

DIRECTIVE N° 01/2003/CM/UEMOA RELATIVE A L'ACCES AU MARCHÉ DE L'ASSISTANCE EN ESCALE DANS LES AEROPORTS DE L'UNION**LE CONSEIL DES MINISTRES DE L'UNION ÉCONOMIQUE ET MONÉTAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA)**

Vu le Traité de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) notamment en ses articles 4, 6, 16, 20, 21, 23, 25, 26, 42 à 46, 88 à 90, 101 à 102 ;

Vu le Protocole Additionnel n° II relatif aux politiques sectorielles de l'UEMOA, notamment en ses articles 7 et 8 ;

Vu le Règlement n° 02/2002/CM/UEMOA du 23 mai 2002 relatif à aux pratiques anticoncurrentielles à l'intérieur de l'UEMOA ;

Vu le Règlement n° 03/2002/CM/UEMOA du 23 mai 2002 relatif aux procédures applicables aux ententes et abus de position dominante à l'intérieur de l'UEMOA ;

Vu le Règlement n° 06/2002/CM/UEMOA du 27 juin 2002 relatif à l'agrément de transporteur aérien au sein de l'UEMOA ;

Vu le Règlement n°24/2002/CM/UEMOA du 18 novembre 2002 fixant les conditions d'accès des transporteurs aériens de l'Union aux liaisons intra-communautaires ;

Vu la Décision n° 08/2002/CM/UEMOA du 27 juin 2002 portant adoption du programme commun du transport aérien des Etats membres de l'UEMOA ;

Considérant la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;

Considérant la Décision, en date du 14 novembre 1999 de la Conférence des Ministres chargés de l'Aviation Civile, relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique, telle qu'approuvée à Lomé, le 12 juillet 2000, par la 36ème Session de la Conférence des Chefs d'Etats et de Gouvernement de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) ;

Considérant que l'assistance en escale est une activité commerciale dont la libéralisation doit contribuer à la réduction des coûts des compagnies aériennes, à la baisse des tarifs et à l'amélioration de la qualité de service ;

Reconnaissant que les Etats membres doivent réglementer l'assistance en escale afin de garantir la continuité de cette activité touchant à leurs missions régaliennes notamment, régularité de la desserte aérienne, désenclavement, sûreté et sécurité ;

Vu l'avis en date du 19 mars 2003 du Comité des Experts statutaire ;

Sur proposition de la Commission de l'UEMOA.

EDICTE LA DIRECTIVE DONT LA TENEUR SUIT :**Article premier : Définitions**

Aux fins de la présente Directive, on entend par :

- a)** aéroport : terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs ainsi que les installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux ;
- b)** assistance en escale : services rendus sur un aéroport à un usager tels que décrits en annexe ;
- c)** auto-assistance en escale : situation dans laquelle un usager se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services ;
- d)** Commission : la Commission de l'Union prévue à l'article 26 du Traité de l'UEMOA ;
- e)** Conseil : le Conseil des Ministres prévu à l'article 20 du Traité de l'UEMOA ;
- f)** entité gestionnaire : entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation ou de la réglementation nationale, la mission d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires, de coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport ;
- g)** État membre : l'État partie prenante au Traité de l'UEMOA tel que prévu par le préambule de celui-ci ;
- h)** prestataire de services d'assistance en escale : toute personne physique ou morale fournissant une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale ;
- i)** UEMOA : l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine ;
- j)** Union : l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine ;
- k)** usager du service d'assistance : personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, au départ ou à destination de l'aéroport considéré ;

Article 2 : Objet

La présente Directive a pour objet la libéralisation de l'accès au marché de l'assistance en escale dans les Etats membres de l'UEMOA.

Article 3 : Champ d'application

La présente Directive dont l'annexe ci-jointe fait partie intégrante définit les règles et les modalités de l'exercice de l'assistance en escale dans les aéroports situés dans les Etats

membres de l'Union.

Article 4 : Modalités d'application

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer aux prestataires de services le libre accès au marché de l'assistance en escale.

