

53857

NATIONS UNIES
CONSEIL
ECONOMIQUE
ET SOCIAL



Distr.
GENERALE
E/CN.14/448
E/CN.14/TRANS/34
OUA/CAFAC/3
23 janvier 1969
FRANCAIS
Original : ANGLAIS



COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE
Neuvième session
3-14 février 1969
Point 7 e) de l'ordre du jour provisoire

DOCUMENTS OFFICE
FILE COPY
NO TO BE TAKEN OUT

RAPPORT FINAL DE LA
CONFERENCE CONSTITUTIVE DE LA
COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE (CAFAC)
(Addis-Abéba, 13-17 janvier 1969)

Convoquée conjointement par
l'Organisation de l'unité africaine
et la
Commission économique pour l'Afrique
avec la participation de
l'Organisation de l'aviation civile internationale

Mandat

1. La Conférence constitutive de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) a été convoquée conjointement par l'Organisation de l'unité africaine et la Commission économique pour l'Afrique des Nations Unies (CEA) avec la participation de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), suite à la Recommandation no 3 de la Conférence des transports aériens africains de 1964 dont le texte fait l'objet de l'annexe III de ce rapport. Le but de la présente Conférence qui s'est tenue du 13 au 17 janvier 1969 à la Maison de l'Afrique a été d'établir un organisme africain de l'aviation civile.

Ouverture de la Conférence

2. La Conférence a été ouverte par S.E. le Dr. Hailegiorgis Workineh, Ministre éthiopien des travaux publics. Des allocutions de bienvenue ont été prononcées par M. Walter Binaghi, Président du Conseil de l'OACI, M. Prosper Rajaobelina, Secrétaire exécutif adjoint de la CEA (au nom de M. Robert Gardiner, Secrétaire exécutif de la CEA), et S.E. M. Diallo Telli, Secrétaire général administratif de l'Organisation de l'unité africaine.

Election du Bureau et organisation de la Conférence

3. La Conférence a élu à l'unanimité

Président :	Ato Hailu Alemayehou (Ethiopie)
Vice-Présidents :	M. Moussa Maïga (Mali) M. E.P. Mwanyika (Tanzanie)
Rapporteurs :	M. Gaston Mondjo (Congo-Brazzaville) M. Ahmed Hassan (Soudan)

4. Le secrétariat de la Conférence a été assuré par :

OUA: 1. S.E. M. Diallo Telli	Secrétaire général administratif
2. M. Gratien Pognon	Secrétaire général adjoint
3. M. S. Morcos	Superviseur et coordinateur de conférence
4. M. Abdenour Abrous	Chef de la Section de la presse et de l'information

5. M. Farah Warsama	Chef de la Section économique
6. M. Isaac Hizekiel	Responsable des affaires transport et communications
CEA: 1. M. Prosper Rajaobelina	Secrétaire exécutif adjoint
2. M. Samuel Awad	Chef de la Section transport et communications
3. M. Abdel Bagi Mohamed	Economiste du transport aérien
4. Dr. Mengasha G. Hewot	Chef du Service des conférences
5. Ato Asrat Gizaw	Agent affecté aux conférences

En outre, l'OACI a été représenté par M. Walter Binaghi, Président du Conseil, M. Géo Besse, Directeur du transport aérien et M. Patrick Ainley, Chef de la section économique.

Participation

5. Les 32 Etats ci-après membres de l'OUA et la CEA étaient représentés par des délégations dûment mandatées :

Algérie	Burundi	Cameroun
Côte-d'Ivoire	Ethiopie	Gabon
Ghana	Guinée équatoriale	Haute-Volta
Ile Maurice	Kénya	Libéria
Libye	Malawi	Mali
Maroc	Mauritanie	Niger
Nigéria	République arabe unie	République Centrafricaine
République démocratique du Congo	République du Congo	Rwanda
Sénégal	Sierra Leone	Soudan
Souaziland	Tanzanie	Togo
Tunisie	Zambie	

6. La liste complète des participants fait l'objet de l'annexe 2 au présent rapport.

Adoption de l'ordre du jour

7. La Conférence a adopté l'ordre du jour présenté dans le document CAFAC/1. Le texte de l'ordre du jour fait l'objet de l'annexe I au présent rapport.

Constitution et Règlement intérieur de la CAFAC

8. La Conférence a examiné les projets de Constitution et de Règlement intérieur de la CAFAC présentés par l'OUA, la CEA et l'OACI dans le document CAFAC/2, apporté certains amendements à ces textes et décidé d'adopter la Constitution et le Règlement intérieur de la CAFAC qui font l'objet des annexes IV et V au présent rapport.

9. Le paragraphe 12 de la Constitution a été adopté sous réserve de l'acceptation par le Conseil de l'OACI de fournir selon la Résolution Al6.23 de l'Assemblée les services de secrétariat et l'assistance mentionnés dans cette Résolution. Les références à "la pratique suivie par cette dernière avec des organisations internationales similaires", dans le paragraphe 12 et "la pratique suivie par l'OACI dans le domaine du financement collectif prévu au chapitre XV de la Convention de Chicago" dans le paragraphe 13 s'appliquent à la CEAC et à l'imputation des frais directs et indirects.

Election du Bureau de la CAFAC

10. La Conférence a élu à l'unanimité le Président et les quatre Vice-Présidents de la CAFAC suivants :

Président

Ghana

Vice-Président (de la sous-région Afrique du nord)

Maroc

Vice-Président (de la sous région Afrique orientale)

Kenya

Vice-Président (de la sous-région Afrique centrale)

Cameroun

Vice-Président (de la sous-région Afrique occidentale)

Mali

Siège du secrétariat de la CAFAC

11. La Conférence a décidé que le siège du secrétariat de la CAFAC sera situé provisoirement au Bureau régional de l'OACI à Dakar.

Programme de travail de la CAFAC

12. La Conférence a décidé que le Programme de travail de la CAFAC sera établi par le Bureau de la CAFAC à partir du projet de Programme de travail qui fait l'objet de l'annexe VI. Il a été également convenu que le Bureau établira un ordre de priorité des thèmes figurant dans le Programme de travail, et examinera les suggestions que pourraient lui transmettre les Etats membres.

Frais de déplacement du Bureau de la CAFAC

13. Les frais de transport (classe économique) et de séjour (indemnités journalières selon le système des Nations Unies) feront partie des frais directs de la CAFAC.

Date et lieu de la première session plénière de la CAFAC

14. La Conférence est convenue que la première session plénière de la CAFAC sera convoquée dans approximativement deux ans, le lieu et la date exacte devant être fixés par le Bureau de la CAFAC. Le chef de la délégation du Ghana ayant invité la Conférence à tenir sa première réunion plénière à Accra, celle-ci en a pris note et lui a adressé ses vifs remerciements. Cette invitation sera examinée par le Bureau lorsque celui-ci fixera le lieu de la première session plénière.

ANNEXE I

ORDRE DU JOUR

1. Ouverture de la réunion
 - a) Discours du représentant du pays hôte
 - b) Discours du Secrétaire général administratif de l'OUA
 - c) Discours du Président du Conseil de l'OACI
 - d) Discours du Secrétaire exécutif de la CEA
2. Election du Bureau
3. Adoption de l'ordre du jour
4. Organisation du travail
5. Adoption de la Constitution et du Règlement intérieur de la CAFAC
6. Election du Bureau de la Commission de l'aviation civile africaine
7. Discussion du Programme de travail
8. Adoption du rapport
9. Date et lieu de la prochaine réunion
10. Questions diverses

ANNEX II/ANNEXE II

LIST OF PARTICIPANTS/LISTE DES PARTICIPANTS

ALGERIA/ALGERIE

Monsieur Mouloud Bousemghoun
Conseiller technique, Aviation civile

BURUNDI

S.E. Monsieur Jean-Chrysostome Bandyambona
Ministre des communications

S.E. M. Baragengana
Ambassadeur de la République du Burundi à Addis Abéba

Monsieur Etienne Kahimbiri
Directeur de l'aéronautique, Ministère des communications

CAMEROON/CAMEROUN

Monsieur Gilles Njamkepo
Directeur de l'aéronautique civile

Monsieur Jules Meva'a
Chargé d'Affaires, Ambassade du Cameroun, Addis-Abéba

Monsieur F. Ndiné Ebakisse
Ambassade du Cameroun, Addis-Abéba

CENTRAL AFRICAN REPUBLIC/REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE

Monsieur François Pouninguinza
Directeur des transports routiers

CONGO (BRAZZAVILLE)

Monsieur Gaston Mondjo
Directeur, Aviation civile

CONGO (KINSHASA)

Monsieur Antoine Ghonda
Directeur adjoint, Cabinet du Ministère des transports

Monsieur Pech
Conseiller technique, Ministère des transports

CONGO (KINSHASA) - suite

Monsieur Mandemvo
Administrateur-Délégué d'Air Congo
Monsieur Georges Bongo
Chef du Service juridique, Air Congo

EQUATORIAL GUINEA/GUINEE EQUATORIALE

H.E. Mr. Jesus Alphonso Oyono
Minister of Public Works
Mr. Santiago Djomanene
Chief Assistant, Meteorological Division

ETHIOPIA/ETHIOPIE

Ato Hailu Alemayehou
Administrator of Ethiopian Civil Aviation
Ato Gad Gabre-Christos
Director-General, Civil Aviation Administration
Ato Hailu Gebre Mariam
Head, Communications Engineering Department
Civil Aviation Administration
Ato Aclog Desta
Head, Operations Department
Civil Aviation Administration
Ato Amare Teferi
Representative, Ethiopian Airlines
Ato Shibru Seifu
Planning Associate, Ethiopian Airlines
Ato Mamo W. Berhan
Planning Associate, Ethiopian Airlines

GABON

S.E. Monsieur Paul Malekou
Ministre des travaux publics et transport
Monsieur Pierre Louembe
Directeur, Météorologie nationale

