



**NATIONS UNIES
CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL**

Distr. : LIMITEE

ECA/RCID/CM.CIVAV/99/RPT
Décembre 1999

FRANÇAIS
Original: Français/Anglais

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Conférence régionale des ministres
africains chargés de l'aviation civile

13 - 14 novembre 1999
Yamoussoukro (Côte d'Ivoire)

**RAPPORT
DE LA CONFERENCE REGIONALE DES
MINISTRES AFRICAINS CHARGES DE
L'AVIATION CIVILE**

A. ORGANISATION DES TRAVAUX

1. La Conférence régionale des ministres africains chargés de l'aviation civile s'est tenue à Yamoussoukro (Côte d'Ivoire) les 13 et 14 novembre 1999. L'objet de la Conférence était d'examiner la situation de l'industrie de l'aviation civile en Afrique dans le cadre global de la mondialisation et de « l'internationalisation » des services et de prendre les mesures appropriées sous la forme d'une décision visant à libéraliser progressivement l'accès au marché des transports aériens des compagnies aériennes africaines.

B. PARTICIPATION

2. Ont assisté à la réunion les représentants des Etats membres de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) ci-après: Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Egypte, Ethiopie, Erythrée, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Jamahiriya arabe libyenne, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Maurice, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République Centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé et Príncipe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Soudan, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, et Zimbabwe.

3. Les représentants des compagnies aériennes suivantes ont également pris part à la réunion : Aéro consult international, AFFRETAIR, Air Afrique, Air Algérie, Air Burkina, Air Gabon, Air Guinée, Air Horizon Africa, Air Mauritius, Air Niger, Air Sao Tomé, Air Tanzania Corporation, Air Zimbabwe, All Aeronautic consultants, Cabo Verde Airlines, Cameroun Airlines, Century Airlines, CORSAIR, Egypt Air, Ethiopian Airlines, Gambia International Airlines, Ghana Airways, Libyan Airlines, Lignes aériennes congolaises, Lina Congo, Nigeria Airways, SA Alliance Air, Sierra National Airlines, South African Airways, Sudan Airways, TAAG Angola Airlines, Tunis Air et UTA.

4. Les institutions spécialisées des Nations Unies et les organisations intergouvernementales africaines suivantes étaient également représentées: Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), Association internationale du transport aérien (IATA), Banque africaine de développement (BAD), Banque mondiale, Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC), Marché commun des Etats de l'Afrique de l'Est et australe (COMESA), Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Organisation de l'unité africaine (OUA), Commission des transports et des communications d'Afrique australe (SATCC) et Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA).

5. La Commission arabe de l'aviation civile (CAAC), Aviation, Space and Telecommunication Legal Consultancy (AST), British Airways, la France et Bureau VERITAS ont assisté à la réunion en qualité d'observateurs. La liste complète des participants est annexée au présent rapport.

C. OUVERTURE DE LA REUNION (point 2 de l'ordre du jour)

6. Son Excellence Monsieur Jean Konan Banny, Ministre-Résident du District autonome de Yamoussoukro après avoir souhaité la bienvenue aux participants, a rappelé que la Déclaration de Yamoussoukro adoptée dans cette même ville en 1988, avait jeté les bases des actions en matière de développement du transport aérien pour toute l'Afrique.

7. Il s'est réjoui de la présence de Monsieur A. Bradley Mims, Secrétaire adjoint aux transports par intérim du Département américain des transports, qui témoignait de la volonté des américains d'établir une coopération soutenue avec les pays africains. Il était particulièrement heureux d'accueillir les ministres et était sensible à l'honneur qu'ils lui ont fait en choisissant de se réunir dans le village natal du « Fondateur de la Nation ivoirienne ». Après avoir souligné l'importance de l'apport des institutions internationales dans le développement, il s'est félicité de la qualité des documents élaborés pour la Conférence.

8. Rappelant que le défi était d'assurer le développement harmonieux de services aériens africains sûrs, efficaces et accessibles, il a indiqué que le moyen le plus approprié à cet effet, était de constituer de grands ensembles et de créer de grands réseaux, soutenus par une coopération solide et bénéfique. Il a émis l'espoir qu'au-delà de l'intégration et de la coopération nécessaires des compagnies aériennes, des voies soient recherchées pour un développement accéléré de l'industrie aéronautique en Afrique et que soit créé un transport aérien en Afrique adapté aux besoins d'un monde en mutation.

9. En conclusion, le Ministre-Résident a souhaité que la foi du Sage de l'Afrique soit une inspiration pour les travaux et que la révision du dispositif en matière de transport aérien, permette de relever tous les défis majeurs qui se présentent à l'industrie aéronautique à l'orée du troisième millénaire.

10. Le Chef de la délégation égyptienne, Dr. Khairy El Husainy a, au nom du Ministre égyptien des transports, Président de la onzième Conférence des ministres africains des transports et des communications, exprimé sa satisfaction pour les efforts que le Gouvernement de Côte d'Ivoire ne cesse de déployer afin de contribuer à la promotion d'un secteur de transport aérien efficace capable de relever les défis qui se posent à l'industrie aéronautique africaine à la veille du troisième millénaire.

11. Il a par la suite indiqué que son pays, dans le cadre de ses efforts visant à faire face aux défis de la mondialisation et de la libéralisation des services aériens, a demandé, lors de la Conférence de novembre 1997 au Caire, la tenue des présentes assises pour examiner le processus de la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro visant à instaurer un climat de coopération entre compagnies aériennes africaines pour la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien sur le continent. Il a en outre précisé que la République arabe d'Egypte, en tant que membre du COMESA et du groupe Arabe, s'est engagée également à participer à la mise en oeuvre du programme de libéralisation des marchés dans le domaine du transport aérien adopté par les deux groupes. Ce programme, a-t-il précisé, est en accord avec l'esprit et les objectifs de la Déclaration de Yamoussoukro et vise à renforcer la coopération entre les Etats africains et les Etats arabo-africains.

12. Pour conclure, il a exprimé ses remerciements au Gouvernement de Côte d'Ivoire pour avoir organisé cette Conférence et à la CEA pour sa contribution à la préparation et l'organisation des travaux de la Conférence.

13. Dans son allocution, Monsieur K.Y. Amoako, Secrétaire exécutif de la CEA a fait remarquer que la réunion actuelle a montré l'importance que la Côte d'Ivoire attachait à l'intégration africaine en général et au transport aérien en particulier. Au nom de tous les participants, il a remercié Son Excellence Monsieur Henri Konan Bédié, Président de la République, le Gouvernement et le peuple de Côte d'Ivoire pour leur appui et leur engagement à l'intégration socio-économique du continent. Il a également remercié le Ministre des transports, Son Excellence Monsieur Adama Coulibaly pour son engagement personnel et tout ce qu'il a fait pour assurer la tenue de cette réunion.

14. Le transport aérien est l'un des moyens qui permettrait à l'Afrique de participer dans une large mesure à la mondialisation et à la libéralisation des marchés. Il a servi de force motrice à l'intégration économique et physique de l'Afrique et a désenclavé les pays sans littoral et les pays insulaires. En dépit de certaines insuffisances, nombre de pays africains, et en particulier d'organisations sous-régionales telles que la CEDEAO, la CEMAC, le COMESA et la Commission arabe de l'aviation civile, ont pris des mesures pour libéraliser l'industrie du transport aérien et créer un espace aérien unique.

15. Depuis 1988, la situation de l'aviation civile s'est sensiblement améliorée. En Afrique, l'industrie du transport aérien a dû faire face à un accroissement du volume du trafic et à l'application de mesures de sécurité plus rigoureuses en raison de l'accroissement des échanges mondiaux.

16. A son avis, pour que l'aviation civile joue son rôle en Afrique, il faudrait élaborer de nouvelles approches permettant de réglementer le transport aérien et de fournir des services de qualité qui répondent aux normes internationales. Le pouvoir de négociation de l'Afrique devrait également être amélioré afin de conclure des alliances, d'assurer le partage des codes et de prendre des dispositions en ce qui concerne la capacité et la réservation. Il incomberait aux ministres africains de créer les conditions nécessaires à une participation active du secteur privé et d'adopter des politiques appropriées pour réglementer la concurrence.

17. S'agissant du projet de Décision concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien, il a reconnu la nécessité de limiter sa portée aux marchés du transport aérien en Afrique et exhorté les Etats membres à axer leurs efforts sur la création des conditions qui encourageraient une participation active du secteur privé. Le projet contient l'option consistant à libéraliser progressivement en vue de créer d'ici à 2002 un espace aérien africain unique. Cette option traduit l'objectif d'intégration africaine qui figure dans le Traité d'Abuja et les traités portant création des communautés économiques sous-régionales.

18. Pour libéraliser intégralement l'accès au marché d'ici à 2002, il a été proposé dans le projet une double approche. Les Etats membres qui seraient en mesure de libéraliser immédiatement leur marché pourraient le faire alors que les autres auraient cinq ans pour atteindre le même objectif.

19. L'approbation du projet de Décision aurait un impact important sur l'industrie du transport aérien en Afrique, ce qui aurait pour effet la création d'un réseau fiable et efficace qui répondrait aux besoins des usagers, améliorerait la qualité des services grâce à la concurrence et mettrait à la disposition des usagers plusieurs services et de nombreuses options en ce qui concerne les tarifs. La proposition contient une solution pratique et simple que les ministres devraient adopter en signant le texte pour confirmer leur attachement à sa mise en œuvre. Le projet de Décision serait ensuite soumis aux organes compétents des communautés économiques sous-régionales et aux Chefs d'Etat et de gouvernement pour adoption au sommet de l'OUA qu'ils tiendraient ultérieurement. Par la suite, la Décision aura force exécutoire pour les signataires. Il a assuré les participants que la CEA ne ménagerait aucun effort pour accomplir la tâche qui lui sera confiée pour la mise en œuvre de la Décision.

20. En conclusion, il a estimé que l'adoption de la Décision permettra à l'Afrique de participer de façon plus active à l'économie mondiale au cours du prochain millénaire.

21. Dans son allocution, Monsieur Renato Claudio Costa Pereira, Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), a d'abord remercié les organisateurs de la réunion d'avoir invité son organisation à participer à la réunion des Ministres africains chargés de l'aviation civile. Il a informé la réunion que l'environnement du transport aérien offrait plus de possibilités commerciales que bien des secteurs de l'économie, une évolution qui laisse augurer une croissance et une prospérité du transport aérien au XXI^e siècle. Il a noté que la réunion permettait d'examiner les questions qui figuraient dans l'Accord général sur le commerce et les tendances dans le domaine des services et le transport aérien. Il a souligné que la libéralisation des services aériens devait être progressive pour donner à l'industrie le temps de s'adapter. Il a rappelé à ceux qui avaient participé à la Septième réunion régionale africaine sur la navigation aérienne pour l'Océan indien (AFI/7) tenue à Abuja en Octobre 1997, les recommandations demandant aux Etats de créer des services autonomes de l'aviation civile. Il a ajouté que l'OACI a encouragé et continuait d'encourager cette initiative qui constituait une option viable qui servait au mieux les intérêts des prestataires de services et des usagers, mais que le principal objectif était la coopération entre les Etats et les ensembles sous-régionaux. Il a cité l'exemple de la Décision prise par le COMESA en ce qui concerne la prestation conjointe des services CNS/ATM dans les couches supérieures de l'atmosphère comme l'exemple même d'un pas en avant dans la coopération en vue d'une politique des cieux ouverts pour les 22 Etats de la sous-région. Cette Décision serait encore plus judicieuse si elle était étendue aux autres Etats n'appartenant pas à la zone COMESA. Il a également cité la récente réunion régionale de Buenos Aires de la navigation aérienne pour les Caraïbes et l'Amérique du Sud au cours de laquelle, pour la première fois, des avancées considérables ont été faites pour la mise en place d'un plan mondial de navigation aérienne.

22. En ce qui concerne la privatisation, il a souligné les immenses possibilités qu'offrait la collaboration entre les secteurs public et privé dans la gestion des infrastructures de l'aviation civile et ce que cela signifiait pour les gouvernements et les investisseurs. Il a informé la réunion que l'OACI n'était ni en faveur ni contre la privatisation car il s'agissait d'une question de souveraineté et les Etats contractants étaient mieux placés pour savoir ce qui était bon pour leurs citoyens. Il a souligné que la confiance des passagers était essentielle à la croissance de l'industrie du transport aérien et qu'il fallait maintenir et améliorer l'extraordinaire bilan en matière de sécurité que l'aviation avait obtenu au cours des 50

dernières années. Il a informé les participants que l'option retenue par l'OACI pour ce faire était le Programme universel de contrôle de la sécurité mis en oeuvre récemment, qu'il avait présenté à la réunion, étant donné que l'OACI fournissait une assistance aux pays participant au programme par le biais de son programme de coopération technique, comprenant la fourniture de l'information nécessaire pour obtenir le financement des organismes donateurs et des institutions financières.

23. En conclusion, il a réaffirmé que, dans le monde actuel, l'aviation entrait dans une ère de libéralisation et de mondialisation et souligné que l'OACI encourageait tous les Etats contractants à saisir l'occasion qu'avait créée ce nouvel environnement politique et économique. Il a rappelé aux participants à la réunion que, ce faisant, les pays africains devraient relever le double défi que constituaient la sécurité et l'intégrité de leur infrastructure en matière d'aviation civile et assurer la rentabilité commerciale et la compétitivité nécessaires du secteur, autant d'éléments qu'il faudra aborder dans le cadre de la coopération en faisant preuve de volonté politique et en mettant en oeuvre des politiques économiques dynamiques.

24. Son Excellence Monsieur Adama Niby Zana Coulibaly, Ministre des transports de la République de Côte d'Ivoire a souhaité la bienvenue aux participants et s'est félicité que 40 délégations sur les 49 présentes soient conduites par des ministres. Il a rappelé que dans la Déclaration de Yamoussoukro adoptée en 1988, les ministres s'étaient engagés à oeuvrer pour l'instauration d'un climat propice à l'expansion des activités en matière de transport aérien, grâce à l'intégration et à la coopération par le regroupement des compagnies aériennes.

25. Notant que le transport aérien était un moteur incontournable pour le développement socio-économique des Etats, il a relevé en particulier la place modeste de l'Afrique dans l'industrie du transport aérien, l'insuffisance déplorable des liaisons intra-africaines, le faible nombre des infrastructures aéroportuaires, le manque de ressources pour relever les normes en matière d'aviation civile, la cherté des tarifs de transport aérien sur le continent due à des coûts d'exploitation élevés et à l'insuffisance du personnel aéronautique.

26. Pour survivre dans un contexte de libéralisation et de mondialisation, les Etats africains devraient s'unir et constituer de vastes ensembles géographiques économiquement intégrés à même de constituer un marché viable et rentable pour le développement du transport aérien. Il était nécessaire à cet effet de revoir l'approche de la Déclaration de Yamoussoukro et opter pour la mise en place d'un système de transport aérien en Afrique adapté aux besoins d'un monde en mutation et réformer le secteur du transport aérien en Afrique.

27. Le Ministre des transports a souhaité que la réflexion déjà engagée dans certains pays sur les réformes soit poursuivie lors des consultations régionales prévues durant la Conférence et a, pour conclure, exhorté la réunion à évaluer objectivement l'état de la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro en s'inspirant de l'expérience des autres régions du monde pour établir un cadre réglementaire propice au développement des compagnies aériennes africaines, et à l'épanouissement des opérateurs du transport aérien en Afrique.

28. Son Excellence Monsieur Daniel Kablan Duncan, Premier Ministre de Côte d'Ivoire a, au nom de Son Excellence Monsieur Henri Konan Bédié, Président de la République de Côte d'Ivoire, souhaité à tous la bienvenue en terre ivoirienne. Il a rappelé que la Déclaration de Yamoussoukro adoptée en 1988 et qui préconisait la coopération entre compagnies aériennes, a précédé le mouvement actuel d'alliances entre grandes compagnies aériennes européennes, américaines et asiatiques visant à mieux affronter la libéralisation du secteur des transports aériens. L'Afrique n'avait pas cependant tiré profit du mouvement d'intégration horizontale.

29. Il a indiqué que la réunion placée sous le thème : « Pour un transport aérien en Afrique adapté aux besoins d'un monde en mutation » était importante du fait qu'elle permettait de mieux préparer le transport aérien africain pour le 21^{ème} siècle, et a relevé les difficultés auxquelles fait face le transport aérien en Afrique : coûts élevés, raretés des vols dans le sens Est- Ouest, problèmes de sécurité des aéroports et des vols en provenance des Etats du continent. La mobilisation exceptionnelle enregistrée à Yamoussoukro ainsi que la participation efficace et de qualité aux réunions antérieures, étaient cependant des raisons d'espérer en l'avenir du transport aérien sur le continent.

