25 Révision et dénonciation**

Le présent Accord ne remet pas en cause les Accords bilatéraux existants entre chacun des Etats membres et les Etats tiers.

Toutefois, le cas échéant, ces accords ainsi que ceux conclus entre Etats membres seront révisés pour se conformer aux dispositions du présent Accord dans un délai ne dépassant pas un an après son entrée en vigueur.

Le présent Accord peut être révisé à la demande d'un Etat membre ou à l'initiative du Conseil des Ministres ; la demande de révision est instruite par le Comité de Suivi et de Contrôle .

Il peut également être dénoncé par tout Etat membre, après notification écrite adressée au Secrétaire Exécutif de la CEMAC . La dénonciation devient effective un an après l'enregistrement de la notification ; le secrétariat Exécutif en informe les Etats membres.

**Article 26** Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur, dès son adoption par le Conseil des Ministres de la CEMAC.

Fait à Libreville, le 04 Mars 1999

Pour la République du Cameroun  
le **Ministre des Transports**

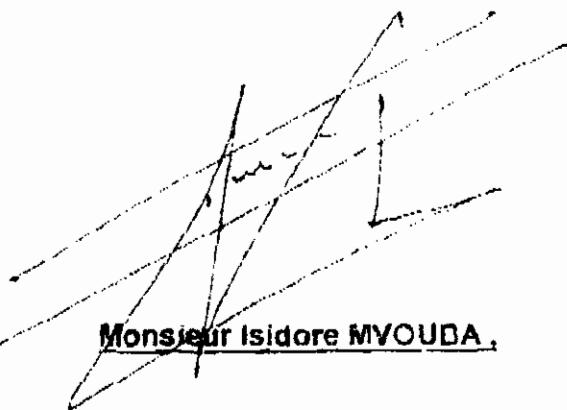


Pour la République Centrafricaine  
le **Ministre des Transports et de  
l'Aviation Civile**



Monsieur Timothée AGUENE,

Pour la République du Congo  
Le **Ministre des Transports, de l'Aviation  
Civile, chargé de la Marine Marchande**



Monsieur Isidore MVOUDA,

Pour la République Gabonaise  
Le **Ministre des Transports et de la  
Marine Marchande**



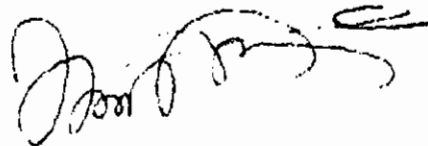
Le Général d'Armée IDRIS NGARI,

Pour la République de la Guinée Equatoriale  
Le Ministre d'Etat, Chargé des  
Communications et Transports



Monsieur Macclino OYONO NTUTUMU,

Pour la République du Tchad,  
Le Directeur Général du Ministère  
des Travaux Publics, des Transports, de  
l'Habitat et de l'Urbanisme



Monsieur MAHAMAT NOUR  
MALLAYE,

**D) Politique de libéralisation de la COMESA**

25. En tant qu'organe de coopération sous-régionale dont l'un des objectifs est de faciliter le mouvement des personnes et des biens, la COMESA a recommandé à ses Etats membres d'adopter une politique libérale favorisant le développement des services aériens à l'intérieur de la sous-région. Ainsi les politiques ci-dessous a été adoptée et publiée sous forme d'avis legal dans le journal officielle appelé gazelle.

**AVIS LEGAL No.2 de 1999**

**REGLEMENT DU COMESA POUR L'EXECUTION DU PROGRAMME DE  
LIBERALISATION DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AERIEN**

**PREAMBULE**

***Le Conseil des ministres du COMESA :***

***Considérant la vision du COMESA pour un avenir dans lequel il sera devenu une communauté économique compétitive régionale pleinement intégrée au sein de laquelle il y aura libre circulation avec des niveaux de vie élevés pour ses citoyens,***

***Rappelant les buts et les objectifs du COMESA tels que définis dans son Traité et ses protocoles concernant la facilitation de l'élimination des faiblesses structurelles et institutionnels des Etats membres pour que ces derniers réalisent un développement collectif et durable,***

***Considérant que les Etats membres du COMESA ont reconnu d'un commun accord la nécessité de créer et de maintenir une véritable zone de libre échange garantissant la libre circulation des biens et des services produits dans le COMESA et l'élimination des barrières tarifaires et non tarifaires,***

***Reconnaissant que l'industrie du transport aérien joue un rôle important dans la réalisation de la zone de libre échange,***