GHANA

H.E. Mr. Jacob Matthew Poku
Commissioner for Communications

Mr. Edward Richard K. Dwemoh
Director of Civil Aviation

Mrs. J.L. Zwennes
State Attorney

Mr. Herbert Seddoh
First Secretary, Embassy of Ghana, Addis Ababa

IVORY COAST/COTE-D'IVOIRE

Monsieur Désiré Eliaka
Directeur de l'aéronautique

Monsieur Georges Clark
Attaché

KENYA

Mr. Philip Ndibo
Senior Assistant Secretary (Communications)
Ministry of Power and Communications

LIBYA/LIBYE

Mr. Salem Giaballa
Director-General of Civil Aviation

Mr. Mohammed Shebani
Official of Civil Aviation

Mr. Mohamed Abdallah Uralet
Official of Civil Aviation

LIBERIA

Mr. Josiah C. Montgomery
Director, Civil Aviation

Mr. George Tubman
Assistant Manager, Roberts International Airport

MALAWI

Hon. Mr. J.D. Msonthi
Minister of Transport and Communications

H.E. Mr. V.H.B. Gondwe
Malawi Ambassador to Ethiopia

Mr. Dennis Markwick-Smith
Permanent Secretary, Ministry of Transport and Communications

Mr. R.R.D. Kaliati
Operations Officer

Mr. Raphael H. Banda
Third Secretary, Embassy of Malawi, Addis Ababa

MALI

Monsieur Moussa Maïga
Directeur de l'Aviation civile et commerciale

MAURITANIA/MAURITANIE

Monsieur Saloum Fall
Directeur des transports

MAURITIUS/ILE MAURICE

Hon. G. Gangaram, M.L.A.
Minister of Communications

Mr. A.G. Corbin
Director of Civil Aviation

MOROCCO/MAROC

Monsieur El Biaz Ahmed
Adjoint au Directeur de l'Air

NIGER

Monsieur Lawson
Représentant, Air Afrique

NIGERIA

H.E. Mr. Joseph S. Tarka
Federal Minister (Commissioner) for Transport

Mr. Victor A. Roberts
Controller of Ground Services

Mr. O.A. Akodu
Manager, International Relations, Nigeria Airways

RWANDA

S.E. Monsieur A. Sebatware
Ministre des P.T.T.

Monsieur Mathieu Niyibaho
Directeur général, Aviation civile

Monsieur de la Sablière
Conseiller, Aviation civile (OACI)

SENEGAL

Monsieur Tidiane Amadou Hane
Chef, Division aéronautique civile

Monsieur Youssoupha Diallo
Représentant permanent Sénégal Conseil aviation civile
internationale

Monsieur A. Ciss
Conseiller de l'Ambassade du Sénégal, Addis-Abéba

SIERRA LEONE

Hon. D.F. Shears
Minister of Transport and Communication

Mr. Dennis R. Woode
Permanent Secretary, Ministry of Transport and Communication

Mr. R.R. Wright
Director of Civil Aviation

SUDAN/SOUDAN

Mr. Ahmed Hassan
Director of Civil Aviation

Mr. Mohamed Elamir El Amin
General Manager, Sudan Airways

SWAZILAND/SOUAZILAND

Hon. P.L. Dlamini
Minister of Works, Power and Communications
Mr. F. Brindley
Airport Manager

TANZANIA/TANZANIE

Hon. J.S. Malecela
East African Minister
Mr. E.P. Mwanyika
Assistant Secretary, Ministry of Communications, Labour and Works
Mr. W.S. Bgeya
Second Secretary, Tanzania Embassy, Addis Ababa

TOGO

Monsieur Kouevi Hippolyte
Directeur de Cabinet du Ministre des transports
Monsieur Ahite Saturnin
Commandant de l'aérodrome de Lomé

TUNISIA/TUNISIE

Monsieur Habib El Amri
Directeur de l'Aviation civile

UNITED ARAB REPUBLIC/REPUBLIQUE ARABE UNIE

Mr. Ahmed Abdel Hamid Seif
President of the Civil Aviation Organization
Mr. Mahmoud Ibrahim Hussein
Director of Air Transport
Mr. Mohamed El-Hakim
General Manager, United Arab Airlines

UPPER VOLTA/HAUTE-VOLTA

Monsieur Ouédraogo Delchan
Directeur des transports au Ministère du Plan et des travaux
publics

ZAMBIA/ZAMBIE

Hon. P.W. Matoka
Minister of Power, Transport and Works

Mr. I.H. Muchangwe
Permanent Secretary

Mr. W.S. Kennedy
Director of Civil Aviation

ORGANIZATION OF AFRICAN UNITY/ORGANISATION DE L'UNITE AFRICAINE

S.E. Monsieur Diallo Telli
Secrétaire général administratif

Monsieur Gratien Pognon
Secrétaire général adjoint

Mr. Farah Warsama
Chief, Economic Section

Mr. Abdenour Abrous
Information Officer

Dr. S. Morcos
Conference Co-ordinator

Mr. Isaac Hizekiel
Transport and Telecommunications Officer

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION/
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Mr. Walter Binaghi
President of the Council

Mr. Géo Besse
Director of Air Transport

Mr. Patrick Ainley
Chief, Economic Section

ECONOMIC COMMISSION FOR AFRICA/COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Mr. Prosper Rajacbelina
Deputy Executive Secretary

Mr. Samuel Awad
Head, Transport and Communications Section

Mr. Abdel Bagi Mohamed Abuel Bagi
Air Transport Economist

ANNEXE III

RECOMMANDATION N° 3 DE LA
CONFERENCE DES TRANSPORTS AERIENS AFRICAINS DE 1964

UN ORGANE DE L'AVIATION CIVILE AFRICAINE

LA CONFERENCE

AYANT ETUDIE

les conditions requises pour le développement du transport
aérien en Afrique, et

CONSTATANT

que l'Organisation de l'unité africaine a institué une
Commission des transports et des communications dont le
mandat comprend le transport aérien, et

PRENANT ACTE

de la coopération effective existant entre l'OUA et la CEA,

RECOMMANDE :

que l'OACI et la CEA entreprennent des consultations avec
l'OUA à l'effet de présenter, d'un accord commun, aux Etats
membres une étude tendant à la création d'un organe africain
de l'aviation civile, afin qu'une conférence puisse être
convoquée au plus tôt pour créer cet organe.

ANNEXE IV

CONSTITUTION DE LA COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE

1. La Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) est un organisme autonome dont peuvent devenir membres les Etats africains membres de la CEA ou de l'OUA.
2. La CAFAC est un organisme consultatif. Ses conclusions et recommandations sont soumises à l'acceptation de chacun des gouvernements intéressés.

OBJECTIFS

3. La CAFAC a pour objectifs :
 - a) de fournir aux autorités de l'aviation civile dans les Etats membres, le cadre dans lequel ils pourront débattre et planifier toutes les mesures de coopération et de coordination nécessaires à leurs activités dans tous les domaines de l'aviation civile;
 - b) d'assurer la coordination, l'utilisation optimale et le développement ordonné des systèmes de transports aériens en Afrique.

FONCTIONS

- 4.1 Les fonctions de la CAFAC sont en particulier les suivantes :
 - a) établir les plans de caractère régional et sous-régional relatifs à l'exploitation de services aériens en Afrique et hors d'Afrique;
 - b) réaliser des études sur la possibilité pratique de normaliser le matériel volant et les moyens au sol destinés au service des aéronefs;
 - c) réaliser des études sur les possibilités d'intégrer la politique des gouvernements dans tous les aspects commerciaux de transport aérien;

- d) réaliser des études sur les tarifs intra-africains en vue d'adopter des barèmes qui soient de nature à stimuler le développement rapide du trafic aérien en Afrique;
 - e) réaliser des études sur les questions économiques de transport aérien, de caractère régional ou sous-régional, autres que celles mentionnées aux alinéas b), c) et d) ci-dessus;
 - f) encourager l'application des normes et recommandations de l'OACI relatives à la facilitation, et les compléter par d'autres mesures visant à faciliter davantage les mouvements par voie aérienne des passagers, des marchandises et de la poste;
 - g) encourager des arrangements entre Etats, chaque fois que cela contribuera à assurer la mise en application
 - i) des plans régionaux de l'OACI relatifs aux installations et aux services de navigation aérienne;
 - ii) des spécifications de l'OACI concernant la navigabilité, l'entretien et l'exploitation technique des aéronefs, la délivrance des licences au personnel et les investigations techniques sur les accidents d'aviation;
 - h) encourager et coordonner des programmes en vue du développement des institutions de formation existantes ou à créer pour répondre dans la région et les sous-régions aux besoins actuels et futurs en personnel dans tous les domaines de l'aviation civile;
 - i) étudier les besoins d'arrangements collectifs en matière d'assistance technique en Afrique, en vue d'aboutir à la meilleure utilisation possible de toutes les ressources disponibles, notamment de celles fournies dans le cadre du Programme des Nations Unies pour le développement.
- 4.2 La CAFAC, dans l'exercice de ses fonctions, travaille en consultation et en coopération étroite avec l'OUA, la CEA et l'OACI et tout autre organisation internationale, gouvernementale ou non gouvernementale dont les activités intéressent l'aviation civile.

ORGANISATION ET ARRANGEMENT PRATIQUES

5. La CAFAC tient ses sessions plénières ordinaires une fois tous les deux ans.
6. A chaque session plénière ordinaire, la CAFAC élit son Président et 4 Vice-Présidents, un par sous-région, qui constituent le Bureau de la CAFAC.
7. Des sessions plénières extraordinaires peuvent être convoquées par le Bureau, et doivent l'être si celui-ci est saisi d'une demande émanant de la majorité des deux tiers des membres de la CAFAC.
8. A chaque session plénière ordinaire, la CAFAC définit son programme de travail pour la période qui s'écoulera jusqu'à la session plénière ordinaire suivante.
9. La direction, la coordination et l'orientation du programme de travail entre les sessions plénières ordinaires sont assurées par le Bureau de la CAFAC.
10. La CAFAC décide elle-même de son organisation, de ses arrangements et de ses procédures, notamment de l'institution de comités chargés d'étudier certains aspects particuliers de l'aviation civile en Afrique.
11. Les Etats membres devraient être représentés aux réunions de la CAFAC par des hauts fonctionnaires très avertis des questions à l'étude de manière que ces questions soient traitées avec la compétence désirable.
12. Il est institué par la CAFAC un secrétariat afin d'organiser les études, les réunions, la tenue des archives... Les règles relatives au recrutement et aux conditions d'emploi du personnel sont déterminées par la CAFAC. L'OACI, pendant la période initiale à déterminer par la CAFAC, aura les responsabilités suivantes :
 - a) fournir du personnel pour les études, les réunions et activités connexes;

b) assurer l'archivage des comptes rendus et de la correspondance.
La CAFAC utilisera pleinement l'expérience et l'assistance de l'OACI et ce, conformément à la pratique suivie par cette dernière avec des organisations internationales similaires.

