



## COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE

### DEUXIEME REUNION DES ACTEURS DE L'INDUSTRIE DE L'AVIATION SUR LA MISE EN OEUVRE DU PLAN D'ACTION PRIORITAIRE POUR L'OPERATIONNALISATION DU MARCHÉ UNIQUE DU TRANSPORT AERIEN AFRICAIN (SAATM) 2018 - 2019 (DAKAR, SÉNÉGAL, 28 - 29 JANVIER 2019)

**Thème : Délimitation des rôles et des relations institutionnelles**

**(Présentée par la CAFAC)**

#### **RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Cette note de travail présente :

- a) Les contours des Institutions créées en vertu de la Décision de Yamoussoukro (DY) et des développements en cours depuis son adoption.
- b) Les défis observés par la CAFAC en tant qu'Agence d'exécution de la DY et création du SAATM.
- c) Les observations formulées sur le suivi du Plan d'action conjoint.
- d) Les recommandations spécifiques pour relever les défis en proposant une plateforme commune pour les interventions des Partenaires et des Parties prenantes

**Actions requises** : La réunion est invitée à :

- Prendre note du contenu et des recommandations de ce document.
- Adopter les recommandations.

## **1. INTRODUCTION/CONTEXTE**

### **Dispositions institutionnelles pour la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro.**

1.1 Le Marché unique du transport aérien africain (SAATM) sera réalisé par la mise en œuvre intégrale de la Décision de Yamoussoukro. L'engagement solennel pris par les États réaffirme la mise en œuvre inconditionnelle de toutes les dispositions de la Décision de Yamoussoukro. Le Marché unique du transport aérien africain (SAATM), projet phare de l'Agenda 2063 de l'Union africaine, est un moteur de l'intégration économique du continent.

1.2 L'article 9 de la DY établit les Institutions concernées par la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro. A l'article 9.1, conformément à l'alinéa 4 de l'article 25 du Traité d'Abuja, un sous-comité des transports aériens de la commission des transports, des communications et du tourisme a été créée, chargée de la supervision générale, du suivi et de l'application de la présente Décision. Le sous-comité des transports aériens (**CMAT**) est actuellement un sous-comité du Comité technique sectoriel des transports, des infrastructures intercontinentales et interrégionales, de l'énergie et du tourisme (**STC TIIIIET**).

1.3 L'article 9, alinéa 2, de la Décision institue l'Organe de suivi de la DY chargé d'assister le sous-comité du transport aérien composé des ministres africains responsables de l'aviation civile dans le suivi de la mise en œuvre de la présente Décision. Il est composé de représentants de l'UA, de la CEA, de la **CAFAC**<sup>1</sup> et de l'AFRAA et peut être assistée de représentants d'organisations sous-régionales, le cas échéant. L'article 9, alinéa 3, définit les tâches et responsabilités de l'Organe de suivi telles qu'elles sont définies à l'annexe 2 de la Décision, les services de secrétariat devant être fournis par la CEA à la demande de l'organe. L'Organe de suivi est notamment chargé d'aider les ministres responsables du transport aérien à assurer la mise en œuvre intégrale de la Décision de Yamoussoukro et la réalisation du marché unique du transport aérien africain. En cette qualité, l'Organe de suivi aura des responsabilités de supervision et de conseil sur le fonctionnement du SAATM et le rôle de faciliter le bon fonctionnement du marché à un niveau stratégique, en appui à l'agence d'exécution.

1.4 Une Agence d'exécution du transport aérien africain (AATET) a été créée en vertu de l'article 9.4, chargée de superviser et de gérer l'industrie africaine libéralisée du transport aérien. Cette entité, également connue sous le nom **d'Agence d'Exécution (AE)** de la DY, a finalement été créée en 2007 lors de la 3<sup>ème</sup> Conférence des Ministres responsables du transport aérien de l'UA, tenue à Addis Abeba, Ethiopie, en mai 2007. Le CMAT a décidé de confier les fonctions **d'Agence d'exécution (EA)** à la **Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)** conformément à l'article 9.3 de la DY qui prévoit la création de l'AE (Doc. EX.CL/350 (XI)). Le Sommet de l'UA de juillet 2007 a approuvé la résolution sur la délégation des fonctions de l'Agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro de 1999 à la Commission africaine de l'aviation civile - CAFAC (EX.CL/Dec 359 (XI)).