30. Le Premier Ministre a souligné la nécessité de renforcer la coopération entre les Etats pour la réalisation de projets à caractère régional, particulièrement dans le domaine de l'aviation civile. Les pays devraient individuellement mener des actions efficaces en vue d'une coopération plus poussée au niveau régional en profitant des synergies possibles entre compagnies nationales, régionales et même internationales. Il a indiqué qu'au niveau national, les objectifs étaient de corriger le dysfonctionnement dans la chaîne logistique des transports et en particulier d'améliorer de manière significative la qualité des services offerts, de réduire les coûts du transport aérien et de faire de la capitale économique du pays, l'un des « joyaux » des compagnies aériennes desservant la région grâce à de vastes opérations de réhabilitation et de modernisation.

31. Faisant remarquer que l'Afrique ne pouvait rester à l'écart du mouvement international de la mondialisation des économies, il a souligné que le continent devait organiser la liberté du ciel africain en évitant une libéralisation brutale et sauvage.

32. Finalement, le Premier Ministre a émis le souhait que soit mis en place un secteur des transports aériens fort et performant, catalyseur du développement d'autres activités économiques et de l'amélioration des conditions de vie des populations d'Afrique. Il a ensuite déclaré la réunion ouverte.

D. COMPTE RENDU DES TRAVAUX

Election du Bureau (point 3 de l'ordre du jour)

33. Le Bureau est composé comme suit :

Président	Côte d'Ivoire
Premier Vice-Président	Ethiopie
Deuxième Vice-Président	Tchad
Premier Rapporteur	Afrique du Sud
Deuxième Rapporteur	Egypte
Troisième Rapporteur	Tunisie

Adoption de l'ordre du jour et du programme de travail (point 4 de l'ordre du jour)

34. L'ordre du jour suivant a été adopté :

1. Réunion des chefs de délégation.
2. Ouverture de la réunion.
3. Election du Bureau.
4. Adoption de l'ordre du jour et du programme de travail.
5. Examen du rapport des experts et adoption de la Décision sur la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique.
6. Consultations sous-régionales sur la libéralisation du transport aérien et discussions en plénière sur des thèmes spécifiques.
7. Questions diverses.
8. Adoption du rapport et signature du texte de la Décision.
9. Clôture de la réunion.

Examen du rapport de la réunion des experts et adoption de la Décision sur la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique (point 5 de l'ordre du jour)

35. Le rapport de la réunion d'experts préparatoire à la Conférence régionale des ministres africains chargés de l'aviation civile (ECA/RCID/EXP/CIVAV/99/RPT) a été présenté par le Directeur de l'aviation civile de Côte d'Ivoire, Monsieur Kouassi Abonouan. Le Président de la réunion d'experts a fait l'économie générale du rapport des experts en insistant sur les points saillants du projet de Décision relative à la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien.

36. L'examen du projet de Décision a donné lieu à des discussions qui ont porté sur des questions de fond pour lesquelles il ne s'est pas dégagé un consensus au niveau de la réunion des experts. Ces questions ont essentiellement trait à la portée de la Décision, sa procédure d'adoption et le rythme de sa mise en oeuvre.

37. S'agissant de la portée de la Décision, certaines délégations ont fait part de leurs préoccupations quant aux incompatibilités qui pourraient découler de la préséance que confère l'article 2 à la Décision sur les dispositions des accords internationaux en matière de services aériens entre les Etats parties. Dans un souci de cohérence et d'affirmation de leur ferme volonté d'aller de l'avant dans la libéralisation du transport aérien en Afrique, la réunion a convenu de maintenir les articles 2 et 3 tels que libellés dans la Décision et ce, en conformité avec les dispositions de l'article 93 du Traité d'Abuja qui invitent les Etats parties

à prendre les mesures nécessaires visant à éliminer les incompatibilités constatées lors de l'application de ladite Décision.

38. En ce qui concerne la procédure d'adoption de la Décision, il a été convenu, à la lumière des clarifications fournies par le représentant de l'Organisation de l'unité africaine (OUA) sur les mécanismes d'adoption des protocoles et annexes du Traité d'Abuja, que la Décision, devant faire partie intégrante dudit Traité, soit soumise par le Secrétariat de la CEA à l'OUA pour adoption par les organes appropriés y compris le Sommet des Chefs d'Etat et de gouvernement. Conformément aux dispositions de l'article 10 du Traité d'Abuja, le présent projet de Décision sera exécutoire de plein droit à l'égard des Etats parties au Traité, trente (30) jours après la date de la signature par le Président de la Conférence des Chefs d'Etat et de gouvernement au cours de laquelle la Décision aura été adoptée.

39. Se prononçant sur la durée de la période transitoire pour les Etats qui souhaiteraient ne pas être immédiatement liés par les droits et obligations établis par les articles 3 et 4 du projet de Décision, la Conférence, toujours motivée par le souci de rattraper le retard accusé par l'industrie aéronautique africaine, a maintenu l'option d'une période n'excédant pas deux ans contre l'option de cinq ans souhaitée par certaines délégations. Le texte de la Décision relative à la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique tel qu'adopté par la Conférence, est joint comme Annexe I au présent rapport.

40. En outre, une séance plénière a été organisée sur la coopération entre l'Afrique et les autres régions du monde d'une part, et d'autre part sur le commerce des services de transport dans le cadre de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) ainsi que les financements des activités aéronautiques en Afrique y compris le CNS/ATM.

41. Ces présentations avaient pour but d'apporter un éclairage sur le développement du transport aérien dans les autres régions du monde développé afin de permettre à la réunion d'adopter le projet de décision en ayant à l'esprit les exigences et les opportunités relatives à la mondialisation des économies en général et à la libéralisation du transport aérien en particulier.

42. A cet égard, le Département américain des transports, représenté par Monsieur A. Bradley Mims, Secrétaire adjoint aux transports par intérim, a fait part à la Conférence de la disponibilité de l'Administration Clinton à assister l'industrie aéronautique africaine à se développer à travers les initiatives américaines telles que la politique des « cieux ouverts » et celle des « cieux sûrs ». Ces politiques, promues personnellement par le Président Clinton lors de sa tournée de mars 1998 en Afrique, a été entérinée par bon nombre de pays africains lors des deux réunions régionales des ministres africains des transports, convoquées à Harare (Zimbabwe) et à Dakar (Sénégal) respectivement par Son Excellence Monsieur Rodney Slater, Secrétaire du Département américain des transports.

43. Depuis la réunion ministérielle Etats-Unis/Afrique d'octobre 1999 tenue à Atlanta (Etats-Unis), le Département américain des transports a entamé des séries de consultations bilatérales avec plusieurs pays africains. A cet égard, il s'est félicité de la récente adhésion de la Tanzanie aux dispositions de l'Accord des « cieux ouverts » qui

porte à trente-huit (38) le nombre d'accords passés par les Etats-Unis en la matière et qui couvre désormais les cinq (5) grands continents. Il a conclu sa présentation en rassurant la réunion des efforts de mobilisation de ressources du Secrétaire Slater en faveur de la mise en oeuvre par les pays participants de l'initiative des « cieux ouverts », et en invitant d'autres pays africains à joindre le groupe des pays pilotes.

44. Le Chef du Département des politiques en matière des transports aériens de l'Union européenne, Monsieur Frederik Sorensen, a mis en lumière le processus de libéralisation des transports aériens en Europe et a informé la réunion de l'approche adoptée par la Communauté, l'accent étant davantage mis sur la sécurité et les mécanismes utilisés. Il a souligné le rôle que joue l'AGCS en ce qui concerne les services aéroportuaires, le fret aérien et les règles de concurrence. En conclusion, il a souligné que l'expérience européenne en matière de coopération dans le domaine du transport aérien pouvait être une source d'enseignements utiles pour l'Afrique.

45. Intervenant à son tour, Monsieur Koki Nagata, Directeur général adjoint de l'IATA s'est félicité de la qualité des documents soumis à la Conférence. Il a par la suite entretenu l'assemblée des vues portées par les 260 compagnies membres de l'IATA sur les transports aériens et l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) ainsi que des mérites conjuguées des différentes méthodes utilisées aujourd'hui pour libéraliser ce secteur, notamment la pratique du système bilatéral, la politique des « cieux ouverts », et les dispositions de l'AGCS relatives au transport aérien. A cet égard, il a indiqué qu'en dépit de la préférence marquée par certains Etats pour l'AGCS, cette voie vers la libéralisation des services aériens reste encore assez imprécise et volontairement difficile à appréhender en raison des différentes catégories de services qu'elle établit pour le transport aérien.

46. Il rappelé qu'au cours des cinq dernières années, les gouvernements et les compagnies aériennes ont mis sur pied, à travers l'IATA, un réseau mondial de transport aérien très efficace et facile d'utilisation qu'il a dénommé « système global des affaires ». Ce système, qui est le fruit de la coopération entre les compagnies aériennes dans le souci d'établir des normes et procédures sauvegardant les droits des usagers, permet aux voyageurs d'emprunter des itinéraires assez compliqués et plusieurs compagnies en une seule transaction et monnaie.

Il a terminé sa présentation en invitant la réunion à maintenir ce système à travers l'OACI tout en veillant à ce qu'il n'aille pas en l'encontre de la concurrence. L'IATA, pour sa part, suit avec attention l'évolution de la réglementation économique du transport aérien afin d'en rendre compte à sa prochaine Assemblée générale prévue en juin 2000 à Sidney (Australie) et espère que la question relative à la « manière de conduire les affaires » sera également portée à l'ordre du jour de l'Assemblée générale d'automne 2001 de l'OACI.

47. Présentant le point de vue de l'OACI sur l'annexe de l'AGCS relative aux services de transport aérien, Monsieur M.E.B. Zarroug, Economiste principal en transport aérien de l'OACI, a souligné l'importance que cet Accord sera amené à jouer dans la réglementation du transport aérien aussi bien pour les gouvernements, l'industrie aéronautique, les fournisseurs de services que pour les usagers. Il a indiqué, à cet égard, que l'intensification des interventions de son Organisation au cours des cinq dernières années, à travers ses services conseils, son encadrement et ses recommandations en matière de réglementation économique, a fait de celle-ci plus qu'une simple agence technique. En outre, le récent remodelage du paysage aéronautique a entraîné pour l'OACI la nécessaire prise en compte dans les considérations réglementaires de nouvelles préoccupations autrefois ne relevant que

du domaine dit économique.

48. Après avoir examiné l'Article XIX et les paragraphes 5 de l'annexe de l'AGCS portant respectivement sur la re-négociation des engagements spécifiques par rounds successifs et les révisions périodiques de cinq ans, et apprécié les différentes options susceptibles d'être exploitées par le groupe africain lors des négociations de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) de novembre/décembre 1999 de Seattle (Etats-Unis), il a conclu sa présentation en invitant les pays africains à participer activement aux assises de Seattle compte tenu de l'importance des enjeux de ces consultations pour ces derniers.

49. Au cours des débats qui ont suivi les différentes présentations, la principale préoccupation exprimée par la Conférence a porté sur la capacité des compagnies aériennes africaines à se tailler des parts de marché dans les pays développés. En réaction à cette préoccupation, il a été vivement recommandé à la Conférence de favoriser la constitution d'entités régionales à travers les accords de partenariat ou d'alliances. A cet égard, la Conférence a été informée des résultats encourageants auxquels sont parvenues certaines compagnies aériennes africaines qui ont signé des accords de partenariat avec des compagnies du Nord.

Consultations sous-régionales sur la libéralisation du transport aérien (point 6 de l'ordre du jour)

50. Des consultations sous-régionales sur la libéralisation du transport aérien ainsi que des discussions en plénière sur des thèmes spécifiques ont eu lieu la matinée du dimanche 14 novembre 1999. Ces consultations ont permis aux différents pays d'étudier les voies et moyens pour harmoniser les différentes politiques avec la Décision adoptée et qui est conforme aux objectifs visés par toutes les initiatives sous-régionales.

Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)

51. Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

Adoption du rapport et signature du texte de la Décision (point 8 de l'ordre du jour)

52. La Conférence a adopté le rapport tel qu'amendé. Une cérémonie de signature de la Décision a suivi l'adoption du rapport de la Conférence. Trente-quatre (34) pays ont apposé leurs signatures sur la Décision au terme de la cérémonie. Il a été donc convenu, pour les pays n'ayant pu signer la Décision, pour des raisons diverses, que délégations soient données à leurs ambassades respectives à Addis Abeba (Ethiopie) de signer ladite Décision pour transmission à la CEA.

Clôture de la réunion (point 9 de l'ordre du jour)

53. Lors de la cérémonie de clôture, une motion de remerciements à l'attention de la République de Côte d'Ivoire (Annexe II) a été lue par Son Excellence Monsieur Abdullah Omar, Ministre des transports de l'Afrique du Sud. Un communiqué final résumant les conclusions de la Conférence a également été lu par le Ministre des travaux publics et des transports du Mali, Son Excellence Monsieur Ibrahima Siby. Une copie du

communiqué est jointe en annexe au présent rapport (Annexe III).

54. Le Secrétaire exécutif de la CEA a remercié le Gouvernement de Côte d'Ivoire pour son hospitalité et tous les participants pour avoir accepté l'invitation de la CEA et contribué à la réussite de la Conférence.

55. Son Excellence Monsieur Adama Coulibaly, Ministre des transports de la République de Côte d'Ivoire, a indiqué que son pays a été très honoré d'accueillir la réunion. Il a en outre exprimé sa gratitude à tous les participants ainsi qu'au Secrétaire exécutif de la CEA et à ses collaborateurs pour leurs contributions au succès des travaux de la Conférence. Il a ensuite procédé à la clôture de la réunion.

A N N E X E S



Distr.: LIMITEE

ECA/RCID/CM.CIVAV/99/RPT
Annexe I

NATIONS UNIES
CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL

Original: Français/Anglais

DECISION RELATIVE A LA MISE EN OEUVRE DE LA
DECLARATION DE YAMOUSSOUKRO CONCERNANT
LA LIBERALISATION DE L'ACCES AUX MARCHES DU
TRANSPORT AERIEN EN AFRIQUE

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'Etat et de gouvernement ;

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

Reconnaissant la 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 aérien en vue d'éliminer les barrières non physiques qui entravent le développement durable des services de transport aérien 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 au 27 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 en vue de parvenir à la libéralisation totale du transport aérien en Afrique ;

Reconnaissant les efforts entrepris au niveau des différentes 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, (Nigéria) 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 civile internationale.

Compagnie éligible : toute compagnie africaine de transport aérien qui remplit les critères définis à l'alinéa 6.9 de l'article 6 ci-dessous.

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

Services réguliers et non réguliers : tels que définis dans la Convention de Chicago et les résolutions du 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 le 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 Etat partie peut, par une déclaration faite conformément à l'alinéa 10.1 de l'article 10 de la présente 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 trafic 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 baisse de tarifs qui prennent effet immédiat selon la volonté de la compagnie.

Article 5 **Fréquences et capacité**

5.1 Sous réserve des dispositions de l'article 3, aucune limite n'est imposée quant au nombre de fréquences et à la capacité offerte 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 la 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 Etat partie par voie diplomatique.

6.2. Un Etat partie peut 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 capital et cette compagnie conjointe ou multinationale 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 relatif aux dispositions diverses.

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 défini 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) être en mesure de prouver sa capacité de maintenir un niveau de sécurité d'exploitation au moins équivalent aux normes de l'OACI et répondre à toute requête de tout Etat desservi par elle ;
- g) être soumise 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, 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 valables 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 relatives à la sécurité aérienne, conformément aux dispositions 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 ferait l'autre Etat partie pour la prise de mesures de sécurité spéciales en vue de faire face 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**

7.1 Les Etats parties veillent à offrir, sans discrimination les mêmes opportunités 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 Décision, 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 prévue 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 figurent 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 Secrétariat 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 Secrétariat de l'organe de suivi de la Décision, assumer ou retrouver ses 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 excédent des sommes déboursées localement, promptement, sans restriction, sans taxation et sans discrimination¹ et ce, conformément à la réglementation des changes en vigueur.

¹ Le terme " sans taxation" fait référence à la taxation sur la conversion et l'envoi et, non pas à la taxe de revenu nationale qui est mieux traitée sur la base d'un traité de taxation double, ou certains autres arrangements dans lesquels le revenu de vente de transport aérien par des compagnies étrangères est exempté de taxe de revenu nationale sur une base réciproque. Cependant, en l'absence d'un traité de double taxation ou d'autre arrangement, les Etats pourraient utiliser cette clause pour exempter réciproquement les transporteurs aériens de taxes de revenus, mais devraient clairement indiquer leur intention à cet effet.