QUESTIONS FINANCIERES

13. A chaque session ordinaire, la CAFAC établit et approuve un budget des dépenses directes afférentes à ses activités, telles que celles-ci sont indiquées dans le programme de travail des années suivantes.
La CAFAC établit son propre règlement financier pour la détermination des contributions de ses membres et pour le contrôle des dépenses.
En ce qui concerne les dépenses indirectes, elles seront à la charge de l'OACI selon la pratique suivie par celle-ci dans le domaine du financement collectif prévu au chapitre XV de la Convention de Chicago.

SIGNATURE, RATIFICATION ET RETRAIT

14. La présente Constitution est ouverte à la signature de tous les Etats ayant participé à la Conférence constitutive de la CAFAC et de tous les autres Etats africains indépendants membres de l'OUA ou de la CEA.
Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétariat de l'OUA qui donnera notification de la date de dépôt à la CAFAC et à tous les membres de cette dernière.
La présente Constitution sera ouverte à la signature des Etats africains à partir du 17 janvier 1969 au siège du Secrétariat de l'OUA à Addis-Abéba.
La Constitution entrera en vigueur provisoirement à la date du 17 janvier 1969 et elle entrera en vigueur définitivement après ratification par 20 Etats membres.
15. Pour se retirer de la CAFAC un Etat doit adresser une notification à cet effet au Secrétariat de l'OUA qui en avisera immédiatement tous les autres Etats membres et la CAFAC.

Le retrait sera effectif un an après réception de la notification.

16. La présente Constitution peut être amendée à la majorité des deux tiers de l'ensemble des Etats membres.

<u>Etat</u>	<u>Signature</u>	<u>Date</u>
ALGERIE		
BURUNDI		
CAMEROUN		
COTE-D'IVOIRE		
ETHIOPIE		
GABON		
GHANA		
GUINEE EQUATORIALE		
HAUTE- VOLTA		
ILE MAURICE		
KENYA		
LIBERIA		

Etat

Signature

Date

LIBYE

MALAWI

MALI

MAROC

MAURITANIE

NIGER

NIGERIA

REPUBLIQUE ARABE UNIE

REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE

REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE
DU CONGO

REPUBLIQUE DU CONGO

RWANDA

SENEGAL

SIERRA LEONE

Etat

Signature

Date

SOUDAN

SOUAZILAND

TANZANIE

TOGO

TUNISIE

ZAMBIE

ANNEXE V

REGLEMENT INTERIEUR DES SESSIONS PLENIERES DE LA
COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE

(Pour ses organes auxiliaires, la CAFAC décide, dans chaque cas, des règles applicables)

Sessions

Article 1

La Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) tient une session plénière ordinaire tous les deux ans. Les sessions sont convoquées par le Président de la CAFAC à une date et en un lieu appropriés, et conformément aux directives données par la Commission.

Article 2

Des sessions plénières extraordinaires peuvent être convoquées par le Bureau de la Commission, et doivent l'être si celui-ci est saisi d'une demande émanant de la majorité des deux tiers des membres de la CAFAC.

Délégations

Article 3

Tous les membres de la CAFAC ont un droit égal d'être représentés aux sessions de la Commission. Personne ne peut représenter plus d'un Etat.

Article 4

Les délégations peuvent se composer de représentants, de suppléants et de conseillers. Un des représentants est désigné comme chef de la délégation. Le chef de la délégation peut désigner un autre membre de sa délégation pour le remplacer en cas d'absence.

Article 5

Le Bureau de la CAFAC invite l'OUA, la CEA et l'OACI à assister à toutes sessions à titre d'observateurs. De plus le Bureau peut inviter, à sa discrétion, d'autres observateurs à assister à une session de la Commission.

Lettres de créance

Article 6

1. Les délégations doivent être munies de lettres de créance **signées**, au nom de l'Etat ou de l'organisation qu'elles représentent, par une personne dûment autorisée à cet effet; cette pièce porte le nom de chaque membre de la délégation et indique sa fonction au sein de la délégation. Les lettres de créance sont remises au Secrétaire de la CAFAC.

2. Un comité de vérification des pouvoirs institué par le Président à chaque session de la plénière examine les lettres de créance et rend compte sans délai à la Commission.

3. En attendant le rapport du comité de vérifications des pouvoirs sur les lettres de créance et la décision de la Commission les représentants, suppléants, conseillers ainsi que les observateurs ont le droit d'assister aux séances et de participer aux débats dans la mesure toutefois où le permet le présent règlement.

4. La Commission peut refuser à tout représentant, suppléant, conseiller ou observateur dont elle juge les pouvoirs insuffisants, le droit de participer à ses travaux.

Bureau

Article 7

A chaque session plénière ordinaire, la CAFAC élit son Président et quatre Vice-Présidents, qui constituent le Bureau de la CAFAC. Le Président et les Vice-Présidents sortants sont rééligibles. Le Bureau de la CAFAC établit lui-même l'ordre dans lequel les fonctions du Président seront assumées par chaque Vice-Président en cas d'indisponibilité du Président. Le nouveau Bureau entrera en fonction à la clôture de la session plénière ordinaire et restera jusqu'à la clôture de la session plénière ordinaire suivante.

Ordre du jour

Article 8

1. Ordre du jour provisoire

Avant chaque session plénière ordinaire de la Commission, le Bureau établit l'ordre du jour provisoire après avoir consulté les Etats membres de la Commission, ainsi que la CEA, L'OUA et l'OACI. L'ordre du jour provisoire des sessions plénières ordinaires est communiqué à tous les membres de la CAFAC trois mois au moins avant l'ouverture de la session plénière ordinaire.

2. Ordre du jour définitif

La Commission adopte l'ordre du jour définitif au début de chaque session plénière.

3. La Commission peut, à tout moment, ajouter de nouvelles questions à l'ordre du jour d'une session plénière ordinaire ou modifier cet ordre du jour.

Article 9

L'ordre du jour des sessions plénières extraordinaires de la CAFAC convoquées par le Bureau doit être limité aux questions définies par le Bureau; dans le cas des sessions extraordinaires convoquées à la demande des Etats, l'ordre du jour doit être limité aux questions qu'ils ont définies dans leur demande. L'ordre du jour des sessions plénières extraordinaires est communiqué à tous les Etats membres un mois au moins avant la date d'ouverture de la session.

Comités et organes auxiliaires

Article 10

1. A chaque session plénière ordinaire, la Commission institue un comité exécutif et peut instituer des comités à participation ouverte à tous les membres de la CAFAC. Des sous-comités à participation restreinte et des comités d'experts sont établis si nécessaire; leur mandat est fixé par la Commission.

2. Le Président de la CAFAC préside le Comité exécutif.
3. Les présidents des comités sont élus par la plénière et les vice-présidents par les comités eux-mêmes.
4. Les sous-comités à participation restreinte et les comités d'experts désignent leur président, et s'il y a lieu, leurs vice-présidents.
5. Tout comité ou sous-comité peut instituer les organes auxiliaires qu'il juge nécessaires.

Secrétariat

Article 11

Le Secrétaire de la CAFAC remplit les fonctions de Secrétaire à chaque session plénière et veille à ce que des services du secrétariat nécessaires soient assurés pour les comités et sous-comités. Il est assisté, selon les besoins, par des représentants de l'OUA, l'OACI et de la CEA.

Conduite des débats

Article 12

Les séances plénières de la Commission seront publiques, à moins que la Commission ne décide de tenir une séance privée. Les séances des comités et des groupes de travail sont privées, sauf décision contraire de l'organe intéressé.

Article 13

Les membres des délégations des Etats membres qui ne sont pas représentés au sein d'un sous-comité à participation restreinte peuvent assister, sans droit de vote et sans droit de proposer ou d'appuyer une motion, aux séances de cet organe.

Article 14

Observateurs

Sauf décision contraire de l'organe intéressé, les observateurs ont le droit d'assister à toutes les séances, publiques ou privées, des comités autres que le Comité exécutif. Les observateurs ne peuvent assister aux séances des groupes de travail s'il en est ainsi décidé par le groupe intéressé. Les observateurs ont le droit de participer aux débats des séances auxquelles ils sont autorisés à assister; ils ont le droit de présenter des documents, mais non de prendre part au vote, ni de proposer ou d'appuyer une motion.

Article 15

Quorum

1. La majorité des Etats membres de la CAFAC constitue le quorum aux séances plénières de la Commission.
2. La majorité des Etats représentés à la session plénière constitue le quorum aux séances du Comité exécutif.
3. La Commission fixe le quorum des comités, et des groupes pour lesquels elle juge nécessaire de fixer le quorum.

Article 16

Pouvoirs des présidents de séance

Le président d'une séance de la Commission ou d'un de ses organes ouvre et lève la séance, dirige les débats, assure l'application du présent règlement, donne la parole, met les questions aux voix, proclame les décisions. Il statue sur les motions d'ordre et règle entièrement, sous réserve des dispositions du présent règlement, les délibérations de l'organe qu'il préside et maintient l'ordre au cours de la séance.

Article 17

Orateurs

1. Le président donne la parole aux orateurs selon l'ordre dans lequel ils ont manifesté le désir de prendre la parole. Il peut rappeler à l'ordre un orateur dont les observations sont étrangères à l'objet du débat.
2. En général, la parole ne doit pas être accordée une seconde fois à une délégation sur une même question, sauf pour une explication, avant que toutes les autres délégations désirant parler aient pu prendre la parole.
3. Aux séances plénières de la Commission, le président d'un comité ou groupe d'experts peut bénéficier de la priorité pour expliquer les conclusions du comité qu'il préside. Aux séances des comités et groupes d'experts, les présidents des autres organes de la Commission peuvent également bénéficier de la même priorité.