***Convient par les présentes, en vertu du Traité du COMESA, du Règlement suivant :***

**ARTICLE PREMIER****Définitions**

*Dans le présent Règlement :*

- |                                                     |   |                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------|---|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Transporteur aérien</i>                          | - | <i>signifie une compagnie de transport aérien ayant une licence d'exploitation du COMESA.</i>                                                                                                                                                                                        |
| <i>Certificat d'exploitation aérienne</i>           | - | <i>a la même définition que celle adoptée par l'OACI.</i>                                                                                                                                                                                                                            |
| <i>Service aérien</i>                               | - | <i>Signifie un vol ou une série de vols transportant des passagers, du fret ou du courrier moyennant paiement ou location.</i>                                                                                                                                                       |
| <i>Licence de service aérien</i>                    | - | <i>Signifie licence pour exécuter des services aériens.</i>                                                                                                                                                                                                                          |
| <i>Cabotage</i>                                     | - | <i>Signifie le droit d'offrir des services aériens entre deux points dans l'Etat membre.</i>                                                                                                                                                                                         |
| <i>Capacité</i>                                     | - | <i>signifie le nombre de places offertes au grand public sur un service aérien régulier sur une période donnée.</i>                                                                                                                                                                  |
| <i>Licence de services aériens du COMESA</i>        |   | <i>signifie une licence délivrée par l'autorité compétente du COMESA.</i>                                                                                                                                                                                                            |
| <i>Autorité compétente</i>                          | - | <i>signifie une licence délivrée par l'autorité compétente du COMESA</i>                                                                                                                                                                                                             |
| <i>Propriété substantielle et contrôle efficace</i> | - | <i>signifie être contrôlé par les Etats membres du COMESA, leurs ressortissants ou un groupe de pays membres du COMESA ou/et de leurs ressortissants avec des actions majoritaires simples, par le truchement à la fois du Conseil d'administration et de la direction exécutive</i> |

*Droit de trafic*

- signifie le droit d'un transporteur de transporter les passagers, du fret ou/et du courrier sur un service aérien entre deux aéroports du COMESA.

## **ARTICLE 2**

### ***Calendrier d'exécution du programme***

**a) Phase I : Octobre 1999**

- i) *Introduction de la libre circulation intra-COMESA du fret aérien et des vols passagers non réguliers ;*
- ii) *Introduction de la libre circulation intra-COMESA des vols réguliers avec une limite de deux fréquences par jour entre deux villes. Au-delà de deux fréquences par jour, il s'appliquera des accords aériens bilatéraux ; et*
- iii) *Adoption de désignations multiples et élimination des restrictions de la capacité.*

**b) Phase II : Octobre 2000**

*Libre circulation du transport aérien intra-COMESA*

## **ARTICLE 3**

### ***Conditions pour l'accès au marché***

1. *Tout transporteur aérien est qualifié pourvu qu'il soit détenu majoritairement et effectivement contrôlé par un Etat membre du COMESA ou un groupe d'Etats membres du COMESA ou/et de leurs ressortissants.*
2. *Le transporteur aérien doit être qualifié pour être désigné dans l'Etat où il a été constitué en société.*
3. *Le transporteur aérien doit démontrer sa capacité financière, gestionnaire et technique nécessaire pour fournir les services par lesquels la demande est faite.*
4. *Les restrictions relatives à la désignation multiple, aux droits du trafic de la 5ème liberté et au cabotage (dans la phase du II) seront abolies pour stimuler le développement des services de transport aérien du COMESA au profit des usagers.*

5. Outre i), ii), et iii) ci-dessus, le transporteur aérien doit avoir une licence de transporteur aérien délivrée par l'autorité compétente en matière d'octroi de licences d'un Etat membre du COMESA.

#### **ARTICLE 4**

##### **Octroi de licence aux transporteurs aériens du COMESA**

1. Afin de réaliser avec succès l'objectif de libéralisation de l'industrie du transport aérien, il faudra définir et imposer des conditions non discriminatoires concernant des aspects tels que l'emplacement et le contrôle du transporteur aérien qui demande la licence.
2. Afin de protéger le consommateur et toutes les autres parties concernées, il est nécessaire que le transporteur aérien démontre qu'il est suffisamment couvert par une assurance responsabilité civile contre les risques ;
3. Pour assurer des services sûrs et adéquats, il faudra veiller à ce que le transporteur aérien opère à tout moment à un niveau économique sain et au niveau de sécurité requis.
4. Les transporteurs aériens seront autorisés à utiliser des avions dont les propriétaires se trouvent ailleurs dans la région du COMESA. Toutefois, l'Etat membre octroyant une licence demeurera responsable en ce qui concerne la forme technique du transporteur aérien ;
5. Un transporteur aérien peut louer un avion à l'extérieur de la région du COMESA dans des circonstances exceptionnelles où à condition que l'avion soit enregistré dans la région du COMESA. Toutefois, il devrait être tenu compte de l'article 83 bis de la Convention de Chicago.
6. A moins que le transporteur aérien ne contrevienne à une quelconque disposition des règles générales du COMESA, la licence d'exploitation restera valide. Toutefois, il y aura une revue après l'octroi d'une nouvelle licence et tous les trois ans ensuite.
7. Si un transporteur aérien ne fait plus d'opérations pendant six mois ou ne commence pas ses opérations six mois après avoir obtenu la licence, la licence d'exploitation sera considérée comme ayant expiré.
8. Un transporteur aérien respectant tout le règlement du COMESA sera en droit d'obtenir une licence d'exploitation. Toutefois, pour commencer ses opérations, le transporteur aérien sollicitera l'autorisation d'emprunter des itinéraires précis.
9. Nul transporteur aérien établi dans la région du COMESA ne sera autorisé à exécuter des services commerciaux nulle part au sein du COMESA sans licence du COMESA.