2. Les États membres doivent subordonner l'activité d'un prestataire de service sur un aéroport à l'obtention d'un agrément délivré par une autorité compétente.

Les critères d'octroi de cet agrément doivent se référer à une situation financière saine, à la capacité technique appréciée selon un cahier des charges et à une couverture d'assurance suffisante, à la sûreté et à la sécurité des installations, des aéronefs, des équipements ou des personnes, ainsi qu'à la protection de l'environnement et au respect de la législation sociale pertinente.

Ces critères doivent être rendus publics et le prestataire doit être informé au préalable de la procédure d'octroi.

3. L'agrément peut être refusé ou retiré si le prestataire ne satisfait pas, pour des motifs qui lui sont imputables, aux critères énoncés au paragraphe 1 ci-dessus.

Les motifs de ce refus ou retrait doivent être communiqués au prestataire concerné et à l'entité gestionnaire.

Article 5 : Infrastructures centralisées

1. Les États membres peuvent réserver, soit à l'entité gestionnaire de l'aéroport, soit à une autre entité, la gestion des infrastructures centralisées servant à la fourniture des services d'assistance en escale et dont la complexité, le coût ou l'impact sur l'environnement ne permettent pas la division ou la duplication, tels que les systèmes de tri de bagages, d'épuration des eaux ou de distribution de carburant. Ils peuvent rendre obligatoire l'usage de ces infrastructures par les prestataires de services.

2. Les États membres veillent à ce que la gestion de ces infrastructures soit assurée d'une façon transparente, objective et non discriminatoire et, en particulier, à ce qu'elle ne fasse pas obstacle à leur accès par les prestataires de services dans les limites prévues par la présente Directive.

Article 6 : Séparation des activités

1. L'entité gestionnaire d'un aéroport ou le prestataire de services qui fournit des services d'assistance en escale doit opérer une stricte séparation comptable selon les pratiques commerciales en vigueur, entre les activités liées à la fourniture de ces services et leurs autres activités.

2. La réalité de cette séparation comptable doit être contrôlée par un vérificateur indépendant désigné par l'État membre.

3. Chaque État membre vérifie l'absence de flux financier entre l'activité d'assistance en escale et les autres activités du prestataire.

Article 7 : Comité des usagers

1. Après l'entrée en vigueur de la présente Directive, les États membres s'assurent que, pour chacun des aéroports visés, un comité composé des représentants des usagers ou des

organisations représentatives de ces usagers est créé.

2. Tout usager a le droit de faire partie de ce comité ou, à son choix, d'y être représenté par une organisation qu'il charge de cette mission.

3. Le comité des usagers a un rôle consultatif et formule des avis sur les questions relatives à l'organisation, aux tarifs et au fonctionnement de l'assistance en escale.

Article 8 : Comité consultatif

1. Il est institué un comité consultatif composé des représentants des Etats membres et d'un représentant de la Commission qui en assure la présidence.

2. Le comité conseille et assiste la Commission sur l'application de la présente Directive.

3. Le comité établit son règlement intérieur.

Article 9 : Sélection des prestataires

Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour que soit organisée une procédure de sélection des prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale sur un aéroport lorsque leur nombre est limité dans les cas prévus à l'article 13 ci-dessous. Cette procédure doit être basée sur un cahier des charges avec des spécifications techniques auxquels ces prestataires doivent répondre. Ce cahier est établi après consultation préalable du comité des usagers. Les critères de sélection prévus par ce cahier des charges doivent être pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

Toute décision prise dans ce cadre sera notifiée à la Commission qui la publiera au Bulletin officiel de l'Union.

Article 10 : Sûreté, sécurité et facilitation

Les dispositions de la présente Directive n'affectent en rien les droits et obligations des États membres en matière d'ordre public, de sûreté, de sécurité et de facilitation sur les aéroports.

Article 11 : Dispositions particulières

1. Lorsque, sur un aéroport :

a) le niveau d'activité ne permet pas l'existence de plusieurs opérateurs avec les garanties de continuité de service public ;

b) des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponible, notamment en fonction de l'encombrement et du taux d'utilisation des surfaces, entraînent une impossibilité d'ouverture du marché de l'assistance en escale au degré prévu par la présente Directive ;

c) des contraintes spécifiques de sécurité ou de sûreté l'imposent ;

les Etats membres peuvent limiter le nombre de prestataires pour une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale.