- 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 chaque Etat partie doit être autorisée, conformément aux lois et règlements de l'autre Etat partie régissant l'entrée, la résidence et l'emploi, à amener sur le territoire des employés dans les domaines de la gestion commerciale, technique et opérationnelle ainsi que dans d'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'excédents 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 autorisée 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 ; et
- d) omettre un ou plusieurs points, pourvu que le service commence 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 quel 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'examen périodiques tous les deux ans ou en cas de besoin, à la demande expresse des deux tiers des Etats parties par le 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 en 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 Conférence 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, lequel transmettra au dépositaire, 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 :

- a) de 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 Rôle des organisations sous-régionales et régionales

Les organisations sous-régionales et régionales sont encouragées à poursuivre et à intensifier les efforts dans la mise en oeuvre 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 économique africaine, les annexes font partie intégrante de la présente Décision.

Fait à Yamoussoukro le 14 novembre 1999

MOTION DE REMERCIEMENTS

Monsieur le Président

Messieurs les Ministres

Messieurs les Ambassadeurs et Chefs de mission

Messieurs les Représentants d'organisations internationales

Messieurs les délégués et chers invités

A la fin de notre Conférence, au nom de tous les ministres africains chargés de l'aviation civile, je voudrais vous exprimer notre profonde gratitude à Son Excellence Monsieur Henri Konan Bédié, Président de la République de Côte d'Ivoire, aux peuples et au Gouvernement de Côte d'Ivoire pour la qualité de l'hospitalité qu'ils nous ont offerte pendant tout notre séjour à Yamoussoukro. Nous avons été particulièrement touchés par le caractère singulièrement africain et ivoirien de cette hospitalité.

Nous étions venus en Côte d'Ivoire pour nous pencher sur la situation de l'industrie de l'aviation civile en Afrique dans le cadre général de la mondialisation et pour prendre des mesures appropriées sous la forme d'une décision en vue de la libéralisation progressive de l'accès au marché du transport aérien de nos compagnies aériennes. Les excellentes dispositions prises pour notre conférence nous ont permis de procéder à un échange fructueux de nos points de vue qui ont débouché sur une Décision dont la mise en œuvre permettra à notre industrie de l'aviation civile de relever les défis qui se poseront au cours du prochain millénaire.

Nous nous sommes sentis chez nous dans cette belle ville de Yamoussoukro que nous quittons donc pleins de dynamisme et d'enthousiasme pour accomplir les tâches qui nous attendent.

Monsieur le Président et cher collègue, nous vous prions de bien vouloir transmettre à Son Excellence Monsieur Henri Konan Bédié, Président de la République de Côte d'Ivoire toute notre gratitude et notre engagement renouvelé à renforcer la coopération régionale, en général, et la coopération entre nos pays en particulier dans le développement du secteur de l'aviation civile en Afrique.

COMMUNIQUE FINAL

Nous, les Ministres africains chargés de l'aviation civile, nous sommes réunis à Yamoussoukro les 13 et 14 novembre 1999 pour examiner les défis qui se posent à l'industrie du transport aérien en Afrique, à la veille du 21 siècle. L'objectif principal de notre réunion était d'adopter, dans l'esprit de la Déclaration de Yamoussoukro, un cadre directeur régional pour la libéralisation graduelle de l'industrie du transport aérien en Afrique en vue de promouvoir et de fournir des services aériens sûrs, efficaces, fiables et à des prix abordables aux consommateurs.

Nous avons discuté et échangé des points de vue et avons aussi tiré des enseignements utiles de notre interaction avec les éminents membres des groupes de discussion.

Après des délibérations minutieuses et approfondies sur les défis et contraintes qui se posent à l'industrie du transport aérien en Afrique, nous avons adopté une décision relative à la mise en oeuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique.

La décision jette les bases d'une libéralisation graduelle dans la région africaine en ce qui est des droits de trafic, du contrôle de la capacité et de la fixation des tarifs. La libéralisation totale de l'accès au marché sera achevée en l'an 2002, le but étant de créer un marché d'aviation unique dans le continent. Nous avons noté que certains de nos pays se sont déjà engagés à assurer une libéralisation totale tandis que d'autres ont indiqué qu'il leur fallait procéder graduellement pour réaliser ce but dans deux ans. Pour que la décision soit mise en oeuvre dans les délais, nous avons décidé de la soumettre à la prochaine session de la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'unité africaine.

La réunion, qui a été convoquée par la Commission économique pour l'Afrique (CEA) a vu la participation de quarante neuf (49) pays. Ont également participé à la réunion, l'Organisation de l'unité africaine (OUA) et la Banque africaine de développement (BAD). Quarante-quatre (44) organisations régionales et sous-régionales, des organisations aéroportuaires, des compagnies aériennes, des prestataires de services et des usagers ont aussi assisté à la réunion. Ont également participé à la réunion, le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le Secrétaire adjoint aux transports du Département américain des transports, le Directeur de l'Association internationale des transports aériens (AITA) chargé des relations internationales et le Chef de la Section des politiques en matière de transport aérien de l'Union européenne.

Trois réunions de consultation se sont tenues au niveau sous-régional pour l'Afrique de l'Ouest et Centre ; l'Afrique de l'Est et australe, et l'Afrique du Nord pour examiner la question de l'harmonisation des diverses politiques dans les sous-régions et élaborées des plans d'action pour faciliter la mise en oeuvre de la Décision.

Nous avons beaucoup apprécié l'appui et les facilités que le Gouvernement de Côte d'Ivoire nous a fournis ainsi que l'hospitalité qu'il nous a accordée. C'est pourquoi, compte tenu de son engagement en faveur de la promotion de l'industrie de l'aviation civile africaine nous avons présenté une motion de remerciements à Son Excellence Monsieur Henri Konan Bedié, Président de la République ainsi qu'au Gouvernement et au peuple de Côte d'Ivoire.

Fait à Yamoussoukro, le 14 novembre 1999

**Address by A. Bradley Mims
Acting Assistant Secretary of Transportation
Yamoussoukro, Cote d'Ivoire
November 13-14, 1999**

Good [afternoon]. It's a pleasure for me to be back in Africa, and to have an opportunity to participate in this important meeting on the future of aviation in Africa. I am happy to see many of you again after our conference with Secretary Slater in Atlanta. That was a very significant event and we were pleased that so many countries were able to send representatives. The Ministerial provided an unprecedented opportunity for exchanging ideas and information, and we at the Department learned a great deal not only from the formal sessions, but also from our bilateral and informal talks with you.

Times are certainly changing with respect to air transport in Africa, and at this meeting the decisions you are making will have a profound affect on Africa's aviation future. It's been just over a year since Secretary Rodney Slater led the first Cabinet-level mission to Africa following President Clinton's historic visit in March and April 1998. Secretary Slater convened two regional meetings of African Ministers of Transport in Harare and Dakar in July 1998. The focus of these meetings was to begin the implementation of the President's Safe Skies for Africa Initiative to improve aviation safety and airport security in Africa and to foster the growth of aviation services between Africa and the United States.

Last month, the Secretary hosted the first U.S.-Africa Transport Ministerial in Atlanta where we talked about building partnerships to open doors of opportunity -- to improve the quality of life among the people of Africa. Today, I would like to look at what has been happening to build our aviation relationships, and what needs to happen to ensure Africa's full participation in the world's air transportation system and the global economy. You told us at the Ministerial that we must work to bring about a win/win situation for both the United States and the nations of Africa, and that is what we want to do.

On the regulatory front, the U.S. has been holding bilateral discussions with several African partners who agree that our civil aviation relationship needs to be overhauled. Just over a week ago, the United States entered into its first open-skies agreement with an African state -- the United Republic of Tanzania became the join with us to liberalize the air transport relations between our two countries. That is indeed a win/win situation. Although the formal processes for signing and entry into force are to be completed, Tanzania and the United States are allowing the agreement to be provisionally effective immediately. We anticipate that this agreement will facilitate new services to Tanzania -- services that will benefit the national economy of Tanzania and add to the economic development that is underway there.

There is no longer any debate about the need for liberalization. Two years ago, we sent a U.S. delegation to meet with your representatives in regional meetings in Harare, Addis Ababa, and Abidjan. We came to tell our story of the benefits of liberalization, not just for the aviation industry, but also for the national economy as a whole. Many of you have been telling the same story among yourselves. I intend to give a short update for the benefit of the Ministers.

In our aviation panel in Atlanta, speakers representing government and industry from Africa and the United States talked about the need for liberalization and the removal of artificial, externally imposed market constraints, noting that these changes are essential for the future of African aviation. Last month, experts at the Libreville conference on aviation in west and central Africa reached similar conclusions. Your own representatives have recognized that Africa cannot afford to adopt a defensive posture, hoping only to weather the market forces that are sweeping the rest of the world.

Where does Africa stand now? At a crossroads. The decisions made in the immediate future will determine who are the regional leaders. Development in Africa is on the move. While Africa lagged behind the rest of the world in 1996—accounting for less than 3% of the world's passenger air traffic – we are beginning to see real changes. We have seen African carriers expand and offer new services on intercontinental routes, both on their own and in cooperation with other airlines.

- Ethiopian has begun service to Washington and more recently to Newark in the United States.
- Air Mauritius has proven that size and remoteness of homeland are no obstacle to success—it offers nonstop service to four continents over stage lengths of transpacific proportions.
- In every part of Africa, cooperative arrangements are being undertaken by carriers of countries as diverse as Angola, Ghana, Kenya, Madagascar, Mauritius, Namibia, Nigeria, Seychelles, Tanzania, Zimbabwe, and the Yaoundé group—among others.
- In francophone West Africa, we note the emergence of national carriers to provide service options within their homelands and the region, often at competitive prices.
- New approaches to regional cooperation have found expression in cooperation among national carriers, such as the recent COMESA regulations.

This conference represents new ways to offer regional solutions a chance to work. On the continental scale, the countries represented here have a great opportunity to create a multilateral framework for civil aviation that will work, and that will work to Africa's advantage. In the subregional area, the draft decision prepared by UNECA would offer airlines new flexibilities in consolidating their efforts and achieving economies of scale best suited to their consumers' needs as well as their own. The 1988 conference resulted in a unique initial step towards reaching a common goal. Now, gathered here in the same city, you have the means and, I hope, the commitment to take a much bolder step.

Certain truths have become plainer than ever in the eleven years since the Yamoussoukro Declaration; if that was a cautious step then, a great one must be taken now to let Africa catch up to other regions of the world in air transport.

Trade and tourism are more crucial than ever to economic health. The forecast for tourism growth in Africa is excellent. Growth in travel and tourism should continue, with real growth forecast at between 40 and 60 percent for the decade 1997-2007. With respect to trade, you've heard Secretary Slater say many times, and in many public meetings, "You can't trade if you can't get there." This is particularly applicable to intercontinental markets where air transportation is the only rapid means to travel between places.

Shippers — importers, exporters, producers, and retailers — also need good air transportation. In Libreville, a representative of produce exporters spoke eloquently to this need for reliable air transport at reasonable prices. For cargo carriers to meet these needs, they in turn must have a liberal environment permitting them the operational flexibility to provide efficient service to a variety of customers.

Airlines are responding to these increased demands with greater efficiency. Individual airlines are re-configuring routes to take the best advantage of economies of scale and of a new generation of efficient aircraft. Airlines together are exploring new ways to cooperate, through relationships as complex as comprehensive alliances or as simple as harmonized frequent-flyer plans and traditional interline arrangements. Many African airlines are now engaged in code sharing and other cooperative activities, both with one another and with other airlines.

Government restrictions hinder economic growth and the removal of restrictions prompts growth. Our desire is to lift the barriers, to find common ground that will allow our carriers and yours to develop the great potential of African markets.

The world's regulatory frameworks are gradually catching up with airline's new commercial arrangements. Internal liberalization in the United States, the European Union, and elsewhere has now been complemented by the spread of open, market-driven bilateral relationships. These are hardly the exclusive domain of the developed world — the United States alone has 38 Open Skies agreements. With the addition of Tanzania, these now include countries on five continents. These partners include the large and the small, the rich and the poor; the one common thread has been the desire to enhance transportation opportunities by loosening the chains of regulation.

We hope and believe that other African states will follow Tanzania's lead. The United States has aviation agreements with less than one-third of Africa's nations. Most of these agreements were negotiated more than 20 years ago, and are limited in terms of route rights, pricing, and other essential features.

We are eager to correct this situation. We have already talked with several countries, including Senegal, Ghana, Kenya, and Burkina Faso, and we would welcome the opportunity to consult with others.

We appreciate that Open Skies can represent a big step for countries accustomed to closed markets. In some cases, our bilateral partners have needed a transitional period to allow adjustments to a fully liberalized environment; we have concluded such arrangements in our Open Skies agreements with countries like Romania and the Czech Republic, in Eastern Europe,

and Peru in South America. Tanzania accepted all elements of our open-skies model, asking transitional arrangements only for passenger charters and ground handling, and we were happy to work with them to phase in these elements. We stand ready to work with our other African aviation partners to develop transitions they find necessary.

But, having said that, we need to step back now and look at an essential element for any successful economic development -- and that is investment in infrastructure. We are seeing progress in the crucial areas of safety and security. As you know, our Safe Skies for Africa Initiative is an integral part of our partnership with your countries. Since the President began the Safe Skies for Africa Initiative, teams of experts have been on the ground in three of the eight countries initially invited to join in this effort. We look forward to working with the remaining five, and with other interested African nations, to ensure that civil aviation in Africa is safe and secure from the Cape to Cairo.

We at the Department of Transportation have taken steps to form partnerships with our sister agencies in the United States to assist you in funding infrastructure projects. We brought to Atlanta representatives of the U.S. Export/Import Bank, the World Bank, OPIC and the U.S. Trade Representative to explain their programs, and to give you the opportunity to talk with them about your needs.

In Atlanta, Secretary Slater announced arrangements with the Export-Import Bank that will support the Safe Skies Initiative. The Secretary and Export-Import Bank Chairman James Harmon signed a Memorandum of Cooperation to encourage countries participating in the "Safe Skies for Africa Initiative" to implement the initiative's goals of making sustainable improvements in aviation safety, airport security and air navigation across the continent.

Secretary Slater and Mr. Harmon also signed a Memorandum of Cooperation along with representatives of 14 SADC countries, under which the countries undertook to cooperate to improve transportation infrastructure, expand commercial trade relations and promote tourism with the United States. The signatory countries are Angola, Botswana, Democratic Republic of Congo, Lesotho, Malawi, Mauritius, Mozambique, Namibia, Seychelles, South Africa, Swaziland, Tanzania, Zambia and Zimbabwe.

We see the beginnings of progress in both technical and economic spheres. However, the full promise of African aviation requires that a crucial step be taken -- the step from words to action, from commitment to fulfillment.

In 1988, African nations agreed on the Yamoussoukro Declaration -- a first step toward liberalization. In 1994 in Montreal, African nations again committed themselves to reform. The Economic Commission for Africa was asked to oversee the implementation of Yamoussoukro and found that "the results still fall below the ambitions of the objectives . . . traveling within Africa is winding and expensive." In fact, as one commenter noted in his remarks in Atlanta, travelers still often find it easier to fly up to Europe and back down to Africa, than to find transportation directly from one African point to another. This conference offers the leaders of African air transportation policy the opportunity to set the various Africa regimes on the path toward rationalized air services.

With regard to relations with the United States, we welcome movement forward, whether on a regional basis, on a bilateral basis, or both; but movement is essential. It is time to translate worthy ideals and goals into practice. If African countries seek a regional solution to African air transport problems, the United States is ready to work with them. If progress is better achieved bilaterally, we are ready there, too.

Under Secretary Slater's leadership as part of the President's Initiative, the U.S. Department of Transportation has been devoting the attention to Africa that it merits. We must work with diligence in the next year to lock in the gains that we have made to facilitate the development of air services to and within Africa.

The efforts you are making here today and in your national governments and regional organizations to modernize and liberalize your civil aviation regimes represent a great opportunity for Africa and for ties between Africa and America. Let's take full advantage of that opportunity. Thank you.

THE FUTURE OF THE INTERNATIONAL AIRLINE INDUSTRY An IATA Perspective

*Koki Nagata, Senior Director, External Relations, International Air Transport Association,
Economic Commission for Africa, Conference of Ministers, Yamoussoukro, Côte d'Ivoire,
13-14 November 1999*

Introduction

- Thank you for this opportunity to speak to you, today. I want to briefly review the developments in economic regulation of international air transport and conclude with my views on how to preserve the global system.
- The current regulatory system for international air transport has its origins in the Chicago Convention, signed in December 1944 and leading to the establishment of the International Civil Aviation Organization (ICAO), as well as the creation of the International Air Transport Association in April 1945.
- These developments in 1944/45 and the Bermuda bilateral air service agreement of 1946 laid the foundations for the economic practices of international scheduled air transport. The development since then has been tremendous. In 1945, the 60 IATA Members had 500 aircraft and the total number of passengers carried world wide was 9 million. Today, IATA's 260 Members have over 11,000 aircraft and ICAO estimates that 1.46 billion passenger journeys were made in 1998.
- Over the years, air travel has become more and more affordable to more and more customers. Perhaps the only negative element in this development has been the industry's erratic profitability record and its low margins even in good years.