## **ARTICLE 5**

### **Capacité**

#### **1. Dans la phase I, chaque Etat membre**

- a) introduira la libre circulation du fret aérien et des services passagers non réguliers intra-COMESA ;*
- b) introduira la libre circulation des services passagers réguliers intra-COMESA avec limite de fréquence de deux vols journaliers entre deux villes quelconques. Au-delà des deux vols journaliers, des accords bilatéraux sur les services s'appliqueront ;*
- c) adoptera la possibilité de désignation multiple et l'élimination des restrictions de la capacité ;*

#### **2. Les droits du trafic de la cinquième liberté seront accordés aux transporteurs aériens du COMESA conformément aux critères suivants :**

- a) pendant la phase I, les droits du trafic de la cinquième liberté seront limités à 30% de la capacité du transporteur sur les itinéraires où sont fournis des services relatifs aux droits du trafic des troisième et quatrième libertés ;*
- b) on accordera les droits du trafic de la cinquième liberté aux transporteurs sans restriction imposée aux itinéraires où il n'y a pas de services relatifs aux droits de trafic des troisième et quatrième libertés ;*
- c) pendant la phase II, les droits de trafic de la cinquième liberté seront accordés sans restrictions.*

## **ARTICLE 6**

### **Alliances**

*le COMESA suivra une politique d'encouragement d'alliance intra-COMESA de compagnies aériennes. Toutefois, les alliances ou arrangements commerciaux de ce type qui vont à l'encontre du règlement du COMESA sur la concurrence ne seront pas autorisés.*

## **ARTICLE 7**

### **Equipement**

*Il n'y aura aucune restriction au type et à la capacité de l'avion à utiliser par un transporteur aérien du COMESA à l'exception des impératifs dictés par des limitations d'exploitation d'un aéroport ou par des nécessités à la rentabilité du trafic aérien.*



**ARTICLE 8*****Cabotage***

*Pendant la phase I du processus de libéralisation des transports aériens, les Etats membres du COMESA ne seront pas obligés d'accorder des droits du trafic de cabotage.*

**ARTICLE 9*****Investissement transnational***

*L'investissement transfrontière intra-COMESA dans les secteurs du transport aérien, tels que les aéroports, les équipements d'entretien, les transporteurs aériens et les services de manutention au sol, sera autorisé sans restrictions et les investisseurs bénéficieront d'un traitement réservé aux ressortissants du pays.*

**ARTICLE 10*****Propriété et contrôle des transporteurs aériens***

*Pour l'exploitation des possibilités commerciales résultant de la libéralisation de l'industrie de transports aériens, les transporteurs aériens remplissant les conditions nécessaires seront ceux qui seront détenus de manière substantielle ou effectivement contrôlés par les gouvernements des Etats membres du COMESA ou leurs ressortissants.*

**ARTICLE 11*****Questions techniques***

- 1. Comme il est donné de plus en plus de liberté aux transporteurs aériens, il s'avérera plus nécessaire de développer le mécanisme de contrôle et d'assurance de la sécurité pour que la sécurité de l'aviation ne soit pas compromise étant donné que les compagnies aériennes se précipitent pour profiter de la libéralisation de l'environnement.*
- 2. En attendant l'adoption des impératifs techniques et des formalités administratives communs proposés, les Etats membres peuvent continuer à appliquer les dispositions appropriées des règlements nationaux actuels en matière de sécurité aérienne de l'OACI, des normes et pratiques recommandées et des programmes universels de contrôle de sécurité.*

**ARTICLE 12*****Dispositions générales***

*Le COMESA établira un journal officiel du transport aérien à utiliser pour publier et diffuser des informations sur toutes les questions intéressant le grand public.*

### **III. AVANTAGES ET PERSPECTIVES DE L'IMPACT DE LA LIBÉRALISATION DES DROITS DE TRAFIC**

#### **A. Avantages de la libéralisation de l'accès aux marchés de transport aérien**

26. Des expériences vécues dans les autres régions, y compris l'Afrique, on peut escompter les avantages ci-dessous de la libéralisation graduelle des droits de trafic.

##### **A1 Les usagers**

27. Avec la libéralisation des droits de trafic, de nouveaux opérateurs feront des demandes d'exploitation des services aériens entre des paires de villes africaines. La libéralisation entraînera une augmentation du trafic et des vols. Ainsi les usagers auront la possibilité de choisir leur jour et heure de départ sans être forcés d'attendre les jours d'opération d'une compagnie aérienne à laquelle le monopole a été donné même si elle ne dispose pas de moyen pour offrir un service sûr, efficace régulier et à des prix abordables.

