



**QUARANTIEME SESSION ORDINAIRE DE LA
CONFERENCE DES CHEFS D'ETAT ET DE GOUVERNEMENT**

Abuja, 16 – 17 février 2012

**ACTE ADDITIONNEL A/SA.9/02/12 FIXANT LES REGLES COMMUNES
RELATIVES AUX EXEMPTIONS CONCERNANT CERTAINES
CATEGORIES D'ACCORDS, DE DECISIONS ET DE PRATIQUES
RELATIVES A LA CONCURRENCE DANS LES SERVICES DE
TRANSPORT AERIEN DANS LES ETATS MEMBRES DE LA CEDEAO**

LES HAUTES PARTIES CONTRACTANTES ;

VU les articles 7, 8 et 9 du Traité révisé de la CEDEAO tels qu'amendés portant création de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement et définissant sa composition et ses fonctions ;

VU l'article 32 paragraphe 1(f) dudit Traité qui prescrit aux Etats membres d'encourager la coopération en ce qui concerne la coordination des programmes de vols, la location d'aéronefs, l'octroi et l'exploitation en commun de la cinquième liberté aux compagnies aériennes de la région;

VU l'Acte Additionnel A/SA 1 /2/08 relatif aux règles communautaires de la concurrence et les modalités de leur application au sein de la CEDEAO, notamment en son article 4 ;

VU l'Acte Additionnel A/SA 2/2/08 portant création, attributions et fonctionnement de l'Autorité Régionale de la Concurrence de la CEDEAO ;

VU les Décisions A/DEC.7/7/96 et A/DEC.6/12/03 relatif à la conclusion de l'accord multilatéral sur le transport aérien entre les Etats membres et la libéralisation du secteur du transport aérien en Afrique de l'Ouest ;

RAPPELANT la Convention relative à l'Aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ses annexes ;



VU la Décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique adoptée le 14 novembre 1999 par les Ministres africains en charge de l'Aviation civile et approuvée par les Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'OUA à Lomé, Togo, en juillet 2000 ;

VU également le Mémoire d'Entente sur la mise en œuvre de la Décision de la libéralisation du transport aérien en Afrique de l'Ouest et du Centre de Yamoussoukro signé le 14 novembre 1999 par 23 pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ;

CONSTATANT que les rapports des Troisième, Quatrième et Cinquième Réunions des Ministres chargés de l'Aviation civile en Afrique de l'Ouest et du Centre, montrent une hétérogénéité dans les règles et pratiques nationales en matière de créneaux horaires, de refus d'embarquement, de l'assistance en escale, de délivrance de l'agrément de transporteur aérien, des conditions d'Accès au marché, des tarifs aériens, de la responsabilité du transporteur aérien en cas d'Accident ainsi que des règles de concurrence et d'exemptions dans les Etats membres;

CONSIDERANT que ces disparités contredisent l'esprit et les objectifs de la Décision de Yamoussoukro;

DETERMINEES à corriger ces dysfonctionnements et à harmoniser les législations et réglementations nationales en matière de services de transport aérien ;

DÉSIREUSES d'établir un cadre juridique communautaire relatif aux exemptions aux règles de concurrence dans les services de transport aérien dans les Etats membres de l'Afrique de l'Ouest;

SUR PROPOSITION de la Réunion des Ministres des Transports qui s'est tenue à Yamoussoukro le 17 septembre 2011;

APRES AVIS du Parlement de la CEDEAO ;

SUR RECOMMANDATION de la soixante septième session ordinaire du Conseil des Ministres qui s'est tenue à Abuja du 19 au 21 décembre 2011



CONVIENNENT DE CE QUI SUIT :

CHAPITRE 1

DEFINITIONS, OBJET ET CHAMP D'APPLICATION

Article 1 : Définitions

Aux fins de l'application du présent Acte Additionnel, les termes et expressions ci-dessous ont les significations suivantes:

Association professionnelle : Regroupement de compagnies aériennes visant à promouvoir la coopération et les activités de ses membres ;

Autorité aéronautique : Autorité gouvernementale, ou toute personne morale ou organe habilité, en charge des fonctions de l'Aviation civile ;