Liberalization

- In addition, the international air transport sector has become more liberal over time, although not as much as some States would like and too liberal for others. This was made very clear at the Fourth ICAO Air Transport Conference at the end of 1994, when both the Europeans and the Americans expressed disappointment that there had not been a general consensus about moving forward in the economic regulation field.
- The fact that no progress was made was not a complete surprise. We should not forget that fifty-seven nations could not agree in 1944. Getting three times that number of States to agree on such a complex issue as the economic liberalisation of air transport is a much more difficult proposition.
- Even before ATC/4 some States were starting to consider other avenues to explore the possibilities for liberalisation besides ICAO. The most high profile approach was through

the General Agreement on Trade in Services (GATS), which did attempt to incorporate some aspects of international civil aviation.

- Formally, the GATS only includes three areas relating to air transport, in a special Annex on Air Transport Services. These are overhaul and maintenance, sale and marketing of air transport and the operation of computer reservations systems. As a matter of fact, these three services were already being practised multilaterally in a “free trade” way long before the GATS came into force at the beginning of 1995.

The Bilateral System and “Open Skies”

- The limited involvement of air transport in the original GATS agreement was largely because some powerful players were not ready to shift to a multilateral system. These States believed that the bilateral system had still got considerable flexibility left in it and could be used as an economic weapon in their national interest more effectively than a multilateral agreement, such as the GATS.
- The USA and some other like-minded nations, such as New Zealand and the United Arab Emirates – to name but two – are now enthusiastic practitioners of the “open skies” bilateral agreement concept, which is close to a “free trade” environment and has certain advantages for States compared to the GATS. Most importantly, bilateral agreements are flexible and can be renegotiated. This remains an important consideration for many countries.
- However, we should not forget that, even in such a widely established practice as the bilateral system, States can have some mighty disagreements. We have seen the recent conflict between the Philippines, which is trying to protect its flag carrier, and some of its aviation partners. That has actually resulted in termination of air service between the Philippines and Taiwan. The Philippines also stopped the United Arab Emirates flying in but this dispute has since been resolved by a commercial agreement between Emirates and Philippine Airlines.
- Some states see the bilateral system as being restrictive because of the widespread application of the requirement that majority ownership and substantial control of an airline should be held by interests of a particular country. Ownership and control raise a number of issues that are extremely sensitive in most nations, particularly military and security considerations, essential service requirements and employment questions.

The GATS Process

- For this reason, some States are looking for other roads to liberalisation, the most favoured way being through the GATS, the General Agreement on Trade in Services.
- However, the GATS system is quite complex, mainly because it has deliberately been made rather imprecise. Many people in the air transport industry do not understand it. In addition, many free trade boosters do not understand the air transport business.
- The most important point is that GATS is about categories of service, not service providers. With the exception of the items covered in the Annex on Air Transport Services, the agreement is multi-sectoral. It is worth noting here, for example, categories such as storage and warehousing which are “services auxiliary to all forms of transport” are already included in GATS, however application in the aviation is not clear.

- When the GATS was concluded, it was specifically agreed that the Air Transport Services Annex would be revisited when the GATS was reviewed, to see whether other elements could be included or that items in the Annex could be moved to the General Agreement. The review starts with a ceremonial meeting starting in Seattle on November 30 this year and will be followed by two or three years of detailed negotiation.
- In this context, it should be noted that the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) has also been giving considerable attention to air transport in recent years. The Organisation produced a wide-ranging study of the industry in 1997, which set out proposed "policy recommendations to help decision-makers shape the regulatory framework of the future." In fact, its proposals were quite restrained, highlighting the difficulty of getting consensus on such a sensitive issue even among like-minded nations.
- However, the OECD does see the GATS review as a possibility to broaden its application to air transport. It has produced a major study on the liberalisation of cargo services. The European Union has also devoted attention to the review, and specifically in relation to air transport, while the Australian Government, when presenting its new civil aviation policy, said that it would propose liberalising civil aviation on a multilateral basis.
- ICAO and many IATA member airlines agree that, for activities covered by bilateral air transport agreements, the GATS/WTO framework, as currently constructed, cannot offer equivalent benefits and safeguards. However, it might be possible to bring into the GATS some other services that are not covered in bilaterals, in addition to the three mentioned earlier.
- One could summarise the situation by saying that the GATS at the moment is too big a jacket for air transport services. However, the bilateral system and the GATS already co-exist and will continue to do so in the future, since I am sure more ancillary services will be included in the General Agreement. A full scale merger is many years away.

Conclusion

- Against that background, I want to come to the main point of my presentation today. That is that, whatever direction air transport liberalisation takes, we must protect the consumer benefits that have been created by the air transport industry.
- Over the past five decades, governments and the airlines through IATA have built up a world-wide air transport network that is extremely efficient and user-friendly. I call it the "Global Business System". It is so efficient and user-friendly that a traveller can buy complicated flight itineraries, using any number of airlines, and pay for his transportation in one single transaction, in one single currency.
- This system was built up through co-operation between airlines, working together to produce the standards and procedures – the interline fares and rates, ticketing, baggage handling, operations and so on – that applied without discrimination throughout the world benefit the consumer. We ask governments, including those you here are representing to consider seriously taking up with ICAO the matter of preserving these Global Business Standards.
- And this brings me to the paradox that regulators have to face. The more liberal and competitive the market is, the more carefully competition rules should be applied. There is the view that competition and co-operation are two distinct and contradictory concepts but

we believe that they can co-exist – and must if governments and consumers want to preserve the world-wide air transport system.

- Of course, given the current trend towards broader liberalisation, through GATS or some other mechanism, governments have every right and even an obligation to ensure that the co-operative Global Business System, is not anti-competitive. However, we in IATA are concerned that some of the competition authorities, in their mission to foster competition, might tell us that some of our co-operative activities are no longer permitted and this could kill off the Global Business System – and with it interlining.
- It is illogical for competition authorities to allow airlines in alliances to discuss all kinds of commercial matters with immunity and, at the same time, to ban co-operative activity by the airline industry as a whole. After all, co-operation within an alliance makes use of the standards that have been developed by the industry. An alliance is simply more narrowly focussed and exclusive than the world-wide multilateral interline mechanism.
- We would like governments to work with us through ICAO to ensure that the standards and procedures that make the Global Business System work are maintained. The focus of our activities are the airlines' customers. These can be summarised in five principles:
 - Consistent safety and security oversight – as in the US “Safe Skies for Africa” and IATA's own initiatives
 - Non-discriminatory access to adequate infrastructure
 - Ensuring the continued availability of the multilateral interline system
 - Industry mechanisms to improve business efficiency
 - Fair and equal opportunity to participate in the growth of the global air transport system.
- IATA has been monitoring the evolution of the economic regulation of air transport over the years and we started our work on the GATS 2000 review a couple of years ago. This is now part of IATA's work programme and we plan to report our conclusions to the Association's next Annual General Meeting in Sydney in June 2000.
- These conclusions will certainly call for governments to work with us to preserve the fundamental “doing business” issues. Personally, I would like to see the issue on the Agenda for the next ICAO Assembly in the autumn of 2001. I would like respectfully to ask delegates from the African countries here at this meeting for their support in meeting the challenges the air transport industry is now facing. Thank you.

**Address by the Secretary General of the
International Civil Aviation Organization (ICAO)**

Mr. Renato Cláudio Costa Pereira

**to the
Economic Commission for Africa (ECA)
Regional Meeting of African Ministers Responsible for Civil Aviation
(Yamoussoukro, 13-14 November 1999)**

Thank you Mr. Chairman and good morning ladies and gentlemen. It is truly an honour for me to be here with you. I look forward to taking part in these high level discussions on the development of civil aviation on the African continent.

From an ICAO perspective, there is every reason to be optimistic about the future of civil aviation in Africa. The political and economic environment in Africa is more than ever conducive to business opportunities in many sectors of the economy. Accordingly, our medium-term forecast to the year 2001 shows passenger traffic growing close to the anticipated world growth rates. This trend augurs well for the growth and prosperity of the air transport industry in the 21st century.

There are, of course, tremendous challenges on the road to prosperity. These are well known to this distinguished audience and to ICAO. I can assure you that ICAO is dedicated to working with all Contracting States of the African Region to find the most cost-effective and timely solutions to meeting these challenges successfully.

In some cases, this means facilitating access to financial and human resources. In others, it means providing guidance in formulating policy and decision-making. Whatever the approach, we are at the service of States in fulfilling their responsibilities for the safe and orderly growth of their civil aviation.

In my presentation this morning and during the course of the Conference, we will share views primarily on financial and administrative issues. I am pleased to be joined in this exercise by two distinguished colleagues from our regional offices. Mr. Lot Mollel, our acting Regional Director, Eastern and Southern African Office, will review the financing of civil aviation activities in Africa; and Mr. Mohammed Zaroug, Regional Officer, for Air Transport matters of our Middle East Office, will discuss the GATS, the General Agreement on Trade in Services.

It is actually quite timely that we speak of the General Agreement on Trade in Services. One reason is that the GATS will be the focal point of the ministerial meeting of the World Trade Organization scheduled in Seattle within the next few weeks.

As most of you know, the international aviation community is generally of the opinion that air services must be excluded from the GATS. The belief is that the inclusion of air services in the GATS could have serious and long-term implications for the future of the air transport industry at the national, regional and international levels.

This view is consistent with ICAO's position. Liberalization of air services must be done in a gradual manner. It must be given time to adapt to the unique characteristics and requirements of aviation. Proper safeguards must be in place to protect the health and integrity of what constitutes the cornerstone of economic activity for many of the States represented in this room.

It is a positive sign that the aviation community has reached a strong consensus on the GATS. However, I do have one concern. I fear that this position will not be clearly represented at the WTO meeting in Seattle. This is why it is very important that transport authorities of Contracting States take an active role in formulating the negotiating position of their governments. I urge all of you to address this concern at your earliest convenience. There must be no doubt as to the position of the aviation sector on the GATS at the WTO meeting.

Another reason why it is timely to speak of the GATS is that it reflects quite vividly the kind of issues we will be facing in the future. The century we are entering will be in so many respects vastly different from the one we are leaving. This may be more the case in Africa, where technological advancements and a new world economic order will place even more pressure to innovate, to disregard solutions that may have worked in the past, but that may not be adapted to the future.

One such area is the installation and maintenance of air navigation systems, particularly in areas where shortcomings and deficiencies exist. At issue here are questions of infrastructure and financing.

Those of you who attended the Seventh Africa Indian Ocean Regional Air Navigation Meeting (AFI/7) held in Abuja, in 1997, will remember that one of the recommendations called for States to create autonomous civil aviation authorities. They would operate airports and air navigation services under commercial principles, where viable, based on factors such as traffic density. This innovative initiative was, and still is, soundly encouraged by ICAO as a viable option where it is in the best interest of providers and users.

Innovation also underlies other recommendations of AFI/7 that ICAO continues to follow-up, such as possibilities for a cooperative approach in the Region to the implementation, provision and financing of air navigation facilities and services.

I have no doubt that these recommendations can work. For that, one basic ingredient is absolutely necessary: Cooperation. Cooperation among States and cooperation among sub-regions. Fortunately, States of the African Region have demonstrated time and time again their willingness to advance decisively along the path of cooperation.

One example that comes immediately to mind is the recent decision taken by the 22 States of COMESA on a joint implementation of CNS/ATM services in the upper airspace. This project is a tremendous step forward in an open skies policy for the sub-region. It is line with the spirit of the Rio de Janeiro Conference of 1998 on worldwide implementation of CNS/ATM systems and reflects the ICAO policy of evolutionary implementation of the systems.

The COMESA proposal would be even more successful if non-COMESA States were to participate. This would facilitate a common understanding and resolution of related issues, whether technical, financial, regulatory or political. It would also avoid the development of areas that might hinder or even negate the creation of a seamless airspace in the provision of ATM services.

Of course, benefits flowing from the COMESA decision are medium and long term in nature. For users to benefit in the short term, more timely arrangements must be made. States must cooperate in the provision of improved and more efficient facilities and services to support air operations in the lower airspace.

This could be done with a few modest steps that could be considered in the implementation of CNS/ATM. For example:

- in communications, the use of VSAT or similar technologies to remedy deficiencies in the fixed and mobile service;
- in navigation, the development and implementation of GNSS-based non-precision approaches procedures; and
- in surveillance, the sharing of radar data information and/or implementation of ADS over remote or sparsely populated areas.

While on the subject of CNS/ATM systems, I would like to bring to your attention significant highlights of the Air Navigation Meeting of the Caribbean and South American Regions held in Buenos Aires a few weeks ago.

As you know, the objective of regional air navigation meetings is to plan for the implementation of the facilities and services required to support international civil aviation well into the next century.

At the CAR/SAM meeting, a milestone was reached. For the first time, a regional air navigation plan will incorporate the essential elements of the Global Air Navigation Plan for CNS/ATM systems. This can be truly considered as a breakthrough on the way to the creation of a Global Air Navigation Plan.

There were a few more important points to come out of the CAR/SAM and that you might want to consider at this conference. Among them, on the ATM side, was the identification of several air traffic management improvements to enhance the use of airspace through a streamlined air route structure, including air navigation routes. This is expected to

result in more efficient and economic air services. Airspace capacity will be increased by using current technology to reduce separation between aircraft, without compromising safety.

The meeting also reaffirmed the general strategy of transition from conventional ground-based navigation systems to the global navigation satellite system (GNSS) in an incremental and evolutionary manner.

There are many other recommendations from the CAR/SAM meeting that could prove immensely beneficial to African aviation. I invite all of you to review the progress made at Buenos Aires. As you do so, you may discover that privatization was also an issue of utmost importance for many participants, as it is I am sure for many of you here today.

Privatization brings tremendous opportunities, not only for raising capital and funding, but for a collaborative effort between the public and private sectors in the management of the civil aviation infrastructure. For governments, it means divesting themselves of certain facilities and services in order to redirect money into more pressing portfolios. For investors, it means entering into a financial venture with the intent of turning a profit.

ICAO is neither in favour of nor against privatization. Privatization is a sovereignty issue. Contracting States are in the best position to determine what is best for their citizens. What is crucial to ICAO is that, in turning over the operating responsibility to the private sector, States must retain and exercise their regulatory responsibility, primarily in safety. Whether an airport or air navigation services are privatized, safety remains at all times the responsibility of the States, as prescribed by the Chicago Convention.

This mention of privatization brings me to the final point of my presentation, and that is safety. Safety is the *raison d'être* of ICAO and a preoccupation for all of us I am sure. Passenger confidence is critical to the growth of the air transport industry. Safety is the foundation for that confidence. Without confidence on the part of the travelling public, we might not even be here today to plan for future growth and prosperity.

We must strive to maintain and improve on the extraordinary safety record that aviation has achieved over the past half century. One of the best options we have for this is ICAO's newly-implemented Universal Safety Oversight Audit Programme.

For the benefit of those who may not be totally familiar with this groundbreaking programme, let me provide a brief outline. As its name implies, the programme consists of safety oversight audits, carried out by ICAO. The purpose is to evaluate the adherence to safety-related standards and other elements of the civil aviation infrastructure of Contracting States as they pertain to safety.

It is also to enhance the implementation of the provisions of Annex 6 for safety oversight. In this respect, the commitment on the part of all States to carry out the recommendations of the programme is absolutely critical to the success of the programme.

A major feature of the programme is that it is mandatory and regular. At the moment, audits cover personnel licensing, aircraft operations and airworthiness of aircraft. These are probably the most sensitive safety concerns. At the appropriate time, the audits will be expanded to all areas that deal with the movement of aircraft.

Although the Programme only got underway in January of this year, significant progress has been made. To date, ten African States have been audited and the rest will be evaluated within the current three-year cycle.

One aspect of the programme that I find particularly productive in improving safety levels is the pre-audit process. In many cases, safety-related problems are identified and resolved before the audit even begins. This speeds up the auditing process and contributes immediately to improving safety. It can also reduce the duration and cost of the audit process. The money saved can be applied to other safety initiatives.

For those States that require assistance in fulfilling the requirements of the programme, ICAO can provide assistance through its Technical Co-operation Programme. This is valid for various parts of the programme, including pre-audits, the development of an action plan and the implementation of corrective measures. The Organization can also assist by providing the necessary information to obtain funding from donor organizations or financial institutions.