28. La suppression du monopole favorisera les alliances, lesquelles ajoutées aux compétitions sur les lignes entraîneront l'amélioration de la qualité des services aériens africains et une réduction des coûts d'exploitation et des tarifs.

29. Plusieurs gammes tarifaires seront introduites par les opérateurs dans le souci de maximaliser les recettes et d'augmenter les taux d'occupation des sièges. Ceci sera possible grâce à la maîtrise des coûts et à la compétition qui s'installera sur les lignes.

30. Enfin, les compagnies aériennes et les autorités de l'aviation civile porteront une grande attention aux exigences des usagers des services aériens.

##### **A2. Aéroports et autorités de navigation aérienne**

31. De nouvelles autorisations d'exploitation seront données à plusieurs compagnies aériennes qui rempliront les normes de sécurité et sûreté. Ainsi, les aéroports collecteront des recettes supplémentaires d'atterrissage et de survol. Ces revenus supplémentaires, ajoutés à ceux des taxes aéroportuaires, permettront d'améliorer la situation financière des aéroports et de réaliser des investissements nouveaux. Ces revenus supplémentaires, permettront aux autorités aéroportuaires de raccourcir la durée et d'établir sur des périodes plus courtes les amortissements des coûts d'investissement en infrastructure et équipement.

32. L'amélioration de la situation financière des autorités aéroportuaires et d'augmentation du trafic ainsi que des mouvements d'avion favoriseront et justifieront la participation du secteur privé dans l'industrie aéronautique. Durant les deux dernières Décennies, plusieurs pays ont réalisé des investissements en millions de dollars pour construire des aéroports et

acheter des équipements, mais la plus part de ces aéroports reçoivent moins de 10 compagnies aériennes par semaine et moins de 20 mouvements d'avions par semaine. Les aéroports de ces pays sont pénalisés par les politiques nationales en matière d'accès aux marchés de transport aérien (les droits de trafic), d'où la non rentabilité des investissements réalisés et la crise financière que ces autorités aéroportuaires traversent actuellement. Les recettes supplémentaires de navigation aérienne qui seront perçues grâce à la libéralisation permettront d'améliorer la situation financière de ces autorités aéroportuaires et de contribuer aux fonds de la sécurité aérienne.

### **A3. Les gouvernements**

33. Au niveau gouvernemental, la libéralisation entraînera :

- La création de nouveaux emplois ;
- Le développement du tourisme et du commerce intra-africain :
- L'amélioration de la situation financière des autorités chargées de la gestion des infrastructures et des équipements.
- La suppression des subventions et le renforcement des caisses de trésors publics.
- Le développement socio-culturel et le désenclavement des régions.
- La réduction des tarifs de certains services aériens. Cette réduction pourra se répercuter sur les prix des marchandises, etc....
- Une meilleure participation de l'Afrique à la globalisation des économies et des marchés et à la compétition des produits sur les marchés internationaux et régionaux.

### **A4. Les compagnies aériennes**

34. Il est escompté qu'une libéralisation des droits de trafic entraînera une augmentation du trafic et donc une amélioration de la situation financière des compagnies aériennes. Ces dernières offriront des meilleures qualités de services. Sur certaines routes la compétition entre compagnies aériennes sera remplacée par la coopération aérienne et donc une amélioration de la productivité et des réductions de coûts d'exploitation.

35. Les coûts et tarifs appliqués seront dictés par la loi de la demande et de l'offre et donc une plus grande attention sera accordée aux usagers des services aériens.

### **B. Perspectives des impacts de la libéralisation des droits de trafic**

36. La libéralisation entraînera la compétition sur les routes aériennes. Il est donc prévisible que certaines compagnies qui opéreront sous des régimes monopolistiques, ne pourront pas s'adapter aux nouvelles règles d'accès aux marchés et n'auront pas de partenaire pour faire une alliance. Ces compagnies risqueront d'arrêter leur exploitation et laisser la place aux compagnies plus performantes dont les services sont sûrs, fiables et vendus à des prix abordables.

37. On prévoit aussi que dans un premier temps, les compétitions seront intenses sur les routes les plus profitables ; ainsi les compagnies protégées par les Etats et exploitant ces lignes enregistreront une baisse de trafic qui disparaîtra à la longue grâce à l'accroissement du trafic provenant de plusieurs gammes tarifaires et des vols adaptés aux besoins des usagers.

38. L'accroissement des mouvements d'avion et du trafic entraînera des investissements importants en infrastructures et équipements afin de répondre à la demande des usagers.

39. Pour gérer tous ces changements, il sera nécessaire d'assurer les formations appropriées du personnel chargé du contrôle d'exploitation, de la sécurité et de la sûreté, et de la gestion de la compétition.