Autorité Régionale de la Concurrence : Structure régionale chargée de la concurrence créée aux termes de l'article 1 de l'Acte Additionnel A/SA/2/12/08 portant création attributions et fonctionnement de l'Autorité Régionale de la Concurrence de la CEDEAO ;

Capacité : Nombre de sièges offerts au public et/ou charge marchande en frêt et poste sur un service aérien au cours d'une période déterminée;

Capacité excessive : Capacité au-delà de la limite raisonnable requise sur une route ou dans un secteur donné de nature à fausser la concurrence;

Commission de la CEDEAO : Commission de la CEDEAO créée en vertu de l'article 17 du Traité Révisé de la CEDEAO tel qu'amendé en juin 2006;

Entreprise de transport aérien : Toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international;

Conseil : Conseil des Ministres tel que créé en vertu de l'article 10 du Traité de la CEDEAO ;

- 3 -



Convention de Chicago : Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ses Annexes ;

Convention de Montréal : Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Montréal le 28 mai 1999 qui remplace la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et ses Protocoles annexes ;

Coût excessivement bas : Coût d'un service anormalement bas et introduit par une entreprise de transport aérien qui n'a aucune relation raisonnable avec la valeur économique de ce service et de nature à exclure une nouvelle entreprise de transport aérien ;

Coût excessivement élevé : Coût d'un service qui n'a aucune relation économique avec ledit service comportant une grande marge de profit ; introduit par une entreprise de transport aérien en vue de fausser la concurrence ou d'abuser de sa position dominante ou de provoquer une entente ;

Droit de trafic : Droit d'un transporteur aérien de transporter à titre onéreux des passagers, du fret et/ou du courrier sur une liaison aérienne desservant deux ou plusieurs aéroports de la **CEDEAO** ;

Marché : Zone géographique appropriée, y compris les routes ou le secteur en question et un service de transport aérien approprié assuré par une entreprise de transport aérien ;

Position dominante : Position qu'occupe une ou plusieurs entreprises de transport aérien leur permettant d'éviter la concurrence totale ou partielle du marché, en leur donnant le pouvoir d'agir à un haut niveau indépendamment de la volonté de leurs concurrents, de leurs fournisseurs, de leurs clients ou de leurs utilisateurs finaux ;

[Signature]

[Signature] - 4 - *[Signature]*

[Signature] *[Signature]*



Pratique concertée : Coordination entre les entreprises de transport aérien n'ayant pas rempli les conditions de l'accord proprement dit, substituant sciemment la coopération pratique par l'exclusion de la compétition ;

Service aérien: vol ou série de vols transportant, à titre onéreux, des passagers, du frêt et/ou du courrier ;

Service aérien non-régulier : service de transport aérien commercial effectué autrement que comme un service aérien régulier ;

Service aérien régulier: Série de vols qui présente l'ensemble des caractéristiques suivantes :

- i) il est effectué, à titre onéreux, au moyen d'aéronefs destinés à transporter des passagers, du frêt et/ou du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des sièges, vendus individuellement, sont mis à disposition du public soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés;
- ii) il est organisé de façon à assurer la liaison entre deux aéroports ou plus:
 - soit selon un horaire publié ;
 - soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente ;

Tarif aérien : Prix exprimé en monnaie nationale d'un Etat membre à payer pour le transport de passagers et de frêt sur un service aérien, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires ;



Article 2 : Objet et Champ d'application

1. Les règles communautaires de la concurrence et les modalités de leur application, telles que définies par l'Acte additionnel No. A/SA 1/11/08 du 19 novembre 2008, s'appliquent aux services de transport aérien dans les Etats membres de la CEDEAO ;
2. Le présent Acte Additionnel a pour objet d'établir les modalités d'exemption en matière de concurrence dans les services de transport aérien au niveau des Etats membres de la CEDEAO.

CHAPITRE II

EXEMPTIONS CONCERNANT LA PLANIFICATION ET LA COORDINATION CONJOINTES DES PROGRAMMES DE VOLS, DES OPERATIONS CONJOINTES, DES CONSULTATIONS CONJOINTES SUR LES TARIFS DES PASSAGERS ET CARGO SUR LES VOLS RÉGULIERS.