Ladies and gentlemen, I would like to conclude my remarks by reiterating that aviation around the world has entered into an era of liberalization and globalization. ICAO encourages all Contracting States to seize the immense opportunities created by this new political and economic environment.

In so doing, they face the two-fold challenge of ensuring the safety and integrity of their civil aviation infrastructure, and the commercial viability and competitiveness of their airline sector. These can best be addressed through cooperation, political will and progressive economic policies.

I wish you all a very productive conference.

L'OMC et le transport aérien

Structure et principes

L'OMC, fondée en 1995

Successeur du GATT (1947)

A réussi à libéraliser et à intensifier le commerce des marchandises en appliquant:

- * Le principe de la nation la plus favorisée
- * Le principe du traitement national
- * Les consolidations tarifaires
- * Le mécanisme de règlement des différends

L'OMC et le transport aérien

Structure et principes

Champ d'action de l'OMC: marchandises, services, propriété intellectuelle, avec un mécanisme intégré de règlement des différends

L'Accord général sur le commerce des services vise à abaisser les obstacles au commerce par les moyens suivants:

- * Dispositions NPF
- * Consolidations en matière d'accès aux marchés/de traitement national
- * Transparence, règles concernant la réglementation intérieure
- * Mécanisme de règlement des différends

L'OMC et le transport aérien

**Principes de l'AGCS s'appliquant dans tous les cas
(c'est-à-dire, qu'il y ait ou non des engagements)**

- ✓ Traitement de la nation la plus favorisée (non-discrimination entre les Membres ou préférences accordées aux non-Membres)
- ✓ Transparence (publication des mesures)
- ✓ Réglementation intérieure (mécanismes d'appel des décisions administratives)
- ✓ Reconnaissance (des licences et certificats ainsi que des critères en matière de licences et de qualifications)
- ✓ Monopoles et fournisseurs exclusifs (empêcher les actions affectant l'obligation NPF)
- ✓ Pratiques commerciales (consultations concernant les pratiques anticoncurrentielles des entreprises)

L'OMC et le transport aérien

Principes de l'AGCS s'appliquant aux services faisant l'objet d'engagements

- +Transparence** (notification à l'OMC des mesures nouvelles ou révisées)
- +Réglementation intérieure** (les prescriptions, critères et normes doivent être objectifs et connus de tous et ne pas imposer une charge inutile, les procédures ne doivent pas être restrictives, les mesures doivent être mises en œuvre de façon impartiale, et les personnes qui demandent des licences ou d'autres autorisations doivent être informées dans les meilleurs délais)
- +Monopoles et fournisseurs exclusifs** (empêcher les actions affectant les engagements)
- +Paiements et transferts** (pas de restrictions affectant les engagements)

L'OMC et le transport aérien

Exceptions au titre de l'AGCS

- ✖ Non-divulgation de renseignements confidentiels**
- ✖ Intégration économique (par exemple accords de libre-échange)**
- ✖ Intégration des marchés du travail**
- ✖ Restrictions liées à la balance des paiements (en cas de graves difficultés)**
- ✖ Exceptions générales (pour des raisons ayant trait à la moralité publique, à l'ordre public, à la santé ou à la sécurité, aux fins de l'application des lois et réglementations par ailleurs compatibles)**
- ✖ Exceptions concernant la sécurité nationale**

L'OMC et le transport aérien

Domaines de négociations futures

- ➡ **Mesures de sauvegarde d'urgence**
- ➡ **Marchés publics**
- ➡ **Subventions**
- ➡ **Réglementation intérieure: programme de travail pour définir des disciplines plus spécifiques.**

L'OMC et le transport aérien

Les engagements au titre de l'AGCS:

- Garantissent pour les opérations des fournisseurs de services étrangers un certain niveau négocié d'accès aux marchés et de traitement national
- Assurent que ce niveau ne peut pas être abaissé
- Accordent ce niveau en tant que minimum à tous les Membres de l'OMC
- Font l'objet de négociations périodiques en vue de les améliorer

L'OMC et le transport aérien

Technique de l'AGCS

Principes régissant l'établissement des listes:

- Liste positive des secteurs

- Liste négative des restrictions

- Accès aux marchés:

- * mesures discriminatoires et non discriminatoires

- * 6 catégories exhaustives: nombre des fournisseurs, valeur des transactions/avoirs, nombre d'opérations, nombre de personnes, forme juridique, capital étranger

L'OMC et le transport aérien

Technique de l'AGCS

Principes régissant l'établissement des listes: (suite)

Traitement national: toute mesure discriminatoire *de facto*
ou *de jure*

Modes de fourniture: transfrontières, consommation à l'étranger, présence commerciale, mouvement temporaire des personnes physiques

Engagements additionnels

Liberté de moduler

Clause NPF: niveau de concessions accordé en tant que minimum

L'OMC et le transport aérien

Technique de l'AGCS

Secteur ou sous-secteur	Limitations concernant l'accès aux marchés	Limitations concernant le traitement national	Engagements additionnels
11. SERVICES DE TRANSPORT			
C. <u>Services de transport aérien</u>			
d. maintenance et réparation	1) Néant	1) Néant	
	2) Néant	2) Néant	
	3) Participation étrangère maximale: 40 %	3) Néant	
	4) Non consolidé	4) Non consolidé	

L'OMC et le transport aérien

Particularités du transport aérien

- L'annexe sur les services de transport aérien exclut du champ d'application de l'AGCS:
 - - les droits de trafic, quelle que soit la façon dont ils ont été accordés ou
 - - les services liés à l'exercice des droits de trafic, exception faite
 - - des services de réparation et de maintenance des aéronefs
 - - de la vente ou commercialisation des services de transport aérien
 - - des services de systèmes informatisés de réservation

L'OMC et le transport aérien

Particularités du transport aérien

- Les droits de trafic sont définis de façon large:
- «droit pour les services réguliers ou non de fonctionner et/ou de transporter des passagers, du fret et du courrier moyennant rémunération ou location en provenance, à destination, à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un Membre, y compris les points à desservir, les itinéraires à exploiter, les types de trafic à assurer, la capacité à fournir, les tarifs à appliquer et leurs conditions, et les critères de désignation des compagnies aériennes, dont des critères tels que le nombre, la propriété et le contrôle.»

L'OMC et le transport aérien

Particularités du transport aérien

- - les «services directement liés à l'exercice des droits de trafic» ne sont pas définis, à l'exception de trois d'entre eux expressément inclus dans le champ d'application de l'AGCS:
- l'expression «services de réparation et de maintenance des aéronefs» s'entend desdites activités lorsqu'elles sont effectuées sur un aéronef ou une partie d'un aéronef retiré du service et ne comprend pas la maintenance dite en ligne.

L'OMC et le transport aérien

Particularités du transport aérien

L'expression « vente et commercialisation des services de transport aérien » s'entend de la possibilité pour le transporteur aérien concerné de vendre et de commercialiser librement ses services de transport aérien, y compris tous les aspects de la commercialisation tels que l'étude des marchés, la publicité et la distribution. Ces activités ne comprennent pas la tarification des services de transport aérien ni les conditions applicables.

L'expression « services de systèmes informatisés de réservation (SIR) » s'entend des services fournis par des systèmes informatisés contenant des renseignements au sujet des horaires des transports aériens, des places disponibles, des tarifs et des règles de tarification, et par l'intermédiaire desquels des réservations peuvent être effectuées ou des billets délivrés.

L'OMC et le transport aérien

Particularités du transport aérien

- Résultats des négociations (1990-1993):
 - - maintenance : 34 engagements
 - 2 exemptions de l'obligation NPF
 - - commercialisation: 23 engagements
 - 17 exemptions de l'obligation NPF
 - -SIR: 28 engagements
 - 16 exemptions de l'obligation NPF

**Analyse des engagements pris par les Membres pour les services de maintenance:
engagements sans limitations (f), engagements partiels (p) ou absence
d'engagements (n) par mode de fourniture**

Maintenance	Mode 1			Mode 2			Mode 3			Mode 4		
	f	p	n	f	p	n	f	p	n	f	p	n
Australie			x*	x			x				x	
Autriche	x			x			x				x	
Bulgarie			x*	x			x				x	
Canada	x					x		x			x	
CE			x*	x			x				x	
Chili			x			x	x				x	
Corée												
Cuba	x			x			x				x	
El Salvador	x			x				x			x	
Équateur			x	x			x				x	
États-Unis			x*	x			x				x	
Finlande			x*	x			x				x	
Gambie	x			x			x				x	
Guatemala	x			x			x					x
Guyana	x			x					x		x	
Honduras			x*	x			x				x	
Hongrie	x			x			x				x	
Islande			x*	x			x				x	
Japon			x*	x				x			x	
Kenya			x*	x					x		x	
Maroc	x			x			x		x		x	
Nicaragua	x			x			x				x	
Norvège			x*	x			x				x	
Panama	x			x			x				x	
Philippines			x*	x				x			x	
Pologne	x			x			x				x	
Rép. slovaque			x*	x				x			x	
Rép. tchèque			x*	x				x			x	
Roumanie			x*	x				x			x	
Slovénie			x*	x			x				x	
Suède			x*	x			x				x	
Suisse			x*			x	x				x	
Suriname	x			x			x				x	
Thaïlande	x			x					x		x	
Turquie	x			x				x		x		
TOTAL	15	0	17*	31	0	3	23	8	4	1	32	1

Analyse des engagements pris par les Membres pour les services de vente et de commercialisation: engagements sans limitations (f), engagements partiels (p), ou absence d'engagements (n), par mode de fourniture

Vente et commercialisation	Mode 1		Mode 2		Mode 3		Mode 4					
	f	p	n	f	p	n	f	p	n	f	p	n
Autriche	x			x			x				x	
Bulgarie	x			x			x				x	
CE	x			x			x				x	
Chili			x*			x	x				x	
Corée			x*	x			x				x	
Cuba	x			x			x				x	
Finlande	x			x			x				x	
Guatemala			x	x					x			x
Honduras			x	x					x			x
Islande	x			x			x				x	
Japon	x			x			x				x	
Kenya	x			x			x		x		x	
Maroc	x			x			x				x	
Norvège	x			x			x				x	
Nouvelle-Zélande	x		x	x		x	x		x		x	
Rép. slovaque			x	x					x			
Rép. tchèque			x	x					x			
Roumanie	x			x					x			
Slovénie	x			x			x				x	
Suède	x			x			x				x	
Suriname	x			x			x				x	
Thaïlande			x			x		x				
Turquie		x		x			x			x	x	
TOTAL	15	1	8	21	0	3	17	1	7	1	20	2

Analyse des engagements pris par les Membres pour les services informatisés de réservation: engagements sans limitations (f), engagements partiels (p) ou absence d'engagements (n), par mode de fourniture

	Mode 1		Mode 2		Mode 3		Mode 4					
SIR	f	p	n	f	p	n	f	p	n	f	p	n
Australie	x			x			x				x	
Autriche	x			x			x				x	
Bulgarie	x			x			x				x	
Canada	x			x				x			x	
CE	x			x			x				x	
Chili	x					x	x				x	
Corée		x		x			x				x	
Costa Rica			x	x					x		x	
Cuba	x			x			x				x	
Équateur	x			x			x				x	
Finlande	x			x			x				x	
Guatemala	x			x			x				x	
Guyana	x			x			x				x	
Honduras	x			x					x			x
Hongrie	x			x			x				x	
Islande	x			x			x				x	
Japon	x			x			x				x	
Kenya	x			x					x		x	
Maroc	x			x			x				x	
Norvège	x			x			x				x	
Nouvelle-Zélande	x			x			x				x	
Rép. slovaque			x	x					x		x	
Rép. tchèque			x	x					x		x	
Roumanie	x			x			x				x	
Slovénie	x			x			x				x	
Suède	x			x			x				x	
Suriname	x			x			x				x	
Turquie	x			x			x			x		
TOTAL	24	1	3	27	0	1	22	1	5	1	26	1

**Autres engagements pris pour les services de transport aérien: engagements sans limitations (f),
engagements partiels (p) ou absence d'engagements (n), par mode de fourniture**

	Mode 1			Mode 2			Mode 3			Mode 4		
	f	p	n	f	p	n	f	p	n	f	p	n
CPC 731 Transports aériens de voyageurs	Sierra Leone Gambie			Sierra Leone Gambie			Sierra Leone Gambie				Sierra Leone Gambie	
CPC 732 Transports aériens de marchandises												
CPC 734 Services de location d'aéronefs avec équipage	Nicaragua Gambie Pologne	Brunéi		Nicaragua Gambie Brunéi Pologne			Nicaragua Gambie Pologne	Brunéi			Nicaragua Gambie Brunéi Pologne	
CPC 746 Services annexes des transports aériens	Sierra Leone Mexique Gambie Cuba Nicaragua		Mexique	Sierra Leone Mexique Gambie Cuba Nicaragua			Sierra Leone Gambie Cuba Nicaragua.	Mexique			Sierra Leone Mexique Gambie Cuba Nicaragua	
Utilisation des équipements au sol			Chili*			Chili	Chili				Chili	

Exemptions de l'obligation NPF pour les services de transport aérien

Membres	Maintenance	Vente/ commercialisation	SIR	Autres
Autriche		x	x	
Bulgarie		x	x	
Canada	x	x		x
Communauté européenne		x	x	
Corée			x	
États-Unis		x	x	x
Finlande		x	x	
Islande		x	x	
Koweït	x	x	x	
Liechtenstein		x	x	
Norvège		x	x	
Pologne		x	x	x
Roumanie		x		
Singapour			x	
Slovénie		x	x	
Suède		x	x	
Suisse		x	x	
Thaïlande		x	x	x
Turquie				x
TOTAL	2	17	16	7

et après?

- 1° négociations du «cycle du millénaire» :
- à l'instar des autres services, les trois services expressément couverts feront l'objet de nouvelles négociations dès novembre 1999 en vue:
 - - de prendre de nouveaux engagements ou d'améliorer les engagements existants
 - - de réduire ou de supprimer les exemptions de l'obligation NPF

et après?

- 2° «examen»:
- l'annexe dispose que: «Le Conseil du commerce des services examinera périodiquement, et au moins tous les cinq ans, l'évolution de la situation dans le secteur des transports aériens et le fonctionnement de la présente annexe en vue d'envisager la possibilité d'appliquer plus largement l'Accord dans ce secteur.»