#### Box 1

##### B. Exemples de l'impact de la libéralisation des droits de trafic.

- Liaison aérienne entre le Kenya et l'Ouganda : les compagnies aériennes qui exploitaient la liaison Nairobi/Entebbe n'arrivaient pas à se mettre d'accord sur le nombre de fréquences et l'une d'entre elles indiquait que le trafic n'était pas suffisant pour plus de 3 vols/semaine. Maintenant que les deux pays ont décidé de libéraliser leurs services aériens, on compte aujourd'hui plus de 20 vols par semaine sur cette ligne.
- Le développement du trafic à l'intérieur des groupements économiques de l'Asie et de l'Amérique du Sud. Depuis que les pays de ces groupements économiques ont introduit des flexibilités dans l'accès aux marchés, leurs trafics ont augmenté à un rythme exponentiel.
- Le recul du trafic aérien africain par rapport à la performance mondiale. L'Afrique s'était montrée hostile à une libéralisation des droits de trafic ; de ce fait, la part de l'Afrique en terme de passagers et tonnes kilomètres transportés est en régression constante par rapport aux autres régions du monde.

## ANNEXE I

### DECLARATION DE MBABANE SUR LE TRANSPORT AERIEN AFRICAIN

Les représentants des Etats africains, des autorités africaines de l'aviation civile, des compagnies aériennes africaines et des organisations chargées des questions relatives au transport aérien en Afrique, réunis à Mbabane (Swaziland) du 19 au 23 novembre 1984 pour la Conférence africaine sur les libertés de l'air :

Rappelant les résolutions ECA/UNTACDA/Res.79/6 et ECA/UNTACDA/Res.83/34 sur les libertés de l'air adoptées par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification, respectivement à Addis-Abeba en 1979 et au Caire en 1983 ;

Rappelant en outre la résolution CM/Res.890 (XXXVII) adoptée à Nairobi en juin 1981 par le Conseil des ministres de l'Organisation de l'unité africaine, ainsi que la Déclaration de politique générale en matière d'aviation civile adoptée par les Chefs d'Etat et de gouvernement de l'OAU par la résolution CM/Res.804 (XXXV),

Considérant l'importance du transport aérien pour le développement économique et l'intégration de l'Afrique conformément aux directives énoncées dans le Plan d'action et l'Acte final de Lagos,

Conscients de l'importance des initiatives prises par la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et l'Organisation de l'unité africaine (OUA) en vue de la mise en place d'un système africain de transport aérien solide et cohérent, et des directives présentées à cet effet par lesdites organisations,

Apprécient avec gratitude la contribution de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) à l'harmonisation et la rationalisation des politiques et des pratiques en matière de transport aérien,

Convaincus que la création de compagnies aériennes africaines sous-régionales et, en définitive, d'une compagnie panafricaine unique est un objectif qui doit devenir réalité,

1. Déclarent que la volonté politique ne fait pas obstacle au renforcement du réseau des transports aériens africains ;
2. Affirment leur conviction qu'une approche pragmatique permettra une amélioration immédiate de ce réseau ;
3. Décident par la présente Déclaration de créer un Comité technique chargé des questions relatives au transport aérien dont le mandat est défini ci-après :

Le comité, dont la composition est définie au paragraphe V ci-dessous, a pour objectifs immédiats :

- a) d'élaborer une approche africaine commune à échanger les troisième et quatrième libertés ;
- b) d'exhorter les autorités aéronautiques africaines à échanger les troisième et quatrième libertés ;
- c) d'encourager l'échange des droits de cinquième liberté en vue d'améliorer les services de transport aérien sur l'ensemble du continent africain ; d'étudier les possibilités de renforcer la coopération commerciale et technique entre les compagnies aériennes africaines, notamment en ce qui a trait à des arrangements financiers de compensation et à l'exploitation conjointe des services ;
- d) de centraliser la collecte, la recherche et l'analyse des données et/ou de créer une banque de données telle que l'envisage la CAFAC et d'inciter à l'adoption de mesures propres à mettre en valeur les possibilités jugées viables ;
- e) de promouvoir les mécanismes financiers de compensation ainsi que d'autres solutions permettant de résoudre le problème des recettes bloquées des compagnies aériennes, notamment par le recours aux services des chambres de compensation existantes ou à créer ;
- f) de rechercher les moyens d'accroître la coordination des horaires des vols en Afrique et de promouvoir les services en direction et en provenance de l'Afrique exploités par les transporteurs africains ;
- g) de promouvoir l'adoption et le maintien d'une approche commune lors des négociations entre les Etats, les autorités aéronautiques et les compagnies aériennes africaines d'une part, et leurs partenaires non africains, d'autre part, sur les droits de trafic, l'achat d'aéronef et de matériel, les arrangements de financement, etc. ;
- h) de suivre et de favoriser l'exécution du programme de facilitation conformément aux recommandations présentées par le secrétariat de la CEA dans le document TANS/AIR/CONF/84/8. A cet égard, le Comité tient compte des observations présentées à la Conférence sur les libertés de l'air et relatives à l'amélioration de la facilitation en Afrique, particulièrement à la possibilité de réduire ou d'éliminer les restrictions à l'octroi de visa pour les ressortissants des Etats membres de l'OUA. De même, le Comité prend toute

mesure propre à permettre l'amélioration des facilités fournies par les compagnies aériennes pour les voyages intra-africains;

- i) de procéder à une étude des routes aériennes africaine existantes ou potentielles afin d'identifier celles qui pourront faire l'objet d'une exploitation conjointe en vue d'accélérer le développement de l'économie et des infrastructures en Afrique ;
- j) de promouvoir les compagnies aériennes multinationale ou exploitées conjointement à l'échelle sous-régionale.