Article 3 : Exemption de base

L'Autorité Régionale de la Concurrence peut autoriser des exemptions au sujet d'accords entre entreprises de transport aérien, de décisions ou de pratiques concertées qui ont pour objet :

- la programmation conjointe et la coordination des horaires des entreprises de transport aérien ;
- des accords d'exploitation conjointe sur des services aériens réguliers nouveaux ou de faible densité ;
- des consultations tarifaires pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises sur des services aériens réguliers.

- 6 -



Article 4 : Dispositions spéciales pour la planification et la coordination conjointes des vols

L'exemption concernant la planification et la coordination conjointes des programmes de vols des services aériens ne s'applique que lorsque :

1. La planification et la coordination visent:
 - (a) A assurer, par un accord qui ne comporte pas de clause obligatoire un service, satisfaisant aux heures où il y a moins d'affluence, pendant les périodes creuses ou sur les routes peu fréquentées ;
 - (b) A mettre en place, par le biais des accords comportant des clauses obligatoires, des programmes qui facilitent les liaisons inter-compagnies des passagers, du fret et du courrier entre les services gérés par les parties prenantes avec une capacité minimum pour ces vols ;
2. Les accords, décisions et pratiques concertées n'incluent pas les arrangements en vue de limiter, de manière directe ou indirecte, la capacité à pourvoir par les parties prenantes ou les capacités partagées ;
3. Les accords, décisions ou pratiques concertées n'empêchent pas à une entreprise de transport aérien de prendre part à la planification et à la coordination pour introduire des services supplémentaires, sans s'exposer à des sanctions et sans être obligée d'obtenir l'aval des autres parties prenantes ;
4. Les accords, décisions, et pratiques concertées n'empêchent pas à une entreprise de transport aérien de se retirer de la planification et de la coordination pour des raisons qu'elle prévoit sans s'exposer à des sanctions pour avoir manqué de donner un délai d'au moins trois (3) mois à cet égard ;
5. Les accords, décisions et pratiques concertées ne visent pas à influencer les vols adoptés par les entreprises de transport aérien qui n'y participent pas ;

[Signature]

[Signature]

- 7 -
[Signature]

[Signature]



6. Les accords, décisions et pratiques concertées ne visent ni à restreindre ni à empêcher une entreprise de transport aérien d'avoir accès sur une route donnée.

Article 5 : Dispositions spéciales pour les exploitations conjointes

L'exemption concernant les exploitations conjointes des services d'une entreprise de transport aérien ne s'applique que lorsque :

1. L'exploitation conjointe concerne le partage, par une entreprise de transport aérien, des coûts et recettes d'une autre entreprise de transport aérien par rapport à un vol programmé qu'opère cette dernière;
2. Il n'existe pas de desserte directe entre les deux aéroports concernés pendant les deux saisons de trafic précédant le début de l'exploitation conjointe ou la capacité couverte sur la route concernée par l'exploitation conjointe n'excède pas un dixième des places offertes par an vers chaque direction;
3. Aucune des parties n'est empêchée de gérer des vols supplémentaires pour son propre compte entre les deux aéroports concernés, ni de fixer en toute indépendance les tarifs, capacités et plans de ces vols;
4. Une entreprise de transport aérien n'est pas empêchée d'organiser des vols entre deux (2) aéroports des Etats membres de la CEDEAO;
5. Chacune des parties peut mettre fin à l'exploitation conjointe en donnant un délai d'au moins trois (3) mois qui prendra fin au bout d'une saison de trafic aérien.



Article 6 : Dispositions spéciales en vue des consultations pour fixer les tarifs pour les passagers et le fret

1. L'exemption concernant les consultations en vue de fixer les tarifs pour les passagers et le fret ne s'applique que lorsque :

(a) Les parties prenantes débattent seulement des tarifs et des coûts des cargos à payer par les usagers directement à l'entreprise de transport aérien participante ou à ses agences mandatées à cet effet, pour le transport des passagers ou pour le transport aérien d'un aéroport à un autre pour un vol régulier, ainsi que des conditions attachées à ces tarifs et taux. Les consultations ne s'étendent pas à la capacité pour laquelle ces tarifs seront fixés.