LIST OF PARTICIPANTS
LISTE DES PARTICIPANTS

**REGIONAL CONFERENCE OF AFRICAN MINISTERS RESPONSIBLE
FOR CIVIL AVIATION
CONFERENCE REGIONALE DES MINISTRES AFRICAINS CHARGES
DE L'AVIATION CIVILE**

LIST OF PARTICIPANTS / LISTE DES PARTICIPANTS

1. ALGERIA/ALGERIE

S.E. Mr. Sid-Ahmed Boulil, Ministre des Transports, Ministère des transports, 119, Rue Didouche Mourad, Alger, Algérie

Mr. Messaoud Benchemam, Directeur Aviation Civile et de la Météorologie, Aviation Civile, 119 Rue Didouche Mourad, Alger, Algérie

Mr. Abdelkrim Mezaache, Directeur Général de l'Etablissement National de la Navigation Aérienne, 1 Avenue de l'Indépendance, Alger, Algérie, Tel : 2674303

Mr. Diabi Khafid, Directeur de la Planification et de la Coopération, Ministère des Transports, 119 Rue Drouche Moutod, Alger, Algérie, Tel : (21) 74 75 06, Fax : (21) 74 76 28

Mr. Touafek Rabah, Sous-directeur des Transports aériens, Ministère des transports, Alger, Algérie, Tel : (2132) 74 76 13

Mr. Mohamed Salah Boultif, DGA, Air Algérie, 19 Rue Danton, Alger, Algérie, Tel/Fax: 213 2 737985

Mr. Hocine Ben Chabane, Directeur Général Adjoint, Aéroport d'Alger, Tel : (213-2) 509472

Mr. Djamel Aissaoui, Directeur, 119 Rue Didouche Mourad, Alger, Algérie, Tel/Fax : (213) 274 7542

Mr. Reda Haguiga, Directeur, Alger, Algeria,

2. ANGOLA/ANGOLA

Mr. Helder Preza, Assistant to the Minister, Ministry of Transport, Av. 4 Fev 154, Luanda, Angola, Tel : (244-2) 338272, Fax : (244-2) 390529, e-mail : h_preza@hotmail.com

M. Jacinto Junior, Assistant of DCA, P.O.Box 569, Luanda, Angola, Tel : 2(44-2) 338596,

Mr. Antonio Vasconcclos, Chef de Division Angolan Airlines, Luanda, Angola, Tel.:(244-2) 392833, Fax : (244-2)336510

Dr. Manuel Nunes, Managing Director, Angolan Company of Airports and Air Navigation (ENANA-EP), P.O.Box 841, Luanda, Angola, Tel : (244-2) 330791, e-mail : mjn102@yahoo.com

Mr. Ernesto Miguel Monimabo, Commercial Director, TAAG Angola Airlines, Rua da Missao, 263, Luanda, Angola, Tel : (244-2) 332591, Fax : (244-2) 336510

3. BENIN/BENIN

S.E. Sourou Joseph Attin, Ministre des Travaux publics et des transports, Ministère des Travaux publics et des transports, 03 BP 2380, Cotonou, Bénin, Tel : 229-31-3841, Fax : 229-31-0617

Mme Loko Juliette, Directrice adjointe de l'Aviation Civile, 01 BP 305, Cotonou, Bénin, Tel : 301098/99, Fax : 314571

4. BOTSWANA/BOTSWANA

Dr. Puliyan Ravindran, Department of Civil Aviation, P.O.Box 250, Gaborone, Botswana Tel : (00267) 3655213, Fax : (00267) 303348

Mr. Rabasinki Kebaitse, Department of Civil Aviation, Box 250, Gaborone, Botswana Tel : 3655124

5. BURKINA FASO/BURKINA FASO

M. Paul A. Marie Ganemtore, Conseiller Technique du Ministre des Transports et des Tourisme, Ouagadougou, Burkina Faso, Tel : 226 326140 – 43

M. Traoré Issouf, Directeur Aviation Civile, 01 BP 1158, Ouagadougou, Burkina Faso Tel : 30 64 88 / 31 63 32, Fax : 31 45 44

Mme Guissou Nana, Direction Aviation Civile, 01 BP 1158, Ouagadougou, Burkina Faso Tel : 306488

6. BURUNDI/BURUNDI

M. Hajayandi Joseph, Directeur de la Régie des Services Aéronautiques et Représentant du Ministre des Transports, des Postes et des Télécommunications, BP 694, Bujumbura, Burundi Tel : 257 3707, Cel. 292357, Fax : 257 3428

Mme. Béatrice Ntahe, Conseiller Juridique, RSA – BP 694, Bujumbura, Burundi, Tel.: 22 3792

7. CAMEROON/CAMEROUN

Dr. Djalloh Nana Aboubakar, Secrétaire d'Etat aux Transports, Ministère des Transports, Yaoundé, Cameroun, Tel : 237 239225

Mr. Pierre Tankam, Sous Directeur, Direction de l'aviation civile Ministère des Transports, Tel : 237 303090 /302692, Fax : 237 303362

8. CAP VERT/ CAPE VERDE

Ms. Carla Brigham, Assesseur de Madame le Ministre, CX P 4, Praia, Cap Vert
Tel : (238) 610303, Fax : (238) 611770, e-mail : balayo@mail.wtelecom.cv

M. Carlos Lima, Directeur Général de l'Aviation Civile, Caixa Postal 371, Praia, Cap Vert, Tel : 238 611075, e-mail : dgac@mail.cvtelecom.cv

M. Valdemar Correia, PDG Aéroports, Sal BP 58, Praia, Cap Vert, Tel : 238 411570, e-mail : asacv@mail.cvtelecom.cv

Mr. Paul J. Andrade, Directeur Commercial, Cabo Verde Airlines, P.O.Box 1, Praia, Cap Vert, Tel : (238) 615905, Fax : (238) 613585

9. CENTRAL AFRICAN REPUBLIC/REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE

Mr. Maxime Zounimbiat, Inspecteur Général, Ministère des Transports, Bangui, République Centrafrique, Fax (236) 613722

M. Octave Mahamat Adialo, Chef des opérations, Société MINAIR, BP 333, Bangui
Tel. 236 614069

10. CHAD/TCHAD

S.E. Mr. Ahmed Lamine Ali, Ministre des Transports, BP 436, N'djamena, Tchad
Tel : 235 523189, Fax : 235 523564

Mr. Kharifene Saleh, Directeur, Aviation civile, BP 96 N'djamena, Tchad, Tel : 522909 / 525414, Fax : 522909

Mr. Oumar Ziber, Expert au Ministère des TPTHT, BP 96, N'djamena, Tchad, Tel : 522096 / 518504, Fax : 523935 / 523709

Mr. Ali Hassane Chetima, Directeur Aéroport (AWAT), BP 2115, N'djamena, Tchad
Tel : (235) 522736, Fax : (235) 525745

Mr. Djaogol Beeoukeng, Chef Division TA, BP 96, N'djamena, Tchad, Tel/Fax : (235) 525414

11. CONGO/CONGO

Mr. Basile N'goyo Adouma, Conseiller aux Transports Aériens, BP 2148, Brazzaville, Congo, Tel : 242-811070 / 815378, Fax : 242-811060 / 812827

Mr. Eddie Justin Mbanza, Directeur de la navigation aérienne, ANAC, BP 128 ANAC Brazzaville, Congo, Tel : (242) 810227

12. CÔTE D'IVOIRE/CÔTE D'IVOIRE

S.E. M. Adama Coulibaly, Ministre des Transports, Ministère des Transports, Abidjan, Côte d'Ivoire

Mr. Abonouan Jean Kouassi, Directeur de l'aviation civile (ANAC), 07 BP 148, Abidjan, Côte d'Ivoire Tel : (225) 277424, Fax : (225) 276346

Mr. Yao Blein Félicien, Sous Directeur de l'administration et des finances, (ANAC) Abidjan, Côte d'Ivoire, Tel : (225) 276943, Fax : (225) 27 63 46

Mr. Koffi Bi Joseph Nekalo, Sous Directeur, Navigation, Opérations Aériennes Réglementation des Aérodrômes, Abidjan, Côte d'Ivoire, Tel : (225) 277355/ 279004 Fax : (225) 277185 / 276346

Mr. Adama Coulibaly, Sous Directeur sûreté et facilitation, ANAC, Abidjan, Côte d'Ivoire, Tel : (225)27 69 39, Fax : (225)27 63 46

Mr. Amadou Karamoko, Directeur Commercial, Aeria Abidjan, Côte d'Ivoire, Aéroport d'Abidjan

Mr. Gnakare Brissot, Chef de département relations internationales ANAC, Abidjan, Côte d'Ivoire, Tel : (225) 27 90 04, Fax : (225) 27 63 46

Mr. Kamara Zoumana, Chef Division ANAC., Abidjan, Côte d'Ivoire, Tel : (225) 279004 / 277919, Fax : (225) 276346

Mr. Frederic Coupé, 07 BP 136, Abidjan 07, Côte d'Ivoire, Tel : (225) 27 98 70

Mr. Georges P. Ezaley, Directeur Général, SODEXAM, 15 BP 990 Abidjan 15, Côte d'Ivoire, Tel: (225) 278736, Fax: (225) 277349

Mr. N'guessan Kouakou, Directeur de l'Exploitation et de la Maintenance, SODEXAM 15 BP 990 Abidjan 15, Tel: 278088, Fax: 277349

Mr. Say Simon Nogbou, Directeur a.i. des Finances et de la comptabilité, SODEXAM 15 BP 990, Abidjan 15, Tel: (225) 278736, Fax: (225) 277349

Mr. Kouakou Tanoh, SODEXAM, BP V 93, Abidjan, Côte d'Ivoire, Tel: 223378

13. EGYPT/EGYPTE

Mr. Zuhair Hassan Arafa, Under Secretary of State for Air Transport, Egyptian Civil Aviation Authority, Cairo, Egypt, Tel : 2678540

Dr. Khairy ElHusainy, Chairman ICAO Legal Committee, Egypt Air, Abidjan, Tel : 202 3491038, Fax : 202 573333

Mr. Ahmed Fayez Mohamed ElAnsary, Director of Air Carrier, Egyptian Civil Aviation, Cairo A/P road, Tel : 011 334772

Mr. Samir Mohamed Desouky, Director Air Transport Agreement, Egyptian Civil Aviation Authority, Cairo, Egypt, Tel : 2678541

Mr. Yasser Hassan Hodhod, International Affairs Specialist, Egypt Air, 5 El Sayed Abu Shady Heliopolis 11361, Cairo, Egypt, Tel : (202) 2674700, Fax : (202) 2663775, Sita : caigams e-mail : yasserhodhod@hotmail.com

14. ERITREA/ERYTHREE

H.E. Mr. Idris Kekia Saleh, Minister of Transport and Communications, Ministry of Transport & Communication, Asmara, Eritrea, Tel : 291-1-114307

Mr. Gebremedhin Bocru, Eritrean Civil Aviation, P.O.Box 252, Asmara, Eritrea Tel : 291-1-112055

15. ETHIOPIA/ETHIOPIE

H.E. Ambassador Dirir Mohamoud, Minister of Transport and Communications, Ministry of Transport and Communications, Tel : (251-1) 518292, Fax : (251-1) 515665 e-mail : dirir@telecom.net.et

Mr. Meshesa Belayneh, Director General, Ethiopian Civil Aviation Authority, Addis Ababa, Ethiopia, Tel : (251-1)180359, e-mail : civil.aviation@telecom.net.et

Mr. Daniel Hailu, Division Manager, Economic Planning & International Affairs Ethiopian Airlines, P.O.Box 1755, Addis Ababa, Ethiopia, Tel : (251-1)180755

16. GABON/GABON

S.E. Général Idriss Ngari, Général d'Armée, Ministre des Transports et de la Marine marchande, BP 2087, Libreville, Gabon, Tel: 747197, Fax: 747198

Mr. Alphonse Ndjogo, Chargé de Mission, BP 2087, Libreville, Gabon, Tel/Fax: 747197

Mr. Alain Manfoumbi, Chef de Service des statistiques et des études économiques, BP 2212, Libreville, Gabon, Tel/Fax: 763895, 761442

Mr. Richard Damas, Conseiller du Ministre des Transports, BP 114 Libreville, Gabon
Tel: 241 765830, Fax: 241 765831, e-mail: papsut@internetgabon.com

Mr. Jean Pierre Obiang, Consultant, Aero Consult International, Libreville, Gabon, BP 2087, Tel: (241) 774339, 705869, Fax: (241) 728628, e-mail: gicas@internetgabon.com

Mr. Alain Manfoumbi Nziengui, Expert, Secrétariat Général Aviation Civile
BP 2212, Libreville, Gabon

17. GAMBIA/GAMBIE

Mr. Abdoulie Jobe, Deputy Permanent Secretary, Department of State for Works, Communication and Information, MDI Rd , Kanifing, The Gambia, Tel : 375758, Fax : 375765

Mr. Mam Sait Jallow, Director General , Gambia Civil Aviation Authority
Banjul International Airport, P.O.Box 285, Banjul, Gambia, Tel : (220) 472831
Fax : (220)472190, e-mail : dggcaa@qanet.gm

Mr. Timothy Pappoe, Director of Flight Safety Standards, Gambia Civil Aviation Authority , P.O.Box 285, Banjul, Gambia, Tel : 472839, Fax : 472190

Mr. Victor Carvalho, Gambia International Airlines, Banjul International Airport
Banjul, the Gambia, Tel: (220) 472753, Fax: (220) 472750

18. GHANA/GHANA

Mr. Edward Andrews Kwakye, Director of Planning, Ministry of Roads and Transport
P.O.Box M.38, Accra, Ghana, Tel : 233-21 664176, Fax : 233-21 667114

WG. CDR. Andy K. Mensah, Director General, Ghana Civil Aviation Authority
Private Mail Bag K.I.A., Accra, Ghana, Tel : 233-21 777320

WG. CDR Michael A.A. Ayesu, Ghana Civil Aviation Authority, KIA, Accra, Ghana
Tel : 776171 Ext. 1429

Mr . Peter Amaleboba, Ghana Civil Aviation Authority, KIA, Accra, Ghana, Tel (233-21)
776171

Mrs. Joyce Thompson, Director of Legal Services, Ghana Civil Aviation Authority
P.M.B. K.I.A, Accra, Ghana, Tel : (233-21) 773464

Mr. Mike Allen Hammah, Ministry of Roads and Transport, Accra, Ghana, Tel/Fax :
663433

19. GUINEA/GUINEE

Mr. Aliou Condé, Secrétaire Général, Ministère de Transports et des Travaux Publics
Conakry, Guinée

El-Hadj Bambo Fofana, Directeur National de l'Aviation Civile, Ministère des Transports
et des Travaux publics, Conakry, Guinée, Tel : (224) 453457

Mr. Abdoulaye Djibril. Camara, Directeur Général adjoint, S.OI EAC BP 3126, Conakry,
République de Guinée, Tel : 402625

20. GUINEA-BISSAU/GUINEE BISSAU

Mr. Pedro Gomes Rodrigues, Secrétaire d'Etat des Transports et Communications,
Guinée-Bissau, Tel : 202460 / 212583, Fax : 201137

Mr. Jose Antonio Co, Directeur Général, B.P 77
Bissau, Guinée Bissau, Tel : 212583/202460, Fax : 201137

21. KENYA/KENYA

Mr. Charles Njoroge Kimemia, Ministry of Information, Transport & Communications
P.O.Box 52692, Nairobi, Kenya, Tel : 729200, Fax : 726362

Ms. Winifred Wanza Kitonga, Ministry of Information, Transport & Communications
P.O.Box 52692, Nairobi, Kenya, Tel : 729200, Fax : 726362

22. LIBYA ARABE JAMAHIRIYA/LIBYE

Mr. Fathi A.G. Nashad, Ambassadeur de Libye en RCI, Tel : 220127 / 220128
Fax : 220130

Mr. Mohamed O. Abughres, Chairman of Civil Aviation Authority, P.O.Box 2699
Tripoli, Libya, Tel /Fax : 3330256

Mr. Mohamed R. Ghaddah, Legal Advisor, Civil Aviation Authority, P.O.Box 2414
Tripoli, Libya

Mr. Emhemed Mohamed Abribsh, International Relation Manager, Libyan Arab Airlines
P.O.Box 2555, Tripoli, Libya, Tel : (218-21) 3614802, Fax : (218-21) 3614106

23. LESOTHO/LESOTHO

H.E. Mr. Mofelehetsi S. Moerane, P.O. Box 20, Maseru, Lesotho, Tel : 260 324697

Mr. Bataung Leleka, Principal Secretary, Ministry of Public Works and Transport
P.O.Box 20, Maseru, Lesotho, Tel : (266) 323624, Fax (266) 310125

Mrs. Libuseng Agnes Malephane, P.O.Box 629, Maseru 100, Lesotho, Tel: (266) 350777
Fax (266)350012, e-mail : nja@lesoff.co.20

24. LIBERIA/LIBERIA

Mr. Richard S. Montgomery, Director, Civil Aviation, Ministry of Transport,
Tel : 0231 7707, Fax : 0231 7515

25. MADAGASCAR/MADAGASCAR

Mr. Razafy Robert Jean, Directeur général de l'Aviation Civile, BP 4097
Antananarivo, Madagascar, e-mail : robert-razafy@yahoo.com

26. MALAWI/MALAWI

H.E. Mr. Peter A. Chupa, Minister, Ministry of Transport, Lilongwe, Malawi

Mr. Augustine Yakobe Khundi, Department of Civil Aviation, Private Bag 322
Lilongwe 3, Malawi, Tel : (265) 780577, Fax : (265) 784986

Mr. McFarlane Billig Chimombo, Ministry of Transport & Public Works, P/Bag316,
Lilongwe 3, Malawi, Tel : 265-780577, Fax : 265-784986

27. MALI/MALI

S.E. Mr. Ibrahima Siby, Ministre, Ministère des Travaux Publics et des Transports,
Bamako, Mali, Tel : (223) 220874

Madame Tene Issabre Sanogo, Conseiller Technique au Ministère des Travaux Publics et
des Transports, Faladie SEMA Bamako, Mali, BP 78, Tel : (223) 222901

Monsieur Khalilou Bougounno Sanogho, Directeur National de l'Aéronautique Civile,
BP 227 , Bamako, Mali, Tel : (223) 226177

Mme Tabara Keita, Président Directeur général, Aéroports du Mali, BP 230
Tel : (223) 204626

M. Ntji Bengaly, Directeur, ATS, BP 2917, Bamako, Mali, Tel : 224435

28. MAROC/MAROC

Mr. Mohamed Moufid, Directeur de l'Administration de l'Air, Rabat BP 1073, Maroc
Tel : (7) 774554

Mr. Mohamed Mokhtar Benomar, Chef Division des transports aériens, Immeuble LOMA
Appt. 6 Rue Mohamed, Belhassan el Ouazzani, Rabat Agdal, Tel : 774568/78, 77 69 51,
Fax : 773074

29. MAURITANIA/MAURITANIE

Mr. Youssouf Ould Brahim, Conseiller Technique du Ministre des Transports de
Mauritanie, BP 237, Nouakchot, Mauritanie