1.5 L'article 9.5 indique en outre que l'Agence d'exécution est investie de pouvoirs suffisants pour formuler et appliquer des règles et règlements appropriés qui donnent des chances équitables et égales à tous les acteurs, favorisent une saine concurrence et garantissent la protection des droits des consommateurs. Pour permettre l'opérationnalisation de l'Agence d'exécution, les Ministres africains des Transports puis

---

<sup>1</sup> CAFAC – La Commission africaine de l'aviation civile a deux fonctions principales - elle est l'agence spécialisée de l'Union africaine sur les questions d'aviation, en particulier les questions liées à la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement. Cependant, la CAFAC est depuis 2007, l'agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro. Par conséquent, son rôle au sein de l'Organe de suivi est lié à la CAFAC en tant qu'Agence spécialisée de l'UA.

les Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union Africaine ont adopté, le 27 janvier 2018, le texte réglementaire de la DY.

Les textes réglementaires constituent les règles de concurrence, les règles de protection des consommateurs, un mécanisme de règlement des différends (le texte du règlement des différends est en cours d'élaboration) et les pouvoirs et fonctions de l'AE. Le texte sur les pouvoirs et fonctions de l'Agence d'exécution est pertinent en ce qu'il aide à définir les devoirs et responsabilités de l'organe de suivi tels qu'ils sont définis à l'annexe 2 de la DY.

#### 1.6 Autres développements postérieurs à l'adoption de la DY

- a) La révision de la Constitution de la CAFAC pour tenir compte du nouveau rôle de la CAFAC en tant qu'Agence d'exécution de la DY
- b) La mise en place d'une politique africaine de l'aviation civile (AFCAP)
- c) L'élaboration de l'Agenda 2063 de l'Union africaine avec un projet phare spécifique sur la mise en place du Marché unique du transport aérien africain d'ici juin 2017 (Assemblée /AUC/Engagement/XXIV).
- d) Création du groupe de travail ministériel, nomination de l'État champion du SAATM à la suite de son lancement en 2018.

1.7 Il convient de rappeler que la CEA a joué un rôle actif et majeur au cours de la période de lancement de la DY, notamment en réalisant des études spécifiques et en fournissant des éclaircissements sur la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro. Toutefois, le rôle précis de la CEA en tant que secrétariat de l'Organe de suivi n'a jamais été défini. C'est pourquoi, pour des raisons valables, la CEA n'a pas déployé les mêmes efforts que dans les années 90 pour contribuer à l'élaboration de la politique de l'aviation sur le continent. En tant qu'organisation « Think Tank » de l'Union africaine, il est important de préciser et de renforcer le rôle de la CEA en tant que secrétariat de l'organe de suivi de la DY.

Le mandat de l'organe de suivi de la DY, tel qu'il est défini à l'article 9, a été révisé en tenant compte des changements politiques intervenus dans ce sous-secteur depuis l'adoption de la décision en 1999. Au cours de la deuxième réunion du Groupe de travail ministériel pour la création du SAATM, l'Organe de suivi s'est réuni pour examiner le plan d'activité de l'Agence d'exécution, en tenant compte de ses pouvoirs et fonctions tels que définis dans le texte réglementaire de la Décision. Il a été établi que les fonctions définies de l'évaluation environnementale recoupent les fonctions existantes de la surveillance, telles que définies à l'annexe 2 du présent document. A cet égard, les tâches et fonctions de l'organe de suivi de la DY ont été clairement définies et adoptées par le premier CST sur le TTIET, tenu à Lomé en mars 2017.

## 1.8 Relations institutionnelles

Actuellement, la CUA a conclu des Accords de coopération avec des Partenaires tels que l'OACI, la Commission européenne (CE), l'IATA, entre autres, pour faciliter le développement et la promotion du transport aérien sur le continent. Des arrangements institutionnels similaires existent entre la CAFAC, Agence spécialisée de l'UA dans toutes les questions relatives à l'aviation civile, et ces partenaires pour des objectifs similaires.

La mise en œuvre du SAATM ne peut se faire sans la coopération entre la CAFAC en tant qu'Agence d'Exécution et les CER qui sont les pierres angulaires de l'intégration. Comme indiqué ci-dessus, les Organisations régionales peuvent participer aux délibérations de l'Organe de suivi, mais pour être efficaces, il est absolument nécessaire de signer un Protocole de coopération entre les CER et la CAFAC. A cet égard, un Protocole de coopération (MoC) a été convenu entre la CAFAC et les CER et il est ouvert à la signature. Nous devons adopter un plan de travail pour permettre la mise en œuvre du MoC entre CAFAC et CER.