(b) Les consultations donnent lieu à des accords interligne; les usagers du transport aérien doivent être en mesure de:

- i. Combiner, dans un même titre de transport pour les passagers et dans un même document pour le fret, le service à l'origine des consultations, avec les services se trouvant sur les mêmes routes ou celles de liaisons qui sont assurées par d'autres entreprises de transport aérien où les tarifs applicables, les taux et les conditions sont déterminées par les entreprises de transport aérien effectuant la desserte; et
- ii. Dans la mesure où les conditions de réservation initiales le permettent, changer une réservation sur un service qui fait l'objet des consultations sur un service de la même route exploitée par une autre entreprise de transport aérien aux tarifs, taux et conditions appliqués par cette autre entreprise de transport aérien;
- iii. A moins qu'une entreprise de transport aérien refuse des combinaisons et changements de réservations pour des raisons objectives et non discriminatoires de nature technique ou commerciale, en particulier lorsque l'entreprise de transport aérien chargée du transport s'occupe de la solvabilité de l'entreprise de transport aérien chargée de collecter les frais de transport, en pareilles circonstances, cette dernière, l'entreprise de transport aérien doit en être informée par écrit.

[Handwritten signatures and initials]



- (c) Les tarifs pour passager et fret qui sont l'objet de consultations, sont appliqués par les entreprises de transport aérien participantes sans discrimination quant à la nationalité du passager, son lieu de résidence ou la base de l'origine du fret;
- (d) La participation aux consultations est volontaire et ouverte à toute entreprise de transport aérien qui exploite ou entend exploiter, de manière directe ou indirecte, des services sur la route concernée;
- (e) Les consultations n'ont pas force obligatoire pour les parties prenantes suite aux consultations, celles-ci se réservent le droit d'agir en toute indépendance en ce qui concerne les tarifs pour les passagers et le fret;
- (f) les consultations ne portent pas sur des accords concernant les rémunérations des personnels ou autres éléments des tarifs qui ont été débattus;

2. L'Autorité Régionale de Concurrence a le droit d'envoyer des observateurs aux consultations sur les tarifs. A cet effet, les entreprises de transport aérien doivent adresser aux Etats membres et à l'Autorité Régionale de Concurrence, la même notification que celle adressée aux parties prenantes. Cette notification se fera dans un délai d'au moins quatorze (14) jours et indiquera la date, le lieu et l'objet des consultations.

3. Un rapport complet de ces consultations est transmis à l'Autorité Régionale de Concurrence par les entreprises de transport aérien concernées ou leur représentant au même moment où il est remis aux participants et, au plus tard quarante cinq (45) jours suivant la tenue de ces consultations.



Article 7: Retrait de l'exemption de base

L'Autorité Régionale de Concurrence peut retirer les avantages de l'exemption de base lorsqu'elle constate que, pour un cas particulier, un accord, une décision ou une pratique concertée exemptée par le présent Acte Additionnel est incompatible ou est interdit par les dispositions de l'article 5 de l'Acte Additionnel No. A/SA 1/12/08 du 19 décembre 2008 portant adoption des règles communautaires de la concurrence et de leurs modalités d'application au sein de la CEDEAO.

CHAPITRE III

RÈGLES D'EXEMPTION RELATIVES AUX SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Article 8 : Exemptions en matière de services d'assistance en escale

L'Autorité Régionale de Concurrence peut accorder des exemptions en matière de services d'assistance en escale dans les aéroports des Etats membres de la CEDEAO.

Article 9 : Services d'assistance en escale

L'exemption accordée aux termes de l'article 8 s'applique aux services ci-après :

1. Tous les services techniques et opérationnels offerts en général au sol dans les aéroports, tels que la mise à disposition des documents de vol et informations aux équipages, les services sur l'aire de stationnement, y compris le chargement et le déchargement, la sécurité, le service avion, le ravitaillement en carburant et les opérations avant le décollage ;
2. Tous les services relatifs au traitement des passagers, du courrier, du fret et des bagages, les informations aux passagers et visiteurs, le traitement des passagers et de leurs bagages avant le décollage et après l'arrivée, la manutention et l'entreposage du fret et du courrier en collaboration avec les services postaux ;

af

Ban

- 11 -

AK

W. J.



3. Tous les services relatifs à la fourniture de la restauration en vol, y compris la préparation, le stockage et la livraison des repas et fourniture aux aéronefs ainsi que l'entretien du matériel de restauration.