Mr. Lam Mamadou Amadou, Chef du service juridique et économique, Direction de
l'aviation civile Mauritanie, BP 91, Nouakchot, Mauritanie, Tel : (222) 25 35 78, Fax :
(222) 25 35 78

30. MAURITIUS/ILE MAURICE

Mr. Soorundresing Taukoordass, Permanent Secretary, Ministry of External
Communications, 5th Floor, Air Mauritius Centre, John Kennedy St., Port Louis, Tel :
(230) 210 1121, Fax : (230) 211 7708, e-mail : extcomm@intnet.mu

Mr. A. Gungah, Director of Civil Aviation, SSR International Airport Plaisance, Plaine
Magnien, Mauritius, Tel : (230) 6032000 / 6373531, Fax : (230) 6373164, e-mail :
dcamru@intnet.mu

Mr. Ramjutun Dharmacharya, Air Mauritius Ltd. Mauritius, 26, Nicholson Road, Vacoas
Mauritius, Tel : 2023212, e-mail : sramjutun@airmauritius.intnet.mu

31. MOZAMBIQUE/MOZAMBIQUE

Mr. Felisberto Herculano Zualo, PC 227, Maputo, Mozambique, Tel/Fax : (258-1)
465682

Mr. Delfim de Deus, SEAC, Maputo, Mozambique, Tel/Fax : (258-1) 465416

32. NAMIBIA/NAMIBIE

H.E. Mr. Eddie S. Amkongo, Namibia Embassy, Addis Ababa, Ethiopia
Tel : 251-1-611966

Dr. Sakeus Akweenda, Office of Attorney-General, P.Bag 13345, Windhoek, Namibia
Tel : (264-61) 2812244, Fax : (264-61) 222428

Mr. Henry Ngenomesho, Box I, Hosea Kutako International Airport, Windhoek, Namibia
Tel : (09-264) 62 702407/8, Fax : (09-264) 62 702422

33. NIGER/NIGER

Mr. Ousseini Tinni, SG, Ministère des Transports, Ministère Equipement Infrastructure et Transport, CH 235, Niamey, Niger, Tel : 734782

Mme Sory B. Zalika, Directrice de l'Aviation Civile, BP 727 , Niamey, Niger, Tel : (227) 723267

34. NIGERIA/NIGERIA

H.E. Dr. Olusegun Agagu, Minister, Federal Minisry of Aviation, Abuja, Nigeria
Tel : 234-9-5232053

Mr. Iliya D. Fachano, Counsellor E/E, Ambassade du Nigeria, Tel : 211982

Mr. Obasi Okungor, Diplomat, Embassy of the Federal Republic of Nigeria, Abidjan, Côte d'Ivoire, Tel : 211982,

Mr. Sunday B. Ajulo, Permanent Secretary, Federal Ministry of Aviation, Abuja, Nigeria
Tel : 5232118

Mr. Folorunso Osobukola, Director, Economic Regulation and Monitoring, Federal Ministry of Aviation, Abuja, Nigeria, Tel : (234 09) 5237427

Eng. Ibrahim Mamman, Director, Safety Regulation & Monitoring, Federal Ministry of Aviation, Abuja, Nigeria, Tel : (09) 5238394

Dr. Olumuyiwa Aliu, Ministry of Aviation, Abuja, Nigeria, Tel : 234 95232112

Mrs. Grace Taiga, Director, Legal Services, Federal Ministry of Aviation, Abuja, Nigeria
Tel/Fax : (2349) 523751

Mr. Gbenga Adesioye, Federal Ministry of Aviation, Abuja, Nigeria, Tel : 09 5232112

Mr. Jani Ibrahim, Lagos, Nigeria, Tel : 2341 4963986

35. REPUBLIC DEMOCRATIC OF CONGO/REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO

Mr. Mwaka Mvuezolo, Assistant chargé du Transport Aérien au Cabinet de la Ministre des Transports et Communications, Bld Onatra, Transcoms, Blv 30 Juin Kinshasa
Tel : (243) 8802554, Fax : (243) 1221134

Mr. Kangamina Kis Kabala, Conseiller Juridique à la Régie des Voies Aériennes
Kinshasa, République Démocratique du Congo, Fax : (243) 8846540

Mr. Nsiye Ipan N'Sondey, Chef de Division Transport Aérien Direction de l'Aéronautique Civile, B.P. 6514, Kinshasa, Ndolo, République Démocratique du Congo
Tél : (243) 8802554

Mr. Honoré Njibikila, Comité Professionnel des Transporteurs Aériens, Fédération des Entreprises du Congo, Tél : 243 8803105

Mr. Joseph Mpasi Ndomaateso, Chef de Division chargé des Organisations Régionales d'Intégration Economique, Ministère des Affaires Etrangères, Kinshasa, République Démocratique du Congo, Tel. (243) 88 33076

Mr. Ennery Mukendi Wafwana, Avocat, Aviation et Développement, Kinshasa, Gombe, RDC, Tel : (243) 8804644, e-mail : cavas@ic.cd

Mr. Eboma Manzingo, Chef de Division Coopération Internationale, 4 avenue du port, Kinshasa, Gombé, Tel : (243) 8841980 e-mail Lac DC

36. RWANDA/RWANDA

Eng. Ephrem Rutaboba, Secretary General, University of PW, Transport, & Communications, BP 24 Kigali, Rwanda, Tel : (250) 85860, Fax : (250) 85755, e-mail : ruta@rwandatell.rwanda.com

Mr. Semafara John Ntaganda, Directeur de la Régie des Aéroports du Rwanda, Tel. 25085845, Fax 25082609, e-mail : rar@rwandatellrwanda1.com

Mr. Francis Rusenyanteko, Chef d'Administration Aéronautique, BP 24 Kigali, Rwanda Tel.: (250) 75000, Fax (250) 72971

37. SAO -TOME AND PRINCIPE/SAO-TOME ET PRINCIPE

H.E. Mr. Luis Alberto Prazeres, Minister, Ministry of Infrastructures and Environment Tel : 239-12-23375, Fax : 239-12 2884, e-mail : mirna@cstome.net, Sao Tome Principe

Mr. Lm Costa Alamao Isidoro, Président de l'Institut Nacional de l'Aviation Civile, Sao Tomé et Principe, BP 97, Tel : 239-12 22062, Fax : 239 12 21848

Mr. Deolindo Costa de Boa Es Peranga, Directeur Général, Aéroport de Sao Tome Principe, BP 703, Tel : 239 12 22560 / 239 12 21159

38. SENEGAL/SENEGAL

S.E. Mr. Tijane Sylla, Ministre, Ministère du Tourisme et des Transports Aériens Dakar, Sénégal

Mr. Ababacar Sadikhe Diagne, Directeur de l'aviation civile, BP 8256 Dakar-Yoff, Sénégal, Tel : (221) 869 5335, Fax : (221) 820 3967

39. SEYCHELLES

Mr. Gilbert Gerard Faure, Director General of Civil Aviation, Box 181, Mahe, Seychelles,
Tel : (248) 384011/384009, e-mail : dcaadmin@seychelles.net

Mr. Allain Antoine Volcere, P.O.Box 181, Victoria, Seychelles, Tel : (248) 384014
Fax : (248) 384030

40. SIERRA LEONE/SIERRA LEONE

H.E. Mr. Momoh Pujeh, Minister, Ministry of Transport, Freetown, Sierra Leone

Mr. Santigie T.A. Bangura, Director of Civil Aviation, Civil Aviation Department
Floor 6, Youyi Building, Freetown, Sierra Leone, Tel : (232-22) 22619
Fax : (232-22) 228488

Mr. B.M. Koroma, Chairman, Board of Directors, Sierra Leone Air Ports Authority
15 Rawdon Street, Freetown, Sierra Leone, Tel : 232 22 224653 / 223881
Fax : 232 22 228133 / 224653

Mr. Francis Dennis David Ganda, Company Secretary, Sierra Leone Airports Authority
15 Rawdon Street, Freetown, Sierra Leone, Tel : 232 22-223881, Fax : 232 22 228133
/224653

Mr. Joseph S. Kamanda, Managing Director, Sierra National Airlines, 13A Lightfoot
Boston Street, Freetown, Sierra Leone, Tel : 232-22-224547 / 232-22-226133
Fax : 232-22-222026, e-mail : sna@sierratel.sl

Mr. Joseph Ezulino Mammie, Commercial Manager, Sierra National Airlines, Freetown,
Sierra Leone

41. SOUTH AFRICA/AFRIQUE DU SUD

H.E. Mr. Abdullar M. Omar, Minister, Ministry of Transport, P/Bag X193, Pretoria,
South Africa, South Africa, Tel : 27-12-3093171

M. Godfrey Selepe, Director, Air Transport Regulation, South Africa

Ms. Cynthia Mhlongo, Director, Aviation Policies, Department of Transport, South Africa

42. SUDAN/SOUDAN

H.E. Mr. Mekki Ali Balayel, Minister, Ministry of Civil Aviation, Khartoum, Sudan

Mr. Abdelwahab Gibreer L. Alzubeer, Under-Secretary, Ministry of Aviation, The
Republic of Sudan, Tel : 770617 – 787483, Fax : 776936

Dr. Adlan Shamboul, Director General, Civil Aviation Authority, Khartoum, Sudan
Tel : 00249 – 11 – 772360, Fax : 00249 – 11 – 779715, e-mail : sdcivil@yahoo.com

Mr. Faisal Mukhtar, Director General Manager, Sudan Airways, P.O.Box 253
Khartoum, Sudan, Tel : 249-11-472450, Fax : 249-11-472373

43. SWAZILAND/SWAZILAND

Mr. Almon Mbingo, Acting Permanent Secretary, Ministry of Public Works, Box 58, Mbabane, Swaziland, Tel : (268) 404 2321

Dr. John Ed Tambi, Director of Civil Aviation, P.O.Box 58, Mbabane, Swaziland, Tel : (268) 40 46636, Fax : (268) 40 48682, e-mail : dca@iafrica.sz

44. TANZANIA/TANZANIE

Dr. Maua Daftari, Deputy Minister of Communication and Transport, Box 1944, Dar-es-Salaam, Tanzania

Mrs. Margaret T. Munyagi, Director General, Tanzania Civil Aviation Authority, P.O.Box 2819, Dar-es-Salaam, Tanzania, Tel : 255-51 113178, Fax : 225-51 118905
e-mail : civil-aviation@twiga.com

Ms Jane O. Lyimo, Chief, Economic Regulations, Tanzania Civil Aviation Authority
P.O.Box 2819, Dar-es-Salaam, Tanzania, Tel : 255-51 115079-80, Fax : 255-51 118905

Mr. Kirenga R. Ndemino, Head, Air Transport, Ministry of Communications and Transport, P.O.Box 9144, Dar-es-Salaam, United Republic of Tanzania, Tel : 255-51-114427, Fax : 255-51-112751

Mr. Shabani Lindani Mtambalike, Traffic and Customer Services Manager, Air Tanzania Corporation, Box 543, Dar-es-Salaam, Tanzania, Tel : 0812 783285, Fax : 255-51-117498

Mr. Sazi Bundara Salula, Principal State Attorney, P.O.Box 9050, Dar-es-Salaam, Tanzania, Tel : 255-51 129737, Fax : 225-51 113236

45. TOGO/TOGO

S.E. Mr. Dramani Dama, Ministre des transports et des ressources hydrauliques, Ministère des transports et des ressources hydrauliques, Lomé, Togo

Mr. Kossi Isidji, Directeur Aviation Civile, BP 2699, Lomé, Togo
Tel. : (228) 26 55 74, Cell: (228) 04 11 44, Fax : (228) 26 0860

Mr. Kwadzo Dobou, Chef Service Transport Aérien, Direction de l'Aviation Civile
BP 2699, Lomé, Togo, Tel : (228) 263740, cell : (228) 043001, Fax : (228) 260860

Mr. Ata Kwaku Fiagan, Chef Service Juridique, Salt Aéroport de Lomé, BP 10112 Lomé, Togo, Tel : 261240

46. TUNISIA/TUNISIE

Mr. Mohamed Said Jaduadi, Chef de Cabinet du Ministre du Transport, Tunis, Tunisie

Mr. Ezzeddine Lagha, Directeur Général, Aviation Civile, Tunis, Tunisie

Mme Amal Bourguiba, Chef du Département Relations Internationales - TUNISAIR
Bd 7 Nov Tunis, Carthage, Tel. 216 1 700 100

Mr. Kamel Ben Miled, Directeur Transport Aérien OACA, Ministère du Transport
Tunis, Tunisie

Mr. Sahbi Kilani, Chargé de mission, Ministère Transport, Tunis, Tunisie, Fax 783405

47. UGANDA/UGANDA

H.E. Mr. Michael Kafabusa Werikhe, Minister, Ministry of Works and Communications
P.O.Box 10, Entebbe, Uganda, Tel : 256-41-341984

Mr. Ambrose K. Akandonda, Managing Director, Civil Aviation Authority, P.O.Box 5536
Kampala, Uganda, Tel : 256-41 321308, Fax : 256-41 321401

Mr. Kabbs J. W. Twijuke, Director, Air Transport, Civil Aviation Authority, Kampala,
Uganda, Tel : 256-41 321435, e-mail : kasandra@swiftuganda.com

Mrs. Nalwoga Janepher Lutimba, Ministry of Works, Housing and Communications,
Entebbe, Uganda, Tel. 256 41 320101/9, Fax 041 320135 /321364

Mr. Muzmil S.R. Ayuba, P.O.Box 10, Entebbe, Uganda, Tel : (256-41) 320026 / (256-77)
500506

48. ZAMBIA/ZAMBIE

Mr. Bornwell Siakanomba, MCT, Box 50065, Lusaka, Zambia, Tel : 253618

Mr. Higgins Mwale, Chief Telecommunications Officer, Department of Civil Aviation
P.O.Box 50137, Lusaka, Zambia, Tel. 260 1 251616, Fax 260 1 251841

Mr. Ezron Yosa, National Airports Corporation Ltd., P.O.Box 30175, Lusaka, Zambia,
Tel. 260 1 271372, Fax 2601 224777, e-mail : nacl@ZANet

49. ZIMBABWE/ZIMBABWE

Mr. Godfrey T. Manhambara, Civil Aviation Authority, P.B. 7716 Causeway, Harare, Zimbabwe, Fax : (263-4) 756748, e-mail : gtm@africaonline.co.zw

Mr. Joachim M. Bango, Civil Aviation Authority, P.Bag 7716, Causeway, Harare, Zimbabwe, Tel. 756676, Fax 757602

Other countries/Autres pays**FRANCE**

Mme. Alexandre Subeéman, M.A.E et Direction générale de l'aviation civile
134 Bleniol, Paris, France, Tel: 00331 58 09 3647, Fax: 0031 1 58 09 4663

USA

Mr. A. Bradley Mims, 10007 Welshire Dr, Upper Malboro MD 20772 USA
Tel: 202 366 8834, Fax: 202 366 7417

Ms Cornelia Hunter, Department of Transportation, USA

Ms Susan McDermott, Assistant Director Negotiations Office of International Aviation, US
Department of Transportation, 400 Swenth Street S.W. Suite 6402, Washington DC 20590, USA

Mr. James Stewart, Ambassade des USA à Abidjan, Côte d'Ivoire, Tel: 225 210979

**ORGANIZATIONS/ORGANISATIONS
and/et
AIRLINES/COMPAGNIES AERIENNES**

1. ADB

Prof. Samuel Kingsley Nnama, Manager Operations Support Division
Central Operations Department, African Development Bank, O1 BP 1387, Abidjan, Côte d'Ivoire, Tel: 225 205479/204132, Fax: 225 205999
e-mail: s.nnama@afdb.org

2. ARAB CIVIL AVIATION COMMISSION (ACAC)

Mr. Abdullah Mejjallid, Director General, Arab Civil Aviation Commission
P.O.Box 2550, Rabat, Morocco, Tel: (00212) 7 631820, Fax: (00212) 658154

Mr. Oussama Elkettani, Directeur Transport Service, Arab Civil Aviation Commission
P.O.Box 2550, Rabat, Morocco, Tel: (00212) 658323 / 658340, Fax: (00212) 658154

M. Abdellatif Lahboubi, Directeur de la Navigation Aérienne, Arab Civil Aviation Commission, Tel: 212 7 658323, Fax: 212 7 658340

3. AFRICAN AIRLINES ASSOCIATION (AFRAA)

Cpt. Mohammed Ahmed, Secretary General, AFRAA, P.O.Box 20116, Nairobi, Kenya
Tel: (254-2) 502796, e-mail: afraa@africaonline.co.ke

Mr. Abera Makonnen, Director, Corporate and Industry Affairs, AFRAA
P.O.Box 20116, Nairobi, Kenya, Tel: (254-2) 502796