Article 18

Limitation du temps accordé aux orateurs

Le Président peut limiter le temps accordé à chaque orateur, sauf décision contraire de l'organe intéressé.

Article 19

Questions d'ordre

1. Nonobstant les dispositions de l'article 17, un représentant peut, à tout moment, soulever une question d'ordre. Le président statue immédiatement sur cette question.
2. Tout représentant peut en appeler de la décision du président. Dans ce cas, la procédure spécifiée à l'article 21, alinéa 2, est appliquée sous réserve des dispositions de l'article 20. La décision prise par le président aux termes de l'alinéa 1 ci-dessus est maintenue, à moins qu'elle ne soit infirmée à la majorité des voix exprimées.

Article 20

Motions et amendements

1. Aucune motion et aucun amendement ne peuvent être débattus tant qu'ils n'ont pas été appuyés.
2. Des motions et des amendements ne peuvent être présentés et appuyés que par les membres des délégations des Etats membres de la Commission.
3. Aucune motion ne peut être retirée si un amendement à cette motion fait l'objet d'un débat ou a été adopté.
4. Les propositions de décision officielle ne sont débattues qu'après un délai de vingt-quatre heures à partir du moment où elles sont soumises par écrit, à moins qu'il n'y ait aucune objection à ce qu'elles soient débattues avant l'expiration de ce délai.

Article 21

Motions de procédure

1. Sous réserve des dispositions de l'article 20, tout représentant peut, à tout moment, proposer la suspension ou l'ajournement de la séance, l'ajournement, le renvoi ou la clôture du débat sur une question.
2. Lorsqu'une motion de procédure ou une motion en appel visée à l'alinéa 2 de l'article 19 a été présentée et expliquée par son auteur, un seul orateur est, en principe, autorisé à prendre la parole pour la combattre et il n'y a plus d'autre intervention pour l'appuyer avant que le vote ait lieu. Des interventions complémentaires sur la motion peuvent être autorisées au gré du président. Un représentant qui a pris la parole sur une motion de procédure ne peut parler que sur cette motion et non sur le fond de la question qui était débattue au moment où la motion a été présentée.

Article 22

Ordre de priorité des motions de procédure

Les motions ci-après ont la priorité sur toutes les autres et sont examinées dans l'ordre de priorité suivant :

- a) suspension de la séance;
- b) ajournement de la séance;
- c) ajournement du débat sur une question donnée;
- d) renvoi du débat sur une question;
- e) clôture du débat sur une question donnée.

Article 23

Réouverture du débat

Le débat ne peut être rouvert, au sein d'un même organe et au cours d'une même session, sur une question déjà tranchée par un vote, que sur une décision prise à la majorité des voix exprimées. Le droit de prendre la parole sur une motion de réouverture du débat n'est accordé, en principe, qu'à l'auteur et à un adversaire de la motion; la motion est immédiatement mise aux voix. Si le président autorise un plus grand nombre d'interventions, la priorité est accordée aux orateurs qui ont participé le plus activement au débat visé par la motion, ou aux principaux partisans ou adversaires de la proposition visée par la motion. La teneur des interventions sur la motion doit se limiter aux questions ayant un rapport direct avec les motifs de la réouverture du débat. Le débat sur le fond de la question en cause n'est permis que lorsque la motion de réouverture a été adoptée.

Article 24

Délibérations des organes auxiliaires

Les organes auxiliaires des comités ou groupes d'experts peuvent conduire leurs débats sans règles officielles; néanmoins, ils peuvent à tout moment décider d'observer les articles du présent règlement au cours de leurs séances.

Article 25

Droit de vote

Chaque Etat membre de la Commission dûment représenté, dispose d'une voix aux réunions de la Commission, des comités, des groupes d'experts ou des organes auxiliaires dont il est membre.

Article 26

Droit de vote du président

Sous réserve des dispositions de l'article 25, le président de la Commission, d'un comité, groupe d'experts ou organe auxiliaire a le droit de voter pour l'Etat qu'il représente.

Article 27

Majorité

1. Sauf dispositions contraires du présent règlement, les décisions sont prises à la majorité des voix exprimées; toutefois, il faut un vote à la majorité des membres présents à la séance pour l'adoption de recommandations ou de conclusions. Une abstention n'est pas considérée comme une voix exprimée.

2. Toute décision portant amendement ou addition à la résolution constitutive doit recueillir les voix des deux tiers des Etats représentés, à condition que le nombre de ces voix soit au moins égal à la majorité simple des Etats membres de la CAFAC. Une abstention n'est pas considérée comme une voix exprimée.

Article 28

Vote

1. Sous réserve des dispositions de l'alinéa 2 ci-dessous, le vote a lieu verbalement, à main levée, ou par assis et debout, au choix du président de séance.

2. Aux séances de la Commission et de ses comités, le vote a lieu par appel nominal, si deux Etats membres de la Commission le demandent. Le vote ou l'abstention de chaque Etat membre ayant pris part à un scrutin par appel nominal est consigné au procès-verbal.

Article 29

Vote sur les motions

A la demande de tout représentant, et sauf décision contraire de l'organe intéressé, les différentes parties d'une motion sont mises aux voix séparément. Un vote final a lieu sur l'ensemble de la motion.

Article 30

Vote sur les amendements

Tout amendement à une motion est mis aux voix avant la motion elle-même. Lorsque deux ou plusieurs amendements à une motion sont proposés, le vote a lieu d'abord sur l'amendement qui s'écarte le plus de la motion, ensuite sur l'amendement qui, après celui-ci, s'en écarte le plus, et ainsi de suite. C'est au président qu'incombe de décider si une proposition constitue bien un amendement ou doit être considérée comme une variante ou une motion de remplacement; sa décision peut être infirmée à la majorité des voix exprimées.

Article 31

Vote sur les variantes ou les motions de remplacement

Sauf décision contraire de l'organe intéressé, les motions constituant une variante ou une motion de remplacement sont mises aux voix dans l'ordre suivant lequel elles ont été présentées, après décision sur la motion initiale dont elles constituent une variante ou une motion de remplacement. D'après le vote sur la motion initiale et les amendements à cette motion, le président décide s'il est nécessaire de voter sur les motions proposant une variante ou une motion de remplacement. Sa décision peut être infirmée à la majorité des voix exprimées.

Article 32

Partage égal des voix

En cas de partage égal des voix, il est procédé à un deuxième tour de scrutin sur la motion au cours de la séance suivante, à moins que la Commission ou l'organe intéressé ne décide que le deuxième tour interviendra au cours de la même séance. Au cas où la motion proposant ce second vote ne recueille pas la majorité, cette motion sera considérée comme rejetée.

Article 33

L'anglais et le français sont les langues officielles de la CAFAC.

Article 34

Rapports

Les rapports établis à la suite des réunions de la Commission sont communiqués aux Etats membres de la Commission, aux observateurs présents aux réunions, à la CEA, l'OUA et à l'OACI, ainsi qu'aux autres organismes désignés par la Commission.

Article 35

Comptes rendus des débats

1. Les procès-verbaux des séances plénières de la Commission sont rédigés par le secrétariat et adoptés par la Commission.
2. Les débats des comités, groupes d'experts et organes auxiliaires font l'objet de comptes rendus succincts, sauf si la Commission en décide autrement dans le cas de comités traitant de questions très importantes.

Article 36

1. A l'exception des articles 1, 2, 3, 9, 15, 27 et 33, toute partie du présent règlement peut être amendée, ou suspendue à tout moment par la Commission, en session plénière à la majorité des membres de la CAFAC représentés à la session.

E/CN.14/448
E/CN.14/TRANS/34
OUA/CAFAC/3
Annexe V
Page 12

2. Tout amendement ou suspension des articles 1, 2, 3, 9, 15, 27 et 33 doit recueillir les voix des deux tiers des Etats représentés à la session à condition que le nombre de ces voix soit au moins égal à la majorité des Etats membres de la CAFAC. Une abstention n'est pas considérée comme une voix exprimée.

ANNEXE VI

PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL

Note: Etant donné qu'il s'agit du premier Programme de travail devant être examiné par la CAFAC les délégués sont priés de bien vouloir examiner avec beaucoup de soin les thèmes mentionnés afin d'écarter à ce stade initial les tâches n'ayant pas une priorité absolue.

1. Détermination des mesures tendant à accélérer le développement des voyages aériens internationaux en Afrique et entre l'Afrique et les autres continents

A la lumière de l'étude sur le développement des voyages aériens internationaux pour l'Afrique publiée par l'OACI en juin 1967 (Circulaire OACI 80-AT13) on s'efforcera de déterminer les mesures effectives qui pourront être prises pour

- a) permettre le développement d'une prise de conscience générale de l'importance du tourisme pour les économies nationales en général et pour le transport aérien en particulier;
- b) remplir les conditions essentielles qui commandent le développement du tourisme dans des domaines non aéronautiques tels que les ressources hôtelières et les services connexes appropriés pour recevoir les touristes, les moyens de transport locaux, la formation du personnel, etc.;
- c) organiser la collecte des statistiques demandées par l'OACI dans ses formulaires du transport aérien afin d'établir une documentation de base pour la planification;
- d) mettre au point sur les services réguliers internationaux de passagers des tarifs normaux et des tarifs de lancement à des niveaux tenant compte des aspects économiques du transport aérien et favorisant dans la mesure du possible l'expansion du trafic;

- e) encourager sous réserve d'une réglementation appropriée le développement vers l'Afrique des vols d'affrètement et des voyages à forfait en provenance des autres régions;
 - f) permettre le meilleur développement possible des services aériens internationaux africains de passagers dans tous les domaines notamment ceux de la structure des réseaux, de la fréquence des vols, de la coordination des horaires, des accords de coopération entre compagnies aériennes, etc.;
 - g) stimuler dans d'autres continents le tourisme aérien à destination des régions d'Afrique dotées d'une infrastructure touristique adéquate;
 - h) faciliter les voyages aériens internationaux en Afrique et entre l'Afrique et les autres continents (Annexe 9 de l'OACI).
2. Mise au point des mesures ayant pour but le développement et la coordination des programmes de formation pour toutes les catégories de personnel de l'aviation civile en tenant compte particulièrement des ressources disponibles dans le cadre du Programme des Nations Unies pour le Développement
3. Détermination des mesures tendant à accélérer le développement des services aériens internationaux de fret en Afrique et entre l'Afrique et les autres continents

A la lumière de l'étude sur le développement du fret aérien international pour la région Afrique, devant être publiée par l'OACI en 1970, on s'efforcera de déterminer les mesures effectives qui pourraient être prises pour favoriser le développement de tous les aspects des services aériens internationaux africains de fret.