Article 10 : Mise en œuvre des exemptions

L'exemption ne s'applique que lorsque :

1. les accords, décisions ou pratiques concertées n'obligent pas l'entreprise de transport aérien à prendre exclusivement tous les services d'assistance en escale énoncés à l'article 9 auprès d'un fournisseur particulier ;
2. L'offre de services d'assistance en escale énoncée à l'article 9, n'est pas liée à la signature de contrats pour accepter d'autres marchandises ou services qui, de par leur nature ou selon l'usage commercial, n'ont aucun lien avec les services énoncés à l'article 9 ou avec la signature de contrats similaires pour l'offre des services au niveau d'un autre aéroport ;
3. Les accords, décisions ou pratiques concertées n'empêchent pas une entreprise de transport aérien de choisir parmi la gamme des services au sol offerts par un fournisseur donné qu'elle juge nécessaire d'accepter de ce fournisseur et ne le privent pas du droit de se procurer des services similaires auprès d'un autre fournisseur ou de se les offrir lui-même ;
4. Le fournisseur des services d'assistance en escale n'impose pas, de manière directe ou indirecte, des prix ou autres conditions qui ne sont pas compatibles et qui, en particulier, n'ont aucun lien avec les coûts des services offerts ;
5. Le fournisseur des services d'assistance en escale n'impose pas de conditions différentes à des transactions similaires pour différents clients ;

[Handwritten signatures and initials]



6. L'entreprise de transport aérien peut se désengager d'un accord signé avec un fournisseur des services d'assistance en escale sans s'exposer à des sanctions, soit en vertu des termes du contrat liant les deux parties, soit en donnant un préavis d'au moins trois (3) mois.

Article 11 : Retrait de l'exemption de base

L'Autorité Régionale de Concurrence peut retirer les avantages de l'exemption de base, lorsqu'elle constate qu'un accord, une décision ou une pratique exemptée, est contraire ou interdit aux termes de l'article 5 de l'Acte Additionnel No A/AS 1/12/08 du 19 décembre 2008 portant adoption des règles communautaires de la concurrence et de leurs modalités d'application au sein de la CEDEAO.

CHAPITRE IV

RÈGLES DE PROCEDURE

Article 12 : Autorité Régionale de Concurrence

L'**Autorité Régionale de Concurrence**, en collaboration avec le Comité Transport Aérien, est chargée de l'application des procédures en matière de plainte, d'enquêtes et d'arbitrage

Article 13 : Plaintes, enquêtes et arbitrage

1. Tout Etat membre, toute entreprise de transport aérien, ou toute autre partie concernée peut porter plainte auprès de l'Autorité Régionale de Concurrence contre un Etat, une entreprise de transport aérien, une société d'assistance en escale ou toute autre personne relativement à la violation du présent Acte Additionnel.
2. Les règles et procédures énoncées aux termes des articles 3 à 11 de l'Acte Additionnel No A/SA 2/12/08 du 19 décembre 2008 portant création, attribution et fonctionnement de l'Autorité Régionale de la Concurrence sont applicables aux exemptions en matière de services de transport aérien.

- 13 -



CHAPITRE V

DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

Article 14 : Rapport et coopération

1. Les Etats membres et la Commission de la CEDEAO coopèrent pour la mise en œuvre du présent Acte Additionnel.
2. La Commission de la CEDEAO soumet au Conseil un rapport, tous les deux ans (2), sur l'application du présent Acte Additionnel après son entrée en vigueur.
3. La Commission de la CEDEAO établit des relations de coopération avec d'autres organisations internationales en vue de la mise en œuvre du présent Acte Additionnel.

Article 15 : Amendements

Tout Etat membre peut soumettre des propositions d'amendement à la Commission de la CEDEAO conformément à l'article 90 du Traité de la CEDEAO relatif aux procédures d'amendement et de révision.