2. Toute décision prise en application du paragraphe 1 ci-dessus doit :

- a) préciser la ou les catégories de services pour lesquelles une dérogation est accordée ainsi que les contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponible qui la justifient ;
- b) être accompagnée d'un plan de mesures appropriées visant à surmonter ces contraintes.

En outre, la décision ne doit pas :

i) porter indûment préjudice à l'objet de la présente Directive ;

ii) donner lieu à des distorsions de concurrence entre prestataires de services.

iii) être plus étendue que nécessaire.

3. Les États membres notifient à la Commission, au moins trois mois avant son entrée en vigueur, toute décision qu'ils prennent sur la base du paragraphe 1 ci-dessus ainsi que les motifs qui la justifient.

4. La Commission procède à un examen approfondi de la décision prise en vertu du paragraphe 1 ci-dessus, présentée par l'État membre.

5. La Commission peut, à la suite de cet examen et après consultation de l'État membre concerné, approuver la décision de l'État membre ou s'y opposer ou l'annuler si elle estime que les contraintes invoquées ne sont pas vérifiées ou ne sont pas d'une intensité telle qu'elles justifient une dérogation.

La décision de la Commission intervient au plus tard trois (3) mois après la notification par l'État membre et est publiée au Bulletin officiel de l'Union.

Article 12 : Auto-assistance

Un Etat membre peut étendre, pour des raisons spécifiques, les dispositions de la présente Directive à l'auto-assistance.

Article 13 : Réciprocité

1. Sans préjudice des engagements internationaux de l'Union, lorsqu'il apparaît que, en matière d'accès au marché de l'assistance en escale ou d'auto-assistance, un pays tiers :

- a) n'accorde pas de jure ou de facto aux prestataires et aux usagers communautaires pratiquant l'auto-assistance un traitement comparable à celui qui est réservé par les États membres aux prestataires et usagers de ce pays pratiquant l'assistance ; ou,
- b) n'accorde pas de facto ou de jure aux prestataires et aux usagers d'un État membre pratiquant l'auto-assistance le traitement national ou accorde aux prestataires et aux usagers d'autres pays tiers pratiquant l'auto-assistance un traitement plus favorable que celui qu'il réserve aux prestataires et aux usagers d'un État membre pratiquant l'auto-assistance.

Un État membre peut suspendre totalement ou partiellement l'application de certaines obligations qui découlent de la présente Directive à l'égard des prestataires et des usagers de ce pays tiers, et ce, conformément au droit communautaire.

2. L'État membre concerné informe la Commission de toute suspension ou de tout retrait des droits ou obligations.

Article 14 : Rapport d'information

Les États membres communiquent à la Commission les informations nécessaires pour lui permettre d'établir un rapport sur l'application de la présente Directive.

Article 15 : Mise en oeuvre

1. Les États membres mettent en oeuvre les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à l'application de la présente Directive, un an après son entrée en vigueur. Ils en informent immédiatement la Commission.

Les actes juridiques arrêtés contiendront une référence à la présente Directive ou seront accompagnés d'une telle référence lors de leur publication officielle.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente Directive.

Article 16 : Entrée en vigueur

La présente Directive qui entre en vigueur à compter de sa date de signature sera publiée au Bulletin Officiel de l'Union.

Fait à Ouagadougou, le 20 mars 2003

Pour le Conseil des Ministres

La Présidente

Madame Ayawovi Demba TIGNOKPA

ANNEXE : LISTE DES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

1. L'assistance administrative au sol et la supervision comprennent :

1.1. les services de représentation et de liaison avec les autorités locales ou toute autre personne, les débours effectués pour le compte de l'utilisateur et la fourniture de

locaux à ses représentants ;

1.2. le contrôle du chargement, des messages et des télécommunications ;

1.3. le traitement, le stockage, la manutention et l'administration des unités de chargement ;

1.4. tout autre service de supervision avant, pendant ou après le vol et tout autre service administratif demandé par l'utilisateur.