4. Examen des problèmes de financement de l'achat de matériel volant

Après avoir exposé les problèmes de financement de plus en plus complexes que posent aux compagnies aériennes et aux Etats l'augmentation continue du prix d'achat des aéronefs, et montré que, dans bien des cas,

les solutions de financement existantes ne sont pas toujours satisfaisantes, on s'efforcera de donner des indications sur quelques solutions nouvelles actuellement à l'étude et susceptibles d'améliorer la situation présente.

5. Examen des possibilités de coopération et de fusions entre compagnies aériennes

En coopération avec les compagnies aériennes africaines des études seront réalisées sur des sujets tels que :

- a) la possibilité pratique de normaliser le matériel volant et les moyens au sol destinés au service des aéronefs;
- b) la possibilité pratique de centraliser les bases d'entretien et d'autres services techniques;
- c) l'opportunité de développer les accords de coopération et les arrangements existants entre compagnies aériennes en prenant en considération la documentation sur ce sujet publiée par l'OACI en 1967 dans la circulaire 84-AT/14.

ANNEXE VII

DISCOURS D'OUVERTURE
DU MINISTRE ETHIOPIEN DES TRAVAUX PUBLICS

Excellences, Mesdames et Messieurs,

Au nom de la délégation éthiopienne et en mon propre nom, je tiens tout d'abord à souhaiter la bienvenue aux participants à cette Conférence; la délégation éthiopienne espère que les débats se dérouleront agréablement et fraternellement.

Je considère comme un grand privilège et un honneur de m'adresser à cette Conférence des représentants des Etats africains membres ainsi que des responsables de la Commission économique pour l'Afrique, de l'Organisation de l'unité africaine et de l'Organisation de l'aviation civile internationale à propos de la création d'une commission de l'aviation civile africaine. Je tiens à exprimer ma profonde reconnaissance à la Commission économique pour l'Afrique, l'Organisation de l'unité africaine et l'Organisation de l'aviation civile internationale pour l'intérêt qu'elles ont manifesté pour cette Conférence et pour les efforts qu'elles ont déployés pour la réunir.

Alors que les transports aériens jouent un rôle extrêmement important dans le développement économique et l'intégration sociale des Etats membres, la mesure dans laquelle l'exploitation de ce secteur indispensable n'a pas tiré parti de toutes les possibilités est devenue un sujet de préoccupation pour les Etats africains. Le rythme relativement lent du développement des transports aériens en Afrique, qui contraste avec le développement rapide de l'aviation et avec son application en général dans le reste du monde, a accentué l'écart entre ce qui a été fait et ce qui doit être fait en Afrique. Si nous voulons bénéficier de ces innovations, nous devons faire face à ce problème de façon réaliste. Une méthode rationnelle et un but commun fondés sur les principes régissant les recommandations de l'Organisation africaine de l'aviation civile doivent constituer un point de départ valable pour arriver à une solution.

Le vaste continent africain avec ses caractéristiques physiques, sa structure économique et sociale, souffre d'une grave pénurie de transports de surface. Bien que la plupart des Etats membres de la Commission économique pour l'Afrique s'attachent actuellement à élaborer et à exécuter des programmes de transports de surface impliquant des investissements considérables, il reste encore un long chemin à parcourir. Le temps constituant le facteur essentiel dans ce domaine, je pense qu'une affectation judicieuse, partielle, des fonds en faveur du développement des transports aériens aboutira à un compromis qui permettra de remédier, du moins dans une mesure raisonnable, à certaines des graves pénuries qui frappent les transports, tout particulièrement dans les secteurs sous-régionaux et intérieurs.

C'est pourquoi, d'une manière générale, les transports de surface et le transport aérien étant complémentaires, on ne court guère, à long terme, le risque d'un chevauchement si l'on adopte ce mode de planification. Les avantages que l'on retirera de cette méthode auront sans aucun doute d'heureux résultats.

Il convient cependant de rappeler que, malgré l'accent que j'ai mis jusqu'ici sur les besoins de l'Afrique du point de vue de son développement dans le domaine des transports aériens, il ne faut nullement sous-estimer ce que les pays africains ont réalisé jusqu'ici dans ce secteur du développement.

Mes remarques s'appliquent aux problèmes généraux relatifs aux transports aériens en Afrique, mais les participants trouveront un exposé plus détaillé sur cette question dans le rapport de la Conférence des transports aériens africains, publié conjointement en 1964 par la Commission économique pour l'Afrique et l'Organisation de l'aviation civile internationale. Ce rapport analyse de manière assez approfondie les problèmes qui entravent le développement des transports aériens en Afrique et il contient également des recommandations appropriées.

Compte tenu du faible revenu par habitant des Etats membres de la Commission économique pour l'Afrique, il est essentiel que les frais d'exploitation par passager/kilomètre soient maintenus à un niveau bien inférieur à ce qu'ils sont actuellement, si l'on veut que les transports aériens se développent sur le continent africain. La délégation éthiopienne estime que dans ce domaine le problème essentiel est lié à la pénurie d'Africains qualifiés. A cette fin, la formation d'un personnel autochtone dans les divers domaines spécialisés de l'aviation exige des programmes de formation fondés sur des plans régionaux ou sous-régionaux, et cet important problème revêt une telle ampleur qu'aucun pays africain ne peut espérer le résoudre à lui seul. J'espère sincèrement que l'élaboration de ces programmes de formation sera l'une des premières tâches de la Commission de l'aviation civile africaine.

Les modestes efforts que les Etats membres de la CEA déploient isolément peuvent atténuer les difficultés dans une certaine mesure, mais ils ne peuvent pas être considérés comme la solution la plus efficace ou la plus économique.

De même que d'autres organisations similaires, la Commission de l'aviation civile africaine aura pour double tâche d'examiner les problèmes régionaux de l'Afrique et, en même temps, de tenir compte des intérêts de l'aviation à l'échelle mondiale. La présente Conférence et toutes les conférences à venir portant sur le même sujet auront pour tâche de jeter les bases qui permettront d'atteindre cet objectif dans les meilleures conditions. Je tiens à exprimer ici toute la gratitude du Gouvernement éthiopien envers la Commission économique pour l'Afrique, l'Organisation de l'unité africaine et l'Organisation de l'aviation civile internationale pour les efforts qu'elles ont déployés pour mener à bien les travaux préparatoires et pour rédiger un document valable sur lequel se fonde la présente Conférence. Je tiens en particulier à remercier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour ses efforts inlassables et pour l'aide qu'il a apportée au cours des travaux qui ont déjà été accomplis.

La Commission proposée devra faire face à de nombreux problèmes, mais elle a la chance de pouvoir recourir facilement à l'expérience et à l'aide de l'Organisation de l'aviation civile internationale dont les résultats remarquables en matière de coopération avec les gouvernements, les compagnies aériennes, les institutions et les fabricants de matériels et d'installations aéronautiques, etc. ont fait de sa contribution au développement des transports aériens un véritable succès. J'estime que la Commission de l'aviation civile africaine pourra suivre cet exemple et bénéficier de cette riche expérience. Ainsi, avec l'aide de l'Organisation de l'unité africaine et de la Commission économique pour l'Afrique et la volonté des Etats membres d'atteindre un objectif commun, on aura la certitude que cet organisme reposera sur des bases solides. Avant de conclure, je tiens à rappeler que la Commission de l'aviation civile africaine, tout en ayant à résoudre inévitablement des problèmes techniques, économiques et politiques, devra néanmoins continuer à faire partie d'une organisation mondiale ayant comme objectif essentiel le développement des transports aériens régionaux. Nous devons prévoir que des cas se présenteront où les intérêts régionaux et mondiaux ne coïncideront pas et, comme dans de nombreux autres cas analogues, la sagesse et le jugement devront jouer un rôle essentiel pour arriver à des solutions équitables.

Les efforts déployés récemment par certaines compagnies aériennes africaines afin de créer une association de transporteurs africains doivent être appuyés et encouragés par tous les Etats membres de la CEA. Etant donné que c'est là une mesure appropriée, ils doivent être félicités de cette initiative. Je tiens à leur exprimer ici mes meilleurs vœux de succès.

Pour terminer, je tiens à insister sur ce que je considère comme la condition essentielle du succès pour les problèmes que vous allez examiner, à savoir l'appui inconditionnel de tous les Etats membres.

Il ne faut pas oublier non plus que l'on devra sans doute commencer par une étude, une préparation et une planification détaillées avant de passer à des activités de grande envergure.

Je termine en vous souhaitant un séjour fructueux et agréable à Addis-Abéba. Je vous remercie de votre attention.

ANNEXE VIII

DISCOURS PRONONCE PAR MONSIEUR DIALLO TELLI,
SECRETAIRE GENERAL ADMINISTRATIF DE
L'ORGANISATION DE L'UNITE AFRICAINE

Monsieur le Ministre représentant le Gouvernement Impérial d'Ethiopie,
Monsieur le Président de l'OACI,
Monsieur le Secrétaire exécutif de la CEA,
Excellences,
Mesdames,
Messieurs,

C'est pour moi tout à la fois un grand plaisir et un heureux présage de saluer en vous les délégués à la première conférence de coopération interafricaine de l'année 1969. Responsables, au niveau le plus élevé, du développement des transports dans vos pays respectifs, vous êtes venus à Addis-Abéba pour mettre au point les structures destinées à favoriser la coopération entre les gouvernements africains dans l'un des domaines les plus importants des communications : l'aviation civile. Si les transports aériens représentent partout aujourd'hui le secteur le plus dynamique des moyens de communication et de rapprochement entre les peuples, ils sont en Afrique où les distances ont longtemps formé une barrière infranchissable entre les différentes sociétés, l'une des plus pratiques solutions susceptibles de hâter l'unité nationale et de consolider l'unité interafricaine.