## II

Le Comité a pour objectif ultime la mise en place d'un système aéronautique africain pleinement intégré et la création d'une compagnie panafricaine unique conformément aux directives énoncées dans le Plan d'action et l'Acte final de Lagos.

## III

Les activités du Comité se déroulent en coordination avec la CEA et la CAFAC. Ces deux organismes apportent leur appui tant pour les questions techniques et la documentation que pour les questions d'organisation.

## IV

Le Comité fait périodiquement rapport à la Conférence des ministres de la CEA, par la voie de la Conférence des ministres africains des transports et de la planification, ou par toute autre voie appropriée, et au Conseil des ministres de l'OUA. Le premier de ces rapports sera présenté avant la Conférence économique au sommet des chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA prévue pour 1985.

Le Comité se compose :

- a) d'un représentant respectif de la CEA, l'OUA, la CAFAC et l'AFRAA, par elles désignés ;
- b) d'un responsable représentant d'une autorité aéronautique et un autre représentant d'une compagnie aérienne de chacune des cinq sous-régions ;
- c) de tout autre expert ou représentant des autorités aéronautiques régionales et des compagnies aériennes que les membres du comité désignés au alinéas a) et b) jugeront bon de co-opter.

V

Le Président du Comité est élu par les membres non co-optés du comité.

VI

Sous réserve des dispositions ci-dessus, le comité définit lui-même son règlement intérieur.

VII

Le Comité sera créé dès que possible et entamera ses travaux aussitôt. Afin de permettre l'exécution sans retard du programme du travail du comité, la Conférence prie le Secrétaire exécutif de la CEA et le Secrétaire général de l'OUA de prendre les mesures requises pour que le Comité puisse commencer à fonctionner.



## **MEMORANDUM D'ENTENTE SUR LA MISE EN OEUVRE DE LA DECISION DE LA LIBERALISATION DU TRANSPORT AERIEN EN AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE<sup>1</sup>**

**YAMOOUSSOUKRO, le 14 novembre 1999**

1. Le présent Mémoire d'Entente, ci-après désigné « Mémoire », réaffirme l'engagement des Etats signataires de libéraliser pleinement les services de transport réguliers et non réguliers en Afrique de l'Ouest et du Centre, conformément à la Décision de la Conférence des Ministres africains chargés de l'Aviation Civile, prise à Yamoussoukro, République de la Côte d'Ivoire, les 13 et 14 novembre 1999.
2. Les Etats signataires du Mémoire sont conscients que le développement du transport aérien dans leurs pays doit dépendre non seulement de la régulation économique mais également d'une plus grande coopération entre Etats, en vue d'une meilleure harmonisation dans les domaines tels que : la régulation technique, la supervision de la sécurité aérienne, la sûreté du transport aérien, et la gestion de l'espace aérien.
3. Le Mémoire définit les orientations de mise en œuvre des points suivants : (i) la libéralisation (ii) le système de sécurité et de sûreté (iii) le financement du processus de libéralisation du transport aérien en Afrique de l'Ouest et du Centre.
4. Soucieux de l'urgence d'améliorer l'efficacité et la sécurité du transport aérien en Afrique de l'Ouest et du Centre, les Etats signataires s'engagent à réaliser individuellement et collectivement l'objectif de libéralisation dans un délai de deux (2) ans à compter de la date de signature du Mémoire.
5. Les Etats signataires ont adopté le cadre organique ci-après pour mettre en œuvre le processus de libéralisation et de renforcement de la sécurité et de la sûreté aériennes en vue de promouvoir le développement à long terme du transport aérien en Afrique de l'Ouest et du Centre:
  - a) Le Conseil des Ministres ci-après désigné « Conseil », composé des ministres des Etats signataires en charge de l'Aviation Civile. Définit la politique et formule la stratégie qui assure la réalisation globale des objectifs de la libéralisation et du développement du transport aérien dans la sous région. Il se réunit une fois par an à l'initiative de son Président dans le pays de ce dernier.
  - b) Le Comité de Coordination et de Suivi, ci-après désigné « Comité », dont les membres sont désignés par les Etats signataires auprès de leurs Autorités de l'Aviation Civile (AAC) ou éventuellement auprès de toute autre structure gouvernementale chargée de l'Aviation Civile :

<sup>1</sup> Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Cap Vert, Côte d'Ivoire, Congo, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée Equatoriale, Guinée-Bissau, Libéria, Mali, Mauritanie, Niger, Nigeria, République Centrafricaine, Sao Tome et Principe, Sénégal, Sierra Leone, Tchad, Togo

(i) applique les directives émanant du Conseil en vue de la mise en œuvre du processus de libéralisation, du développement du transport aérien et de la sécurité et la sûreté.

