

**DÉCISION DE YAMOUSSOUKRO**

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

**Considérant** le Traité instituant la Communauté économique africaine ci-après dénommé Traité d'Abuja, plus particulièrement l'Article 61 relatif à l'intégration du transport aérien et l'Article 10 dudit Traité relatif au pouvoir de prise de décision par la Conférence des chefs d'Etats et de gouvernement;

**Considérant** la Déclaration de politique générale en matière d'aviation civile par la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA aux termes de sa résolution CM/Res. 804 (XXXV) de juin 1980;

**Reconnaissant** le pertinence de l'objectif de la Déclaration de Yamoussoukro sur une nouvelle politique aéronautique africaine adoptée le 7 octobre 1988 et dont le but principal est de créer un climat propice à l'expansion des services aériens intra-africains et internationaux;

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

**Considérant** la nécessité d'harmoniser les politiques en matière de transport en vue d'éliminer les barrières non physiques qui entravent le développement durable des services de transports en Afrique;

**Nous référant** à la recommandation de la onzième réunion de la Conférence des ministres africains des transports et des communications tenue au Caire, Egypte du 25 novembre 1997, demandant la convocation d'une réunion régionale des ministres africains chargés de l'aviation civile pour réviser et trouver les voies et moyens de mettre en œuvre la Déclaration de Yamoussoukro;

**Ayant à l'esprit** les principes directeurs de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) afin que l'aviation civile internationale se développe de façon sûre, régulière et ordonnée et que les services aériens internationaux soient assurés sur la base de l'égalité;

**Conscients** de la nécessité de créer, au regard de la mondialisation des économies, un environnement favorable à la mise en place de services de transport aérien sûrs, fiables et à des prix abordables nécessaires pour faciliter le mouvement des personnes, des biens et des services;

**Considérant** la nécessité d'adopter des mesures dans le but de créer progressivement un marché intra-africain libéralisé et l'urgence d'introduire des dispositions libérales concernant notamment les droits de trafic, la capacité, les fréquences et les tarifs;

**Considérant** l'importance d'une coopération renforcée entre les compagnies aériennes africaines pour favoriser le développement du transport aérien intra-africain et la nécessité d'améliorer les services aériens offerts aux consommateurs;

**Convaincus** qu'en raison des différents niveaux de développement du transport aérien en Afrique, il est nécessaire d'adopter des dispositions spéciales et transitoires spéciales en vue de parvenir à la libéralisation totale du transport aérien en Afrique;

**Reconnaissant** les efforts entrepris au niveau des différents sous-régions en matière de regroupement, de privatisation et de libéralisation des services de transport aérien;

**ADOPTONS LA PRESENTE DECISION :**

**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, Nigeria 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 internationale.

**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 affectif**

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 que l'Etat partie où la licence a été délivrée.

**Services régulier et non réguliers :** comme défini dans la Convention de Chicago et les résolutions de 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 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 partie peut, par une déclaration faite conformément à l'alinéa 10.1 de l'article 10 de la 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 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 bourses de tarifs qui prennent effet immédiat selon la volonté de la compagnie.

## Article 5

### Fréquences et Capacité

5.1. Sous réserve de disposition de l'article 3, aucune limite n'est imposée quand au nombre de fréquences et à la capacité offertes 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 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 partie par voie diplomatique.

6.2. Un Etat partie 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 capitale et cette compagnie conjointe ou multilatérale 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.

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 définis 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) Etre en mesure de prouver sa capacité de maintenir un niveau de sécurité d'exportation au moins équivalent aux normes de l'OACI et répondre à toute requête de tout

Etat desservi par elle ;  
g) Etre soumis 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 de 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 valable 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 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 l'autre Etat partie pour la prise de mesures spéciales en vue de faire 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. Règles de concurrence

Les Etats parties veillent à offrir les mêmes opportunités, sans discrimination 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 Dé-

cision, 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 prévu 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 définies 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 Secrétaire 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 Secrétaire de l'organe de suivi de la Décision, assumer ou retrouver ces 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. 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 excédant des sommes déboursées localement, promptement, sans restriction et sans taxation, sans discrimination<sup>1</sup> 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 change Etat partie doit être autorisée, conformément aux lois et réglementations de l'autre Etat partie l'entrée, la résidence et l'em-

ploi, à amener sur le territoire des employés dans les domaines de la gestion commerciale, technique et opérationnelle ainsi que dans 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'excédent 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 autoriser 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 ;
- d) omettre un ou plusieurs points, pourvu que le service commerce à un point du territoire de l'Etat partie désignataire.

#### **11.3. Accords de coopération**

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 que 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 en cas de besoin, à la demande expresse des deux tiers des Etats parties par les 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 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 Confédération 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, qui la transmettra au dépositaire de 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 de :

- a) 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. Les organisations sous-régionales et régionales sont encouragées à poursuivre et à intensifier les efforts dans la mise en œuvre 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.

#### 12.4. Annexes

Après adoption par les organes compétents de la Communauté Economique Africaine, les annexes font partie intégrante de la présente Décision.

*Fait à Yamoussoukro,  
le 14 novembre 1999.*