Ces vertus cardinales reconnues par tous aux transports aériens ont vite imposé, dès l'indépendance, à chaque gouvernement africain, à chaque pays et quelles que soient ses ressources et ses dimensions, un effort intensif en vue d'assurer le prompt développement de ce secteur-clé de l'activité économique nationale. Il s'en est suivi, dans la majorité des Etats membres de l'OUA, des tentatives d'importance variée visant à la création de compagnies nationales de transports aériens. Les faiblesses de ces compagnies nationales sont connues; elles tiennent essentiellement au poids financier de l'équipement et de l'exploitation de l'aviation civile; mais ces faiblesses sont liées aussi au contrôle plus ou moins marqué qu'exercent les puissances étrangères ou les

compagnies non africaines sur le développement de nos transports aériens par le biais de l'assistance technique et financière.

Mais tout ceci n'enlève rien au fait positif, que dans un premier stade, il y a lieu pour maints pays africains, de se féliciter des succès enregistrés dans ce domaine vital de leur développement. Dans la plupart des Etats africains, on est en droit de dire que, depuis l'indépendance, l'effort entrepris en vue du développement des transports aériens a permis aux dirigeants de maintenir avec toutes les parties du pays des contacts permanents et d'aider les différents groupes sociaux à mieux se connaître et à mieux sentir leur appartenance à une seule et même Nation. Dans chaque Etat, bien qu'à des degrés divers, il est juste d'affirmer que les ressources internes ou externes investies dans le développement des transports aériens ont contribué réellement au renforcement de la Nation.

Il était donc tout naturel que, dans leur juste quête d'une solidarité interafricaine toujours plus efficace, les dirigeants africains, réunis au sein de l'OUA pour tirer de leur diversité une force nouvelle, se soient engagés à demander à l'aviation de contribuer à étendre, aux limites extrêmes du Continent, les capacités de rapprochement et d'unification dont elle a fait preuve dans le cadre national.

Pour construire cette Afrique nouvelle, entièrement libérée de la domination étrangère et maîtresse de sa destinée économique, il fallait, avant tout, réduire l'emprise des pays étrangers et des trusts internationaux sur notre développement économique; il fallait, pour cela, trouver les moyens de rapprocher les marchés africains, de tirer le meilleur parti possible de la complémentarité des ressources naturelles et humaines entre pays voisins, d'abattre les barrières administratives, douanières et fiscales qui séparent les différents Etats; il fallait réussir à combattre les préjugés hérités des différents systèmes de colonisation, à gratter le vernis de l'éducation étrangère, pour mettre à nu le fond commun africain qui peut servir de soubassement à une solidarité renouvelée au service du développement de notre Continent.

Pour cela, il importait de définir et de construire ensemble un système de communications qui, non seulement, mettent le plus vite possible les dirigeants en contact les uns avec les autres, mais aident les peuples à mieux se connaître, à mieux s'apprécier et à mieux sentir concrètement les promesses de l'avenir commun auxquelles les appellent leurs dirigeants réunis au sein de l'Organisation de l'Unité Africaine. Ce système de communications suppose, aujourd'hui, des télécommunications modernes mais, par-dessus tout, un réseau rational de transports aériens qui couvre l'étendue de notre Continent.

Alors que dans le cadre national, il est relativement aisé d'envisager des succès rapides dans le domaine d'une couverture du pays tout entier sur le plan de l'aviation civile, les choses apparaissent beaucoup moins faciles à l'échelle du Continent. C'est que la mainmise et le contrôle des puissances et des organisations extra-africaines ne vont pas de pair avec une conception révolutionnaire des transports aériens en tant qu'outils modernes au service du rapprochement entre les peuples africains en vue d'une unité et d'une solidarité plus accrues.

D'abord, le système colonial en créant, en Afrique, les premiers embryons de services aériens, avait tout intérêt, pour des raisons économiques et politiques évidentes, à orienter l'ensemble de ces services vers les anciennes métropoles et à leur préparer un développement qui assure la survie du pacte colonial. Ensuite, et depuis l'indépendance, rien n'était moins aisé que d'infléchir, dans le sens de l'intégration africaine, les influences contraires de l'assistance étrangère au développement de nos transports aériens : la complexité des techniques aussi bien que le coût de l'implantation, de la modernisation et de l'entretien d'un système de transport aérien rend inévitable, pour chaque gouvernement africain, cet appel à l'aide extérieure et, partant, une influence plus ou moins marquée des intérêts des puissances étrangères ou des compagnies non africaines sur nos transports aériens.

En tout état de cause, c'est aux africains seuls qu'il revient, dans ce domaine comme dans tous les autres, d'introduire les innovations, de mettre en oeuvre les réformes qui feraient enfin des transports aériens le moyen moderne de la consolidation de l'unité des peuples d'Afrique.

Les dirigeants de l'OUA ont si bien senti cette nécessité que, dès leur première rencontre au sein de notre Organisation, ils ont fait appel à tous les gouvernements pour qu'ils mettent en commun leurs ressources et leurs expériences en matière de transports aériens afin de garantir à ces derniers un développement coordonné qui en fasse le point de départ de l'unité économique de l'Afrique. De même, sous l'impulsion du Secrétariat Exécutif de la Commission Economique pour l'Afrique, les responsables de la vie économique africaine n'ont cessé de placer, parmi leurs préoccupations essentielles, la mise en commun des ressources et des systèmes de transports aériens.

C'est à tout cela que l'on doit la convocation, en novembre 1964, sous l'égide de la CEA et de l'OACI, de la première conférence africaine sur les transports aériens. Que cette conférence, après une étude approfondie de la situation de l'aviation civile en Afrique ait recommandé l'établissement d'un organisme africain de l'aviation civile, cela illustre tout simplement la conviction de chacun que les seuls progrès valables pour le développement de notre Continent à travers la rationalisation des transports aériens impliquent un travail permanent, des recherches de tous les jours, des consultations suivies entre les responsables et les techniciens africains. Et ceci ne peut se concevoir que dans le cadre de structures adéquates dans lesquelles toutes les dispositions seront prises et tous les moyens mis en oeuvre pour assurer, sur le plan technique comme sur le plan politique, l'intégration rapide des transports aériens et leur orientation totale vers les intérêts bien compris des peuples africains.

La Commission africaine d'Aviation Civile ou CAFAC, dont les projets de statuts vous sont soumis aujourd'hui comme le point le plus important de vos travaux, répond à ces soucis primordiaux qui sont d'ordre technique aussi bien qu'économique et politique. Concilier la rigueur des données techniques avec les exigences des décisions économiques et politiques n'est guère chose aisée; et la lenteur relative des négociations entre l'OACI d'un côté, la CEA et l'OUA de l'autre au sujet de ces projets de statuts illustre, on ne peut mieux, la délicatesse même de cette conciliation.

S'il ne sert plus à rien aujourd'hui d'évoquer les difficultés de ces négociations, il convient toutefois d'en retenir ceci : la CAFAC, pour répondre aux vœux des dirigeants africains, c'est-à-dire pour satisfaire aux aspirations légitimes des peuples de notre Continent qui luttent contre le sous-développement, se doit d'être un organisme technique au service d'une grande et noble cause politique.

En tant qu'organisme technique, la CAFAC a le devoir de prendre toutes les précautions, de s'assurer toutes les garanties techniques pour mettre progressivement à la disposition des gouvernements africains les services les plus modernes et les plus adaptés en matière de transports aériens à l'échelle du Continent tout entier. Pour cela, la CAFAC doit vite devenir l'autorité africaine à qui nul aspect, si complexe soit-il, d'un harmonieux développement des transports aériens, ne doit être étranger. La nouvelle organisation doit être suffisamment équipée pour poursuivre l'étude des exigences nouvelles des transports aériens de tous les pays africains, aussi bien que les démarches visant à la normalisation de l'équipement. A la CAFAC, il reviendra de préparer notre Continent à aborder la phase nouvelle des transports aériens qu'annoncent les avions supersoniques et subsoniques.

Mais, en même temps, et parce que le plus moderne système de transport aérien n'a de sens en Afrique que dans la mesure où il sert les intérêts africains, la CAFAC devra entreprendre des études sur les tarifs

aériens au sein de la région africaine afin de mettre progressivement ce mode de communication à la portée des ressources des peuples de notre Continent. La CAFAC devra combattre cette anomalie qui, aujourd'hui, et par le biais des tarifs spéciaux, rend un voyage d'Alger à New-York moins cher qu'une traversée d'Addis-Abéba à Alger. Enfin, il nous apparaît que, mieux que n'importe quel autre organisme, la CAFAC doit réussir à mettre au point des programmes et des plans de formation pour les nombreux personnels qui, à tous les échelons, doivent assurer l'exploitation de l'aviation civile africaine par les fils de notre Continent.

On le voit bien, le programme technique assigné à la CAFAC recouvre tous les aspects du développement de l'aviation civile dans notre Continent. Il implique donc, pour la CAFAC, une coopération entière et permanente avec les compagnies africaines de transports aériens dont l'expérience et les problèmes doivent former la base commune des réflexions et d'études d'où sortiront les innovations, sources de progrès ultérieurs. Dans cette Afrique où le sous-développement exige que soient économisées les ressources financières aussi bien que l'expérience et le temps des techniciens, il nous apparaît qu'au sein de la CAFAC les compagnies aériennes africaines devraient trouver la réponse à leur souci légitime de se regrouper pour confronter leurs expériences et assurer l'intégration des services qu'elles sont appelés à fournir aux peuples africains. Cette intégration nécessaire ne peut, en effet, se concevoir en dehors de consultations permanentes entre gouvernements africains et compagnies aériennes dans le cadre idéal que constituera la CAFAC.