(ii) donne des avis au Conseil sur les points techniques relatifs à la sûreté, la sécurité et l'exploitation du transport aérien à tous autres domaines d'activités se rapportant au transport aérien (iii) mobilise et négocie les financements pour appuyer les initiatives sous-régionales en matière de réformes et de développement du transport aérien sans préjudice aux programmes nationaux des Etats signataires (iv) réalise toutes autres tâches qui lui sont confiées par le Conseil et (v) prépare le programme de travail et le budget pour approbation par le Conseil. Il est assisté dans l'exercice de ses fonctions par la CEA, l'AFRAA, la CAFAC, l'ASECNA, l'OACI, l'OUA, l'UEMOA/CEDAO, et la CEEAC/CEMAC. Les représentants de ces institutions participent aux délibérations du Comité à titre consultatif. Le Comité se réunit à l'initiative de son président, et dans tous les cas au moins deux (2) fois par an. Le Comité élit son bureau conformément à ses statuts.

c) Un Secrétariat Exécutif du Comité mis en place au sein de la CEDEAO et de la CEMAC pour assurer la mise en œuvre permanente : (i) gère les ressources allouées aux initiatives de développement du transport aérien en Afrique de l'Ouest et du Centre ; (ii) organise les réunions du Conseil et du Comité et en assure le secrétariat; et (iii) fournit l'appui logistique aux réunions du Conseil et du Comité ;

6. L'Autorité de l'Aviation Civile (AAC) ou éventuellement toute autre structure de l'Etat signataire chargée de l'Aviation Civile, sera renforcée pour lui permettre de gérer efficacement le programme national.

7. Les modalités de fonctionnement des structures ci-dessus seront adoptées comme partie intégrante du plan d'action de la réforme joint en Annexe A.

8. Les Etats signataires sont conscients des besoins supplémentaires en matière de ressources humaines, techniques, et financières nécessaires pour démarrer et pérenniser la réforme et le développement du transport aérien en Afrique de l'Ouest et du Centre. Par conséquent, ils comptent sur la communauté internationale des bailleurs de fonds pour apporter leur appui ferme au cours d'une période minimum de cinq ans. Cependant, et afin d'assurer une appropriation par les Etats eux-mêmes du processus, le plan d'action identifiera (i) des mécanismes de financement pérennes et (ii) des programmes visant à promouvoir des échanges des connaissances et de l'expertise technique entre les Etats signataires.

9. La CEA assurera une bonne transition vers le nouveau cadre organique, et veillera à ce que les Etats membres de la sous région qui n'ont pas signé le Mémoire y adhèrent sur une période maximum de 60 jours à compter de la date de sa signature. Il assurera également la tenue des premières réunions du Conseil, du Comité, et la mise en place du Secrétariat.

