

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN :
DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION**

Montréal, 24 – 29 mars 2003

Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation
2.6 : Règlement des différends

MECANISME POUR LE REGLEMENT DES DIFFERENDS

(Note présentée par les Etats africains)²

SOMMAIRE

La présente note met en exergue les mécanismes en voie d'être mis en place en Afrique pour permettre une médiation ou pour trouver une solution rapide aux conflits. Elle souligne aussi la nécessité d'adopter une approche globale et soutient la note de travail du Secrétariat de l'OACI ATConf/5-WP/15 qui propose les mesures à prendre à l'échelle mondiale et la position des Etats africains sur les mesures à prendre au niveau mondial.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 4.

RÉFÉRENCES

- *Décision de Yamoussoukro de 1999*
- *ATConf/5-WP/15 Amélioration du Règlement des différends dans un environnement libéralisé*
- *Doc.9644 ATConf/4 - Rapport de la 4^e Conférence mondiale de transport aérien*

¹ La version française a été fournie par les États africains.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egypte, Erythrée, Ethiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Jamahiriya arabe libyenne, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

1. INTRODUCTION

1.1 Suite à la libéralisation du transport aérien ayant entraîné l'apparition de nouveaux prestataires de services (compagnies aériennes de passagers, compagnies aériennes de fret, sociétés d'assistance en escale, ateliers de maintenance, ...) dans le secteur du transport aérien en Afrique, et celle de nouvelles formes de distribution de produits (partages de code, franchisage, alliances commerciales, intermédiaires de distribution,...) la probabilité et les risques de conflit se sont accrus.

1.2 C'est ainsi que les Etats africains et leurs institutions régionales telles que la Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC) ont toujours apporté leur appui aux efforts de l'OACI visant à mettre en place des mécanismes de règlement des différends devant prévenir ou atténuer toutes formes de conflits.

2. ANALYSE

2.1 Conformément à la Conclusion 2.2.6 g) de la 4^e Conférence mondiale de transport aérien qui demandait que le nouveau mécanisme de règlement des différends soit mis au point en y incluant des dispositions précises sur la saisine et la recevabilité des demandes, un nouveau mécanisme a été proposé par l'OACI et une liste d'experts en transport aérien de haut niveau devant servir de médiateurs ou participer à la solution d'un différend a été rendue disponible.

2.2 De même, au niveau de l'Afrique, 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, dite Décision de Yamoussoukro de 1999, comporte un Article 8 : « Règlement des différends » qui privilégie la négociation. En cas d'échec, une procédure d'arbitrage a été prévue à l'Annexe 2 de la Décision.

2.3 La mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro se faisant à travers les groupements économiques régionaux tels que l'UMA, la CEDEAO, la CEMAC, la SADC, le COMESA, les mécanismes de règlement des différends applicables au secteur du transport aérien, découlent des mécanismes de règlement des différends dans ces regroupements d'Etats. Ces mécanismes sont en voie d'être améliorés pour pouvoir être appliqués à l'industrie du transport aérien au raison de la libéralisation et par souci d'uniformité au niveau de la Région Afrique. C'est ainsi que la SADC, le COMESA et l'EAC sont sur le point de mettre en place une réglementation sur la concurrence et des mécanismes de règlement des conflits uniformes, voire les mêmes règlements et mécanismes.

3. CONCLUSION

3.1 La libéralisation est un fait acquis. Cependant, si elle implique une concurrence accrue, et donc des conflits plus nombreux, ces conflits doivent être réglés en priorité par voie de consultations et de négociations.

3.2 Les Etats africains qui ont besoin d'un transport aérien sûr, efficace et durable font leurs conclusions contenues dans la note de travail ATConf/5-WP/15 qui reprennent dans l'essentiel des dispositions des mécanismes de règlements de différends applicables au niveau des groupements économiques régionaux en Afrique, visant à :

- a) créer un climat de confiance;

- b) favoriser une libéralisation avec la participation des pays les moins avancés (PMA);
- c) assurer la transparence pour les parties directement concernées par un différend et à leur permettre d'accéder à temps et utilement à l'information pertinente.

4. **SUITE A DONNER**

4.1 La Conférence est invitée à :

- a) Prendre acte de la teneur de la présente note de travail;
- b) Examiner et adopter le projet de modèle de dispositions de règlement des différends proposé dans la note de travail ATConf/5-WP/15 Amélioration du Règlement des différends dans un environnement libéralisé.

— FIN —