Article 16 : Entrée en vigueur et publication

1. Le présent Acte Additionnel entre en vigueur à compter de sa date de signature par le Président de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de la CEDEAO.
2. Il sera publié au Journal Officiel de la Communauté dans les trente (30) jours à compter de sa date de signature par le Président de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de la CEDEAO.

EN FOI DE QUOI, NOUS, CHEFS D'ETAT ET DE GOUVERNEMENT DE LA COMMUNAUTE ECONOMIQUE DES ETATS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST,

AVONS SIGNE LE PRESENT ACTE ADDITIONNEL

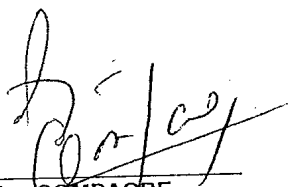
FAIT A ABUJA, LE 17 FEVRIER 2012

EN UN SEUL EXEMPLAIRE ORIGINAL, EN FRANÇAIS, EN ANGLAIS ET EN PORTUGAIS, LES TROIS (3) TEXTES FAISANT EGALEMENT FOI

[Signatures]
- 14 -



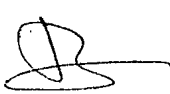
S. E. M. Thomas Boni YAYI
Président de la République du Bénin



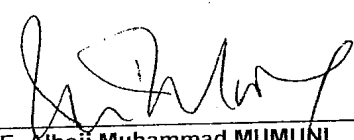
S. E. M. Blaise COMPAORE
Président du Burkina Faso

S.E. M. Jose Maria Pereira NEVES
Premier Ministre et Chef du Gouvernement
de la République du Cap Vert

S.E.M. Alassane OUATTARA
Président de la République de Côte d'Ivoire

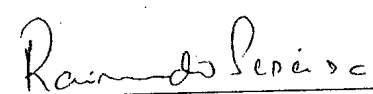


S. E. Abdou KOLLEY
Ministre de la Pêche, des Ressources
Hydrauliques et des Relations avec le Parlement
pour et au Nom du Président de la
République de la Gambie



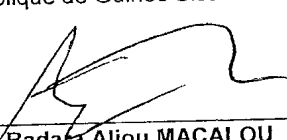
S. E. Athaji Muhammad MUMUNI
Ministre des Affaires Etrangères et de l'Intégration
Régionale, pour et au nom du Président
de la République du Ghana

S. E. M. Alpha CONDE
Président de la République de Guinée

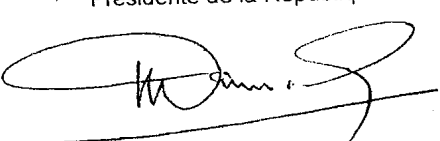


S. E. M. Raimundo PEREIRA
Président par Intérim de la
République de Guinée Bissau

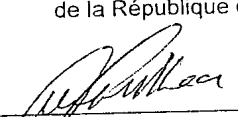
S. E. Mme Ellen JOHNSON-SIRLEAF
Présidente de la République du Liberia



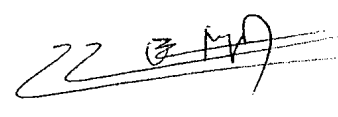
S. E. M. Badara Aliou MACALOU
Ministre de l'Intégration Africaine et des Maliens
de l'Extérieur, pour et au nom du Président
de la République du Mali



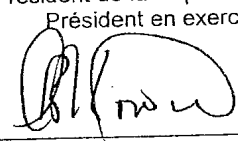
S. E. M. Issoufou MAHAMADOU
Président de la République du Niger



S. E. M. Goodluck Ebele JONATHAN, GCFR
Président de la République Fédérale du Nigeria
Président en exercice de la CEDEAO



S. E. M. Mamadou NDIAYE
Ambassadeur, Directeur de Cabinet du Ministre
des Affaires Etrangères, pour et au nom du Président
de la République du Sénégal



S. E. M. Ernest Bai KOROMA
Président de la République de Sierra Leone

S. E. M. Elliott OHIN
Ministre d'Etat, Ministre des Affaires Etrangères
et de la Coopération, pour et au nom du
Président de la République Togolaise