De même, la CAFAC doit mettre tout en oeuvre pour entretenir des relations de coopération les plus actives possibles avec les organisations qui, de par le monde, traitent des problèmes d'aviation civile, que ce soit sous leurs aspects techniques ou sous leurs aspects commerciaux. Parmi ces organisations, il est juste de conférer une place

particulière à l'OACI dont tous les pays africains ici présents ont déjà apprécié l'immense contribution à leur développement économique. L'OACI a fait mieux, puisque, sans sa diligente assistance et sans son souci constant d'aider l'Afrique à s'aider elle-même, la présente conférence n'aurait peut-être pas pu se réunir actuellement. En remerciant les responsables de l'OACI pour leurs efforts passés, il m'apparaît important de faire appel à eux pour qu'ils maintiennent cette coopération avec la CAFAC et qu'ils aident cette dernière à coordonner ses activités avec celles d'autres organisations, comme la IATA, dont l'expérience et la contribution seront requises pour l'harmonieux développement des aspects commerciaux de l'oeuvre de la CAFAC.

Au demeurant, les organisations internationales aussi bien que les compagnies étrangères intéressées aux transports aériens en Afrique devraient se convaincre que la CAFAC ne peut que donner un meilleur sens à l'assistance qu'elles entendent apporter aux pays africains. Si les Africains sont assez bien organisés pour définir leurs besoins, pour dire ce qu'ils veulent et comment ils entendent qu'on vienne à leur aide, il va de soi que l'assistance que le monde extérieur peut fournir à des programmes ainsi définis par les bénéficiaires eux-mêmes prend valeur d'une contribution beaucoup plus significative que ce n'était le cas dans le passé. L'Organisation de l'Unité Africaine est convaincue, en tout cas, que la CAFAC, en s'évertuant à devenir un interlocuteur valable entre les gouvernements africains et les organisations internationales ou autres chargées du développement de l'aviation civile, aura pris l'une des dispositions les plus importantes en vue de la réalisation de l'aspect technique de ses objectifs.

Quant à l'aspect politique, il reste profondément lié aux objectifs de solidarité et d'unité consignés dans la Charte de l'Organisation de l'Unité Africaine. Dans cette optique, les structures de la CAFAC, tout en garantissant les compétences techniques indispensables à l'organisme pour mener à bien son oeuvre, se doivent d'y conférer une place de choix aux responsables politiques dont c'est la raison d'être de mettre la technique au service des idéaux politiques.

Car, à ne voir les choses que sous l'angle technique, on risquerait, bien vite, pour des raisons de rentabilité économique immédiate, de renoncer à bien des aspects du programme technique que je viens d'énoncer. On verrait alors se prolonger le statu quo parce que les liaisons aériennes Sud/Nord, c'est-à-dire d'Afrique vers l'Europe ou l'Amérique sont aujourd'hui, et par la force des choses, plus rentables que les liaisons Est/Ouest, c'est-à-dire celles qui rapprochent les pays africains et leur assurent un meilleur développement. C'est pour cela qu'aux craintes et aux prudenances plus ou moins légitimes du technicien pur, doivent s'imposer la hardiesse et la détermination de l'homme politique, soutenu par la foi en un idéal et en un engagement. Du moment où, pour répondre aux impératifs de notre monde moderne, les dirigeants africains au sein de la Commission Economique pour l'Afrique et de l'Organisation de l'Unité Africaine se sont engagés à orienter leurs transports aériens vers le renforcement des échanges entre pays africains, la détermination des responsables au sein de la CAFAC devrait rester inébranlable en ce qui concerne l'intégration de l'aviation civile de notre Continent. Par conviction politique, et malgré le démenti qu'aujourd'hui peut-être les études économiques pourraient nous apporter, il appartient à la CAFAC de s'engager résolument dans la voie d'un rapprochement entre les différentes compagnies aériennes qui existent afin d'étendre leur rayon d'action à l'ensemble du Continent africain. De la même façon, il devrait entrer dans les préoccupations de la CAFAC d'étudier de nouveaux itinéraires pour les compagnies africaines de transport aérien afin de permettre des contacts quotidiens et rapides entre les diverses capitales où se décide l'avenir des peuples africains. C'est enfin à la CAFAC qu'il appartient, par une adaptation progressive des règlements internationaux aux conditions particulières de notre Continent, de mettre au point une politique réaliste de tarifs aériens grâce auxquels peuvent s'intensifier les échanges entre pays africains, non plus seulement de dirigeants politiques mais de travailleurs, de représentants de la jeunesse, d'hommes d'affaires, d'uni-

versitaires, d'agriculteurs, de commerçants, bref de tous ceux à qui des tarifs raisonnables peuvent permettre d'apporter les uns aux autres les diverses expériences qui formeront le soubassement le plus solide de l'unité africaine.

Pour l'Organisation de l'Unité Africaine, il est certain que les négociations avec les organismes étrangers qui dominent le transport aérien en Afrique et qui entendent encore le contrôler, ne sont pas du ressort exclusif de la discussion technique. Ces négociations sont essentiellement des actes politiques pour lesquels l'unité d'action et la fermeté des Africains seront les facteurs les plus déterminants. Il faut que cette unité et cette fermeté conduisent à un dialogue cohérent et permanent avec les intérêts extérieurs à l'Afrique si l'on veut que, très vite, l'intégration qui, seule, peut donner une force nouvelle à notre système d'aviation civile, devienne une réalité.

Les succès obtenus dans la voie de ces négociations ne seront pas sans entraîner des réticences sérieuses de la part de l'assistance que l'Afrique peut recevoir du monde étranger. Alors, ce sera encore à travers la détermination politique recherchée, conçue et coordonnée au sein de la CAFAC, que les Africains sauront trouver les moyens de mettre en commun leurs ressources internes et d'indiquer, par le sérieux de leurs premières réalisations, si modestes soient-elles, que ce qu'on propose au monde extérieur, ce n'est pas qu'il offre une assistance gratuite, mais qu'il participe à nos côtés à des investissements payants dans un des secteurs les plus rentables de notre vie économique. Dans cette voie difficile, ce sera aussi une oeuvre politique traduisant une grande maturité et une option claire en faveur de l'indépendance économique africaine que d'obtenir de tous et de chacun de ne point se décourager devant les difficultés des débuts et de ne pas douter des succès ultérieurs en raison des difficultés ou des échecs du présent ou du passé.

Excellences, Mesdames, Messieurs,

Il m'est apparu important d'insister quelque peu sur les détails de l'oeuvre politique qui sera celle de la CAFAC parce que d'aucuns seraient tentés de ne voir dans les objectifs de cette Organisation que les aspects purement techniques. Si le développement de l'aviation implique la maîtrise de techniques modernes extrêmement complexes ou l'acquisition ou l'exploitation d'équipements coûteux, il n'est pas inutile de répéter ici que cette technique moderne n'a de sens que si elle est mise à la portée de l'homme d'Afrique.

Car, l'Africain, délibérément engagé dans la dure lutte pour le mieux-être économique, sait maintenant que les résultats de cette lutte dépendent de ce que l'Afrique pourra apporter à elle-même. C'est à la mise en oeuvre de cet effort interne qui passe par une rationalisation de la solidarité africaine que se sont engagées définitivement la Commission Economique pour l'Afrique et l'Organisation de l'Unité Africaine. Il est normal, il est juste, qu'au moment où commencent les travaux destinés à mettre sur pied un organisme nouveau chargé de l'aviation civile, domaine dont l'importance n'est plus à souligner, le Secrétaire Général Administratif de l'Organisation de l'Unité Africaine convie les honorables membres de cette Assemblée à s'inspirer des objectifs et des idéaux de la Charte d'Addis-Abéba. C'est notre conviction que, grâce à une intégration de ces idéaux et de ces objectifs au cadre de travail de la CAFAC, l'Organisation qui devra naître de vos débats réunira tous les atouts susceptibles de la mettre en mesure d'apporter une contribution de poids à la construction d'une Afrique nouvelle qu'appellent, de tous leurs vœux, les peuples et les gouvernements de notre Continent.

Le Secrétariat Général de l'OUA, pour sa part, est décidé à ne rien ménager qui puisse aider au succès de l'entreprise importante à laquelle la CAFAC entend se consacrer et voudrait, pour terminer, formuler les vœux de plein succès à la Conférence qui commence.

ANNEXE IX

ALLOCUTION DE M. WALTER BINAGHI,
PRESIDENT DU CONSEIL DE L'OACI

Messieurs les Ministres, Hautes personnalités de l'aviation,

C'est un grand honneur pour moi, à l'ouverture de cette Conférence, de m'adresser à vous. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) est une agence spécialisée des Nations Unies. L'OACI est responsable de tous les aspects de l'aviation civile internationale dans les domaines technique, économique et juridique. Actuellement parmi ses 116 Etats membres se trouvent tous les Etats africains invités à cette réunion, sauf les cinq derniers devenus indépendants. Vos gouvernements, en devenant membres de l'OACI, nous ont confié d'importantes responsabilités en ce qui concerne l'aviation civile internationale et je puis vous assurer que nous désirons les assumer au mieux de vos intérêts. Pour ceux d'entre vous qui pourraient ne pas être familiarisés avec notre Organisation je voudrais faire brièvement mention de nos activités.

Avec un personnel composé de 150 experts dans son programme régulier et 250 spécialistes de l'assistance technique l'OACI a, ces 24 dernières années, institué dans une perspective entièrement internationale un ensemble unique d'experts dans tous les domaines de l'aviation civile, prêt à faire face aux besoins des Etats membres. Au cours de la dernière décennie, l'OACI a constamment accru son travail en Afrique. Nos deux bureaux régionaux, l'un à Dakar, l'autre au Caire, totalisent environ 40 personnes. De temps à autre, des équipes spéciales d'experts viennent les compléter. Jusqu'à présent, ces bureaux ont eu surtout des activités techniques en assistant et coordonnant l'action des Etats pour la mise en oeuvre des plans régionaux de l'OACI relatifs aux services et installations de la navigation aérienne. Cependant, l'une des décisions majeures de notre Assemblée, qui s'est tenue à Buenos Aires en septembre dernier, a été de nommer dans nos bureaux régionaux à partir de cette année des spécialistes du transport aérien pour traiter des problèmes économiques de l'aviation. Le premier sera dans quelques mois à Dakar et le second rejoindra peu après le bureau du Caire.