10. Le Mémoire entre en vigueur à compter de la date de sa signature. Il est adopté en Anglais et en Français.



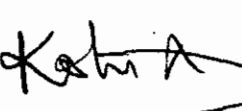


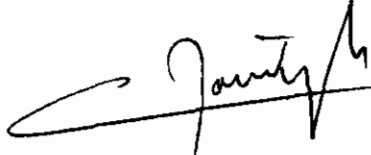


11. Le présent Mémoire est établi pour servir ce que de droit.

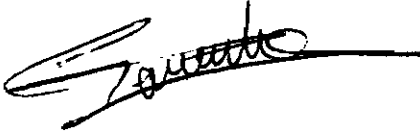



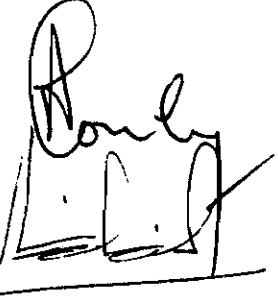

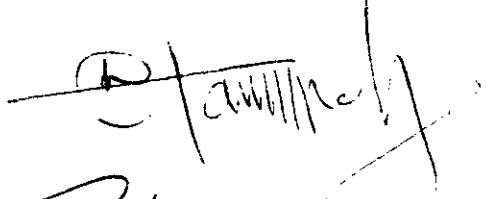

**Plan d'Actions pour la Mise en Oeuvre de la Libéralisation du Transport Aérien en Afrique de l'Ouest et du Centre**

| <b>DATE BUTOIR</b> | <b>ACTION</b>                                                                                       | <b>OBSERVATIONS</b>                                                                                                                                                                              |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 14 novembre 1999   | Discussion du projet du Mémorandum                                                                  |                                                                                                                                                                                                  |
| 14 novembre 1999   | Signature du Mémorandum d'Entente par les Etats Signataires à Yamoussoukro.                         |                                                                                                                                                                                                  |
| janvier 2000       | Acceptation dans les 60 jours du Mémorandum des Etats Membres non présentes à l'heure de signature  | Cette acceptation n'est pas une condition de l'applicabilité du Mémorandum                                                                                                                       |
| février 2000       | Mobilisation des Bailleurs de Fonds                                                                 |                                                                                                                                                                                                  |
| juin 2000          | Nomination par les Etats de leurs représentants au sien du Comité de Coordination et de Supervision | La CEA devra demander ces nominations avant le 15 décembre 1999                                                                                                                                  |
| juin 2000          | Préparation des statuts et règlements intérieurs du Comité                                          |                                                                                                                                                                                                  |
| juillet 2000       | Première Assemblée du Conseil des Ministres organisée par la CEA                                    | L'Assemblée devra 1) adopter les statuts et les règlements intérieurs du Comité; 2) examiner le progrès des programmes nationaux de libéralisation; 3) superviser l'élection de bureau du Comité |

|               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| novembre 2000 | Le Responsable du Secrétariat nommé                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                |
| mai 2001      | Mise en place du Secrétariat Exécutif                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Dossier approuvé par le Comité |
| juin 2001     | <p>Mise en œuvres par les Etats signataires d'un plan de supervision de sécurité:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluation de la situation initiale</li> <li>• Développements des Plans d'Actions</li> <li>• Mise en œuvre des Actions Correctives</li> <li>• Formations des Inspecteurs</li> <li>• Développer des Inspections "Dry Run"</li> <li>• Mise en place d'un processus pérenne               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Processus continu des actions correctives</li> <li>– Formation continue des inspecteurs</li> <li>– Développement des procédures standards pour toutes les Autorités des Aviations Civiles</li> </ul> </li> </ul> |                                |
| juin 2001     | Développement et mise en œuvre des options stratégiques et des programmes d'action pour 1) harmoniser l'espace aérien; 2) moderniser et développer des solutions régionales pour la navigation aérienne et les services de communications; 3) améliorer et attirer la participation privée dans les infrastructures aéroportuaires dans la région                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                |
| décembre 2001 | Assistances technique et financière aux Autorités de l'Aviation Civil des Etats Signataires pour la mise en œuvre du processus                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                |

|               |                                                                                                                                                                                                                                          |  |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|               | de libéralisation et de la révision du cadre réglementaire national                                                                                                                                                                      |  |
| décembre 2001 | Assistances technique et financière au Comité et à l'Agence pour<br>1) assurer la coordination du programme; 2) supervision de<br>l'harmonisation des cadres réglementaires et l'adoption des<br>standards de sécurité et sûreté communs |  |

| <u>Pays</u>                  | <u>Signature</u>                                                                    | <u>Titre</u>                                                                                                           |
|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Guinée<br>Equatoriale        |                                                                                     |                                                                                                                        |
| Liberia                      |                                                                                     |                                                                                                                        |
| Mali                         |    | Ministre des Travaux publics et des Transports<br>do Conseiller technique, représentant le ministre<br>des transports. |
| Mauritanie                   |                                                                                     | Secrétaire Général<br>Ministère de l'équipement<br>des infrastructures et<br>des transports                            |
| Niger                        |   |                                                                                                                        |
| Nigeria                      |  | Minister of Aviation.                                                                                                  |
| République<br>Centrafricaine |  | Denis Boudou Ministre des Travaux<br>Publics et des Transports                                                         |
| Sao Tome et<br>Principe      |  | Ministre des Infrastructures<br>Ressource Naturelle et<br>Environnement                                                |
| Sénégal                      |  | Ministre Tourisme et<br>Transports aériens                                                                             |
| Sierra Leone                 |                                                                                     |                                                                                                                        |
| Tchad                        |  | Ahmed LOUINE ALI                                                                                                       |
| Togo                         |  | Ministre des Transports<br>et des Ressources Hydrauliques                                                              |

| <u>Pays</u>       | <u>Signature</u>                                                                    | <u>Titre</u>                                                 |
|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| Bénin             |                                                                                     | Par Coordonneur Technique<br>Ministère Transports et Travaux |
| Burkina Faso      |    | Secrétaire d'Etat<br>aux transports                          |
| Cameroun          |    | Directeur Général DGT                                        |
| Cap Vert          |    | Conseiller aux Transports<br>Séniors du Ministère            |
| Congo             |   |                                                              |
| Côte d'Ivoire     |  | Ministre Transp<br>Ministre transports                       |
| Gabon             |  |                                                              |
| Gambie            |                                                                                     |                                                              |
| Ghana             |  | Dep. MINISTER<br>OF ROADSTRAN<br>SPORT.                      |
| Guinée            |  | SECRÉTAIRE<br>GÉNÉRAL<br>Min. TP/Transport                   |
| Guinée-<br>Bissau |                                                                                     |                                                              |