L'importance de l'AFRAA et de l'IATA ne doit pas être sous-estimé au regard de leur rôle dans les initiatives de plaidoyer pour sensibiliser et encourager davantage d'États à rejoindre le marché.

## **2. DÉFIS OBSERVÉS PAR L'AGENCE D'EXÉCUTION (AE) DANS LA MISE EN ŒUVRE DE LA DY ET DU SAATM.**

### **2.1 Chevauchement des efforts et rôles conflictuels**

Malgré le mandat clair de la CAFAC ainsi qu'il figure dans sa constitution, on observe qu'il y a chevauchement et duplication des efforts des Institutions et de certaines agences sur la mise en œuvre du SAATM, de la DY et des questions de l'aviation civile sur le continent. La matrice ci-jointe indique les domaines dans lesquels la CAFAC joue un rôle de chef de file, mais où d'autres entités se chevauchent.

En outre, les États membres de la CAFAC sont confrontés à des interventions qui diluent ou désavantagent la CAFAC en tant qu'Institution spécialisée de l'UA pour l'aviation civile.

À cet égard, les États membres de la CAFAC n'ont pas tiré tous les avantages du rôle de coordination et de leadership de la CAFAC en tant qu'Agence d'exécution de la DY.

Les États membres et les partenaires de la CAFAC continuent de souligner la nécessité d'améliorer la coordination des interventions pour mieux répondre à leurs besoins en matière d'aviation civile.

La 30<sup>ème</sup> session plénière extraordinaire de la CAFAC qui s'est tenue les 4 et 5 décembre 2018 a reconnu le besoin impérieux d'harmoniser les nombreuses initiatives et plans d'action menés par les différentes Parties prenantes et Partenaires en Afrique.

### **3. CONCLUSION**

Il existe des preuves empiriques des avantages de la libéralisation du transport aérien pour les voyageurs, les transporteurs aériens, les aéroports et autres prestataires de services connexes, l'économie des États membres et le continent dans son ensemble.

La décision prise par le 30<sup>ème</sup> Sommet de l'UA tenu les 28 et 29 janvier 2018 sur le lancement du SAATM dans le cadre de l'Agenda 2063 et l'adoption des instruments institutionnels et réglementaires contribuera de manière significative à la réalisation de la mise en œuvre intégrale de la DY sur le continent.

La Commission africaine de l'aviation civile s'est engagée à rendre opérationnelle l'Agence d'exécution et à assurer la supervision appropriée du SAATM. Cet objectif sera atteint grâce à une collaboration et un engagement efficaces avec les Partenaires et les Parties prenantes sous la houlette de la CAFAC.

Il faut veiller, compte tenu des arrangements institutionnels existants, à éviter les scénarios de concurrence dans la recherche de fonds et ressources pour les mêmes objectifs de mise en œuvre du SAATM, opérationnalisation de l'Agence d'exécution de la DY et les initiatives d'assistance technique visant à renforcer la mise en œuvre effective des SARP par les États membres comme une exigence pour soutenir le transport aérien dans le continent.

L'initiative de la CUA et l'approche du leadership politique continental visant à harmoniser le plan d'action conjoint et ses mécanismes de suivi contribueront à amener tous les partenaires à avoir un plan d'action conjoint harmonisé. Cela permettra de répartir clairement les activités entre les institutions chefs de file et les institutions partenaires, de définir les mécanismes de suivi et d'aboutir à la réalisation des avantages escomptés d'un marché du transport aérien libéralisé et à son développement durable.

### **4. RECOMMANDATIONS/MESURES À PRENDRE**

- a) Adoption d'un cadre institutionnel bien défini et harmonisé sous la direction de la CAFAC, délimitant le domaine d'intervention de chaque partenaire/acteur dans la mise en œuvre du SAATM.
- b) Développement d'un plan de financement continental coordonné pour l'opérationnalisation de l'Agence d'exécution de la DY, y compris la durabilité du transport aérien en général et du SAATM.
- c) Établissement d'une Plate-forme commune pour les interventions des Partenaires et des Parties prenantes afin d'améliorer l'efficacité, la transparence et un solide mécanisme de suivi, d'évaluation et de rapport pour le SAATM.