De Montréal, nous organisons des missions d'experts qui se rendent aux Etats, particulièrement dans le domaine de la facilitation. Nous faisons également des études et d'autres travaux dont l'Afrique a besoin. Ainsi, en 1964, en coopération avec la Commission Economique pour l'Afrique nous avons préparé un document sur le développement des voyages aériens internationaux en Afrique, et nous publierons dans quelques mois une autre étude sur le fret et le courrier aériens africains. Nous commençons maintenant une étude économique des installations et services de navigation aérienne de route qui enbloge l'Afrique. Les conclusions de ces études vont fournir à la commission de l'aviation civile que vous êtes sur le point d'établir une excellente base pour des travaux ultérieurs.

L'OACI effectue aussi une importante tâche d'assistance technique dans cette région. L'ampleur de notre effort vous paraîtra évidente quand je vous dirai que près de 40% du total de notre assistance technique sont consacrés à l'Afrique. Au cours de chacune des dernières années, nous avons apporté notre assistance à environ 30 Etats africains. L'OACI a aussi participé à la création de centres de formation aéronautique à Casablanca, Le Caire, Kinshasa, Nairobi, Tunis et Zaria. Nous envisageons maintenant la création d'un centre en Ouganda. Ces centres d'entraînement ainsi que l'instruction donnée par nos experts dans différents pays apportent une solution partielle du problème qui est peut-être le plus urgent pour l'aviation civile en Afrique, c'est-à-dire la pénurie de personnel qualifié.

L'étendue de nos activités justifie naturellement le grand intérêt que nous portons à la présente réunion. Et cet intérêt date de longtemps. En novembre 1964, l'OACI a, conjointement avec la CEA, convoqué dans cette ville une conférence de l'aviation civile. L'OACI avait espéré que, peu après cette conférence de 1964, une Commission Africaine de l'Aviation Civile aurait été établie et dans cet esprit avait préparé un projet de constitution pour l'établissement de cette Commission. La portée et les méthodes de travail que nous proposons étaient semblables à celles de la Commission Européenne de l'Aviation Civile qui depuis 1954 s'est

chargée avec succès des problèmes de l'aviation en Europe. Nous avons fait circuler ce projet parmi tous les Etats africains et plus de la moitié d'entre eux nous ont fait parvenir leur approbation. Les développements survenus depuis lors sont décrits dans la note que vous avez devant vous et qui a été distribuée par l'Organisation de l'Unité Africaine. Le texte joint en annexe 3 à cette note diffère des premières propositions de l'OACI en deux points importants : l'un concerne les fonctions attribuées à la CAFAC, l'autre le secrétariat de cette organisme. La diversité des conditions de développement du transport aérien africain peut justifier l'élargissement des fonctions de la CAFAC, afin d'y englober quelques problèmes des compagnies aériennes. Pour ce qui concerne le second point, le nouveau projet contient l'idée d'un secrétariat indépendant alors que dans nos premières propositions nous avions suggéré que le secrétariat soit assuré par l'OACI.

En dépit de ces différences, j'ai accepté avec les autorités supérieures de l'OUA et de la CEA le texte de l'annexe 3 comme base de discussion à cette conférence parce que je ne désirais pas interrompre notre dialogue. Mon accord cependant n'engage pas le Conseil de l'OACI puisque celui-ci n'a pas examiné le texte. C'est maintenant aux Etats africains représentés ici de décider des fonctions, structures et méthodes de travail de la CAFAC à la lumière de toute l'information disponible.

A cet égard, j'aimerais mentionner certains développements récents, à savoir une déclaration sur nos activités régionales faite à notre Assemblée qui, comme je l'ai dit précédemment, s'est tenue à Buenos Aires en septembre dernier. L'Assemblée à laquelle ont assisté 103 Etats dont 30 Etats africains a adopté à l'unanimité une résolution qui comprend les deux clauses suivantes:

"L'ASSEMBLEE

1) INVITE le Conseil

- a) à accueillir avec sympathie les demandes d'assistance relatives à des questions de transport aérien d'intérêt régional qui lui seraient adressées par des Etats contractants ou par des

organisations régionales et, lorsque c'est nécessaire, à donner son appui à la création, sur la demande des Etats, d'organismes régionaux d'aviation civile susceptibles d'établir avec l'OACI des relations comparables à celles que l'OACI entretient avec la Commission européenne de l'aviation civile, conformément à la résolution ALO-5;

- b) à utiliser au mieux, pour répondre à ces demandes d'assistance, les ressources du Secrétariat, y compris les bureaux régionaux, notamment pour des contacts directs;
- 4) SOULIGNE qu'il est souhaitable que les Etats fassent appel à l'assistance que l'Organisation peut leur fournir en matière de coopération régionale dans le domaine du transport aérien;"

Il convient de noter la référence à la Commission européenne de l'aviation civile et à la résolution ALO-5. En bref, l'OACI a fourni, à ses propres frais depuis maintenant 14 ans, des services de secrétariat à la CEAC. Les Etats de la CEAC paient seulement quelques dépenses directes comme par exemple le personnel temporaire nécessaire aux réunions ou à des travaux spéciaux. Cet arrangement n'a jamais empêché la liberté totale de décision et d'action de la CEAC et des Etats en cause. Il en serait de même dans le cas d'une autre organisation régionale qui aimerait prendre des dispositions similaires avec l'OACI.

Les modalités d'application de la résolution citée ci-dessus sont mises au point par le Conseil de l'OACI, généralement avec l'avis du Comité du Transport aérien. A cet égard, vous serez intéressés de savoir que parmi les 27 membres du Conseil, 6 sont des Etats africains (Congo-Brazzaville, Nigéria, Sénégal, Tanzanie, Tunisie et République arabe unie) et qu'à présent le Président du Comité du Transport aérien est le représentant du Congo-Brazzaville.

Il est normal que l'OACI soutienne les organismes régionaux de l'aviation civile. Il est difficile de penser à des activités de l'aviation civile dans une région qui n'aient pas d'influence sur celles d'autres régions ou qui, à leur tour, ne soient pas influencées par ces dernières. Les pays d'une région donnée ont des compagnies aériennes

assurant des services à destination d'autres parties du monde et sont également desservis par des compagnies aériennes n'appartenant pas à cette région. En plus de la standardisation technique qui est essentielle sur une échelle mondiale pour assurer la sécurité, il faut coordonner l'action des organes régionaux dans l'intérêt des Etats des régions respectives, afin d'assurer le développement ordonné de l'aviation civile internationale, de garantir les droits de tous les Etats et d'éviter toute discrimination entre eux, et de procurer aux peuples de chaque région un transport aérien économique et efficace dont ils ont besoin. L'OACI a été créée dans ce but et est prête à servir ses Etats membres. Nos représentants à cette réunion seront à votre disposition pour fournir, si vous le désirez, toute information détaillée nécessaire sur nos activités et nos moyens d'assistance.

En conclusion, permettez-moi de vous adresser mes meilleurs souhaits pour la réussite de cette Conférence.

1. The first part of the report is a general introduction to the subject of the study. It discusses the importance of the study and the objectives of the research.

2. The second part of the report is a detailed description of the methodology used in the study. It includes information about the sample size, the data collection methods, and the statistical analysis techniques.

3. The third part of the report is a discussion of the results of the study. It compares the findings with the previous research and discusses the implications of the study.

4. The fourth part of the report is a conclusion and a list of references. The conclusion summarizes the main findings of the study, and the references list the sources of information used in the study.

assurant des services à destination d'autres parties du monde et sont également desservis par des compagnies aériennes n'appartenant pas à cette région. En plus de la standardisation technique qui est essentielle sur une échelle mondiale pour assurer la sécurité, il faut coordonner l'action des organes régionaux dans l'intérêt des Etats des régions respectives, afin d'assurer le développement ordonné de l'aviation civile internationale, de garantir les droits de tous les Etats et d'éviter toute discrimination entre eux, et de procurer aux peuples de chaque région un transport aérien économique et efficace dont ils ont besoin. L'OACI a été créée dans ce but et est prête à servir ses Etats membres. Nos représentants à cette réunion seront à votre disposition pour fournir, si vous le désirez, toute information détaillée nécessaire sur nos activités et nos moyens d'assistance.

En conclusion, permettez-moi de vous adresser mes meilleurs souhaits pour la réussite de cette Conférence.

Vous pourriez peut-être étudier la possibilité de créer des groupes de travail techniques qui seront chargés d'examiner les problèmes associés à la création de réseaux multinationaux et sous-régionaux en Afrique - idée qui, je le sais, a reçu l'accueil enthousiaste de beaucoup. Je suis toutefois conscient du fait qu'il y a encore des difficultés à surmonter, et que ces difficultés ne pourront qu'augmenter avec l'introduction des nouveaux avions à réaction géants au cours de la prochaine décennie. Les groupes de travail devront étudier ce problème de plus près et présenter un rapport à la Commission à sa prochaine réunion.

Pour faciliter les débats et le choix des groupes de travail, nous attirons votre attention sur les sujets suivants qui présentent un intérêt particulier :

- a) création de bases multinationales pour les travaux de mécanique et de révision;
- b) normalisation du matériel;
- c) éducation et formation de personnel local dans tous les domaines de l'aviation;
- d) étude des tarifs intra-africains en vue d'adopter une structure qui amènera un accroissement rapide du trafic en Afrique.

Le secrétariat de la CEA est naturellement disposé, en collaboration avec les secrétariats de l'OUA et de l'OACI, à prêter son concours aux groupes de travail techniques et il ne faut pas oublier que l'Association du transport aérien international peut également partager beaucoup de connaissances utiles.

Je vous souhaite un plein succès dans vos délibérations.