2. L'assistance «passagers» comprend toute forme d'assistance aux passagers au départ, à l'arrivée, en transit ou en correspondance, notamment le contrôle des billets, des documents de voyage, l'enregistrement des bagages et leur transport jusqu'aux systèmes de tri.

3. L'assistance «bagages» comprend le traitement des bagages en salle de tri, leur tri, leur préparation en vue du départ, leur chargement et leur déchargement des systèmes destinés à les amener de l'avion à la salle de tri et inversement, ainsi que le transport de bagages de la salle de tri jusqu'à la salle de distribution.

4. L'assistance «fret et poste» comprend :

4.1. pour le fret, tant à l'exportation qu'à l'importation ou en transit, la manipulation physique du fret, le traitement des documents qui s'y rapportent, les formalités douanières et toute mesure conservatoire convenue entre les parties ou requise par les circonstances ;

4.2. pour la poste, tant à l'arrivée qu'au départ, le traitement physique du courrier, le traitement des documents qui s'y rapportent et toute mesure conservatoire convenue entre les parties ou requise par les circonstances.

5. L'assistance «opérations en piste» comprend :

5.1. le guidage de l'avion à l'arrivée et au départ * ;

5.2. l'assistance au stationnement de l'avion et la fourniture de moyens appropriés* ;

5.3. les communications entre l'avion et le prestataire des services côté piste* ;

5.4. le chargement et le déchargement de l'avion, y compris la fourniture et la mise en oeuvre des moyens nécessaires, le transport de l'équipage et des passagers entre l'avion et l'aérogare, ainsi que le transport des bagages entre l'avion et l'aérogare ;

5.5. l'assistance au démarrage de l'avion et la fourniture des moyens appropriés ;

5.6. le déplacement de l'avion tant au départ qu'à l'arrivée, la fourniture et la mise en oeuvre des moyens nécessaires ;

5.7. le transport, le chargement dans l'avion et le déchargement de l'avion de la nourriture et des boissons.

6. L'assistance «nettoyage et service de l'avion» comprend :

6.1. le nettoyage extérieur et intérieur de l'avion, le service des toilettes, le service de l'eau ;

6.2. la climatisation et le chauffage de la cabine ;

6.3. l'aménagement de la cabine au moyen d'équipements de cabine, le stockage de ces équipements.

7. L'assistance «carburant et huile» comprend :

7.1. l'organisation et l'exécution du plein et de la reprise du carburant, y compris son stockage, le contrôle de la qualité et de la quantité des livraisons ;

7.2. le plein d'huile et d'autres ingrédients liquides.

8. L'assistance « entretien en ligne » comprend :

8.1. les opérations régulières effectuées avant le vol ;

8.2. les opérations particulières requises par l'utilisateur ;

8.3. la fourniture et la gestion du matériel nécessaire à l'entretien et des pièces de rechange ;

8.4. la demande ou réservation d'un point de stationnement et/ou d'un hangar pour effectuer l'entretien.

9. L'assistance «opérations aériennes et administration des équipages» comprend :

9.1. la préparation du vol à l'aéroport de départ ou dans tout autre lieu ;

9.2. l'assistance en vol, y compris, le cas échéant, le changement d'itinéraire en vol ;

9.3. les services postérieurs au vol ;

9.4. l'administration des équipages.

10. L'assistance «transport au sol» comprend :

10.1. l'organisation et l'exécution du transport des passagers, de l'équipage, des bagages, du fret et du courrier entre différents aéroports du même aéroport, mais à l'exclusion de tout transport entre l'avion et tout autre point dans le périmètre du même aéroport ;

10.2. tous les transports spéciaux demandés par l'utilisateur.

11. L'assistance «service commissariat» (catering) comprend :

11.1. la liaison avec les fournisseurs et la gestion administrative ;

11.2. le stockage de la nourriture, des boissons et des accessoires nécessaires à leur préparation ;

11.3. le nettoyage des accessoires ;

11.4. la préparation et la livraison du matériel et des denrées.



Copyright ©2010 UEMOA - Tous droits réservés