4. AFFRETAIR

Mr. Paul . Takawira, Acting Managing Director, Affretair (Pvt) Ltd.
4 Ashmanhaugh Avenue, The Grange, Harare, Zimbabwe, Tel: (263-4) 575000/9
Fax: (263-4) 575010/575011

5. AIR AFRIQUE

Mr. Mahamat Saleh Douga, Chargé des Accords Aériens, Air Afrique
BP 3927 01, Abidjan, Côte d'Ivoire, Tel: 2031 18 203102

Mr. Georges Amoussou, Sous Directeur Affaires Internationales, Air Afrique
01 BP 3927, Abidjan, Côte d'Ivoire, Tel: 203363, e-mail: gamoussou@airafrique.sita.net

Mr. Jacques Kabylo, Chef du Service Organisations Internationales, 01 BP 3927, Abidjan 01, Cote d'Ivoire, Tel: 203426

6. AIR BURKINA

Mr. Raphael Salambere, Directeur général Air Burkina, Avenue Aoudaille Abidjan
Abidjan, Côte d'Ivoire, Tel: 328919 / 059270

Mr. K. Mathieu Bouda, Air Burkina, 01 BP 1459 Ouaga 01, Ouagadougou, Burkina Faso,
Tel: 226 307676

Mr. Ali Diallo, Chargé d'études, Air Burkina, BP 1459 Ouaga 01, Ouagadougou, Burkina
Faso, Tel: 314517

7. AIR GABON

Mr. Dieudonné Mfoubou Moudhouma, Directeur Général, Air Gabon, BP 2206,
Libreville, Gabon, Tel: (241) 779051 / 733018, Fax: (241) 726195 / 731156

Mr. Lucien Oguenda Joseph, Chef de Division Affaires Juridiques, Air Gabon
BP 2206, Libreville, Gabon, Tel: (241) 730027, Fax: (241) 731156

Mr. Yves Reningot, Chef de Département Accords, Air Gabon, BP 2206, Libreville, Gabon
Tel: (241) 779051, Fax: (241) 726195

Mr. Romain Koumbamawfoumbi, BP 2206, Libreville, Gabon, Tel: c/o Air Gabon
Abidjan 217858

8. AIR GUINEE

Mr. Boubacar Sow, Directeur général adjoint, Air Guinée, BP 12, Conakry, République
de la Guinée, Tel: (224) 453662, Fax: (224) 412907, e-mail: air.guinee@mirinet.net.gn

9. AIR HORIZON AFRICA

Mr. Andreas Kaiaphas, Director General, Air Horizon Africa, B.P. 4188 Av Charles
Deeame, N'djaména, Tchad, Fax: (235) 518603 / 523982,
e-mail: aihorizonafrika@netscape.net

Mr. Pierre Tokinon, PDG Air Horizon, BP 1273, Ndjamen, Tchad, Tel: (235) 525228
Fax (235) 523982

10. AIR IVOIRE

Mr. Vassiriki Savané, Directeur Général, Air Ivoire, 07 BP 290 Abidjan 07, Côte d'Ivoire
Tel: 206641 /49

12. AIR SAO TOME

Mr. Antonio Dos Santos, Directeur Commercial, Air Sao Tome, Abidjan, Côte d'Ivoire
Tel: 239 12 21160, Fax: 239 12 21375

13. AIR ZIMBABWE LTD.

Mr. Ticha Garabga, Managing Director, Air Zimbabwe Ltd., Box AP1, Harare, Zimbabwe, Tel: 263 4 575077, Fax: 263 4 575468, e-mail: tgarabga@airzim.co.zw

Captain George Mwase, General Manager, Operations, Air Zimbabwe Ltd., Box AP1, Harare, Zimbabwe, Fax: (263-4) 575468, e-mail: gmwase@airzim.co.zw

14. ALL AERONAUTICS CONSULTANTS

Eng. Chris Njenga, All Aeronautics, Consultants, P.O.Box 25299, Nairobi, Kenya
890086 / 890037, e-mail cnn-aero@africaonline.co.ke

15. ASECNA

Mr. Modou Khaya, Représentant de l'ASECNA, BP 8132, Aéroport Dakar /Yoff, Sénégal
Tel: (221) 8200277, Fax: (221) 820600

Mr. Amadou O. Guitteye, Chef du Département Développement, ASECNA, Direction Général, BP 3144, Dakar, Sénégal, Tel: (221) 8205406 / 8695116, Fax: (221) 8205406
e-mail: deex@telecomplus.sn

Mr. Abdoukadi Boube, Administrateur Délégué, ASECNA, BP 1096, Niamey, Niger
Tel: 227/735895

Mr. Blaise Mbougoua Aby, Représentant ASECNA, 15 BP 918 ABJ 15, Abidjan, Côte d'Ivoire, Tel: 279083

16. AST

Dr. Kofi Henaku, AST Legal Consultancy, Zoeterwoudseweg 54, 2321 GP Leiden, the Netherlands, Tel: 3171 5766260, Fax: 31 71 5766162, e-mail: Henaku@astlex.demon.nl

17. BELLVIEW AIRLINES LTD.

Mr. Kayode Odukoya, Chef Executive Officer, Bellview Airlines Ltd., P.O.Box 6571, Lagos, Nigeria, Tel: 234-1-4938049, Fax: 234-1-4974750,
e-mail: kayoed@bellview.com.nai

18. BUREAU VERITAS

Mr. Philippe Foucu, Responsable Aero, Bureau Veritas, BP 1453, Abidjan, Côte d'Ivoire
Tel: 211715

Mr. Olivier Turcas, Directeur Commercial, Bureau Veritas, 46 Bd d'intervenu
92100 Neuilly, France, Tel : 33-1-42 915232
Fax : 33-1-42 914295

19. BRITISH AIRWAYS

Mr. Serbe Sebre, Responsable Commercial, 23 BP 4387, Abidjan, Côte d'Ivoire
Tel. 932 192321175

20. CABO VERDE AIRLINES

M. Alfredo Carvalho, Directeur général, Cabo Verde Airlines
P.O.Box 1, Praia, Cape Verde, Tel : (238) 617403

Mr. Paul Jorge Andrade, Cabo Verde Airlines, CX P 1, Praia, Cabo Verde
Tel: 238 615905, Fax:238 613585

**21. AFRICAN CIVIL AVIATION COMMISSION(AFCAC)/ COMMISSION
AFRICAINNE DE L'AVIATION CIVILE (CAFAC)**

Capt. Shettima Abbagana, President of CAFAC, 15, Boulevard de la République
Dakar, Sénégal

Mr. Gasper Uriyo, Deputy Secretary, African Civil Aviation Commission
15 Blvd. de la République, B.P. 2356, Dakar, Sénégal, Tel: (221) 8399371
e-mail: guriyo@icao.sn

Mr. Boubacar Djibo, BP 2356, Dakar, Sénégal, Tél: (221) 839 9395
Fax: (221) 823 2661, e-mail: bdjibo@netcourrier.com

Mr. Grégory Lièvre, Expert en Transport Aérien, CAFAC, 15, bd de la République
BP 2356, Dakar, Sénégal, e-mail: lieve@.com

22. CAMEROON AIRLINES

Mr. Moussa Habouba, Directeur CAMAIR, BP 4092, Douala, Cameroun
Tel : 423222 / 422525, Fax : 433543, sita : dladcuy

Ms. Martine Madeleine Ngo Nguimbous, Chef Service Gestion & Accords,
Cameroon Airlines, BP 4092, Douala, Cameroon, Tel: 423222 /422525
Sita: dladcuy

Mr. Aboubakar Mbara Machia, Chef Service Financier, 01 BP 1938 , Abidjan, Côte
d'Ivoire, Tel: 211707

Mr. Aboubakar Mbara Machia, Chef Service Financier, 01 BP 1938 , Abidjan, Côte d'Ivoire, Tel: 211707

23. CEEAC

Mr. Eheodore Myomugabo, Directeur des Transports et Communications
B.P. 2112, Libreville, Gabon, Tel: 263719, Fax: 737243

24. COMMON MARKET FOR EASTERN AND SOUTHERN AFRICA (COMESA)

Mr. Julius Barare Okara, Air Transport Desk Officer, COMESA, P.O.Box 72045,
Nairobi, Kenya, Tel: 260-1 22517, Fax: 254 2 723076

25. CORSAIR

Ms. Thérèse Haury, Director General, Haury Tours, Chef Escale CORSAIR, Abidjan,
Côte d'Ivoire, Tel: 221694 – 217244

26. CENTURY AIRLINES

Mr. Mahamane Gogé Abdou, Directeur Général, Century Airlines, Tel: 737418
Niamey, Niger

27. EXPRESS AIRWAYS

Captain Mohammed Joji, CEO, Sky Power Express Airways
Nigeria, Tel: (234-1) 2693275/6, Fax: (234-1) 2693253

Mr. Samuel Ohiomah, Express Airways, 84 Awolowo Rd. SW Ikoyi Lagos, Nigeria, Tel.:
2693275

28. EU COMMISSION

Mr. Frederik Sorensen, EU Commission, DG Transport, Bruxelles
e-mail: frederik.Sorensen@cec.eu.int

29. GHANA AIRWAYS

Mrs. Mavis Agyakwa Tenkorang, Ghana Airways, Box 1636, Accra, Ghana
Tel: (233-21) 773321, Fax: (233-21)773316

Mr. Fred Taylor, Ghana Airways, Box 1636, Accra, Ghana, Tel: (233-21) 773321,
772738, Fax: (233-21)773316

Mr. Bethel Donkor, Ghana Airways, Box 1636, Accra, Ghana, Tel: 233 21 773179

30. IATA

Mr. Koki Nagata, Directeur général adjoint, 3, Parc des Mayens, 1218, Grand Sacommex, Swiss, Tel: (41-22) 7992800

Mr. Sassy N'diaye, IATA Geneva, 022 7992560

31. ICAO

Mr. Renato C. Costa Pereira, Secretary-General, International Civil Aviation Organization (ICAO), Montreal, Quebec H3C 5H7, Canada, Tel: (1-514)594 8041, Fax (514) 954-6077

Mr. Lot Mollel, Acting Director, ICAO, Gigiri, Nairobi, Kenya, Tel: (254-2) 622397

Mr. Mohammed Elamin Zarrong, Air Transport Economist, International Civil Aviation Organization, Montreal, Tel: 2(02) 2674840, e-mail: aminzarrong@hotmail.com

Mr. Ebenezer Ade Olaniyan, 15 Blvd de la République, BP 2356, Dakar, Sénégal
Tel: (221) 8399393

32. LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)

Mrs. Eboma Manzingo, Chef de Division Coopération Internationale, Batiment Administratif, Aéroport de N'djili, 4, Avenue du Port, Kinshasa –Gombe
Democratic Republic of Congo, Tel : 20938/39/40 ext. 3110, Fax (243) 8841980
e-mail: lac-dc@ic.cd

33. LINA - Congo

Mr. Bernard Yves Mahoungou Massila, Directeur Commercial Lina – Congo, BP 2203, Brazzaville, Congo, Tel/Fax: 242 812108

34. OAU

Mr. Yao Afanou, Chef Division des Transports et des Communications, Organization of African Unity, Addis Abeba, Ethiopia, Tel: (251-1)517700

35. NCAT

Mr. Eliya Audu Chinyio, NCAT, /Zaria, Nigeria, Fax: 069 332021-2

36. NIGERIA AIRWAYS

Mr. Akinola Ojo, Nigeria Airways, Lagos, Nigeria, Tel: (2341) 4961817,
Fax: (2341) 4970830, e-mail: wtsales@skypower.com.ng

Mrs. Ebelechukwv Chikaodili Dike, Nigeria Airways, Lagos, Nigeria
Tel: (2341) 4961817, Fax: (2341) 4970830

37. SADC

Mr. Omari R. Nundu, SADC, CP 2677, Maputo, Mozambique, Tel: (258-1) 420213
e-mail: omundu@satec.org

38. SA ALLIANCE AIR

Dr. Gideon H. Kaunda, Special Assistant to the Managing Director, SA Alliance Air, Bibi Titi Street Raha Towers, P.O.Box 76404, Dar es Salaam, Tanzania
Tel: 117048, Fax: 116715, e-mail: alliance@raha.com

39. SIERRA NATIONAL AIRLINES

Mr. Joseph Stephens Kamandah, Sierra National airlines, 13A L/F Boston Street, Freetown, Sierra Leone, Tel: (232 22) 222026 / 226133, Fax: (232 22)222026/224547

40. SHUTTS & BOWEN

Prof. Steve Roof, Shutts & Bowen, # 1500, 201 S. Biscoym Blvd., Miami, FL
Tel: 305-347-7360, Fax: 305-381-9982, e-mail: sroof@shutts_law.com

41. WORLD BANK

Mme. Maryvonne Plemis Fraissard, Sector Manager, World Bank, 11506, USA
Tel: (202) 458 0226, Fax: (202) 473 8038

Mr. Zaza Ramandimbiarison, Engineer, World Bank, 11506, USA
Tel: (202) 458 0226, Fax: (202) 473 8038, e-mail: zramandimbiarison@worldbank.org

Mr. Kingson Apará, Advertisement Officer, World Bank, 11506, USA
Tel: (202) 458 0226, Fax: (202) 473 8038

Mr. Robert Hans, Banque Mondiale, AAROTEL, 311 Mendoza Ave, Miami, FL 33134
USA, e-mail: rhans@iospartners.com

42. UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA)

Mr. Hyacinthe François Akoko, Chargé des Transports, UEMOA, 01 BP 543
Ouagadougou 01, Burkina Faso, Tel: (226) 318873, Fax: (226) 318872
e-mail: francoi.akoko@UEMOA.Bf

Mr. Tchaa-Kazali Tchelim, Commissaire UEMOA, B.P. 543, UEMOA, Ouagadougou,
Burkina Faso, Tel: 318873

43. UNION POSTALE UNIVERSELLE (SUISSE)

Dr. Michel Fohouo, Conseiller supérieur, Union Postale Universelle, Route de Beaumont
1, CH 1700 FRIBOURG, Tel: (41 31) 3503130 / (41 26) 4249340, Fax: (41 31) 3503110

44. **UTA**
Mr. Darwish Ahmed Khazem, Director UTA, B.P. 751, Conakry, Guinée, Tel: 455901/455875, Fax: 455902
45. **AFRICAN AVIATION MAGAZINE**
Mr. Nick Fadugba, African Aviation, 80, Egret Crescent, Winchester, UK
Tel: 44 1206 765386, Fax: 44 1206 768001
46. **WORLD TRADE ORGANIZATION/ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE (WTO/OMC)**
Mr. Pierre Latrille, Transport Expert, WTO, Fax 4122 7395771, Geneva, Switzerland

ECA SECRETARIAT

Mr. K.Y. Amoako, Executive Secretary, COES, Economic Commission for Africa, Addis Ababa, Ethiopia, Tel: (251-1) 511231, Fax: (251-1) 514416

Mr. Yousif A. Suliman, Director, Regional Cooperation and Integration Division (RCID) Economic Commission for Africa, P.O. Box 3001, Addis Ababa, Ethiopia, Tel: (251-1) 515629 Fax: (251-1) 513038/514416

Mr. Hachim Koumaré, SEAO, Regional Cooperation and Integration Division (RCID) Economic Commission for Africa, P.O. Box 3001, Addis Ababa, Ethiopia, Tel: (251) 511870 Fax: (251-1) 513038/514416, e-mail: hkoumare@un.org

Mr. Paul T. Were, EAO, Regional Cooperation and Integration Division (RCID), Economic Commission for Africa, P.O. Box 3001, Addis Ababa, Ethiopia, Tel: (251-1) 517200 Fax: (251-1) 514416 / 513038, e-mail: pwere@un.org / fam.were@telecom.net.et

Mrs. Mamou Ehui, Special Assistant to the Executive Secretary, COES, Economic Commission for Africa, Addis Ababa, Ethiopia, Tel: (251-1) 514898, Fax: (251-1) 514416

Mr. Antoine Tchibozo, EAO, Regional Cooperation and Integration Division (RCID) Economic Commission for Africa, P.O. Box 3001, Addis Ababa, Ethiopia, Tel: (251-1) 517200 Fax: (251-1) 514416 / 513038

Mr. Abdoulaye Mahmat, EAO, Regional Cooperation and Integration Division Economic Commission for Africa, P.O. Box 3001, Addis Ababa, Ethiopia
Tel: (251-1) 517200, Fax: (251-1) 514416 / 513038

Mr. Demba Diarra, UN-NADAF/SIA LRO, COES, Economic Commission for Africa, P.O. Box 3001, Addis Ababa, Ethiopia, Tel: (251-1) 517200, Fax: (251-1) 514416 / 513038, e-mail: diarrad@un.org