

69884



NATIONS UNIES
CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL

Distr. : LIMITEE

E/ECA/TRANS/17

29 novembre 1984

Original : FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

RAPPORT DE LA CONFERENCE SUR LES LIBERTES DE L'AIR

Mbabane (Swaziland)

19-23 novembre 1984

I. ORGANISATION

1. La Conférence africaine sur les libertés de l'air s'est tenue à Mbabane (Swaziland) du 19 au 23 novembre 1984, à l'invitation du Gouvernement du Royaume du Swaziland.

II. PARTICIPATION

2. Participaient à la Conférence les représentants des Etats membres de la Commission économique pour l'Afrique ci-après : Bénin, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, Egypte, Ethiopie, Gabon, Ghana, Kenya, Malawi, Maurice, Niger, Nigéria, République-Unie de Tanzanie, Swaziland, Tchad, Zaïre, Zambie et Zimbabwe.

3. Etaient également représentées les compagnies aériennes africaines ci-après : Air Afrique, Air Burundi, Air Djibouti, Air Gabon, Air Mauritius, Air Tchad, Air Zaïre, Cameroon Airlines, Ethiopian Airlines, Ghana Airways, Kenya Airways, Nigeria Airways, Royal Swaziland National Airways et Zambia Airways.

4. Ont également participé à l'organisation de la Conférence, l'Organisation de l'unité africaine (OUA), la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et l'Association africaine des compagnies aériennes (AFRAA).

5. Ont envoyé des observateurs, la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

6. Etaient également représentées à titre d'observateur, l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), l'Association internationale des transporteurs aériens (IATA) et la Zone d'échanges préférentiels des Etats de l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe (ZEP), et l'Union panafricaine des postes (UPAP).

III. OUVERTURE DE LA CONFERENCE

7. Son Excellence le Chef S. Shongwe, Ministre des travaux publics et des communications du Swaziland, a déclaré ouverte la Conférence et a souhaité la bienvenue aux participants au nom du Gouvernement de sa Majesté et du peuple Swazi. Il a rappelé qu'une quarantaine d'années auparavant la Conférence de Chicago avait réuni 25 pays du monde entier pour discuter, entre autre, des libertés de l'air. Les travaux de cette Conférence n'avaient pas été pleinement couronnés de succès, seules les deux premières libertés ayant recueilli l'accord unanime des participants et ayant été incorporées en un instrument unique, l'accord international sur les services de transit aérien. Certes, ces pays avaient alors

également signé la Convention internationale de l'aviation civile, mais cette Convention n'avait pas permis l'octroi de privilèges aux services aériens réguliers. En 1984, ces privilèges faisaient toujours cruellement défaut. Ainsi donc, la première Conférence africaine sur les libertés de l'air avait à résoudre des problèmes ardues.

8. Le Ministre a lancé un appel aux participants pour qu'ils mettent à profit cette occasion exceptionnelle de discuter sans s'affronter, contrairement à ce qui se passait lors des négociations bilatérales.

9. Les hommes d'affaires, les experts gouvernementaux et les spécialistes tenaient pour acquis qu'il était possible de se rendre dans n'importe quelle ville du monde en moins de 24 heures. Cela ne pouvait malheureusement pas s'appliquer à l'Afrique. En effet, il était parfois plus rapide de se rendre d'une ville africaine à une autre en transitant par l'Europe. Il était également courant qu'une compagnie aérienne non africaine jouisse de privilèges plus importants que des compagnies africaines opérant dans les mêmes aéroports africains.

10. La tenue de la présente Conférence montrait que les africains étaient conscients de la gravité des problèmes. Des efforts avaient été déployés en vue de trouver des solutions, et des résolutions avaient été adoptées. Malheureusement, la volonté de les appliquer semblait faire défaut. Il était courant aujourd'hui que les instances internationales discutent de ces problèmes et présentent des recommandations en vue d'y apporter une solution; mais cela restait souvent lettre morte. En conclusion, le Ministre a exprimé l'espoir que les recommandations qui seraient adoptées par la présente Conférence seraient effectivement appliquées dans un futur proche.

11. M. Tchouta Moussa, Secrétaire exécutif adjoint p.i. de la CEA, a souhaité la bienvenue aux participants et leur a présenté, ainsi qu'au Gouvernement du Swaziland, les excuses de M. Adebayo Adedeji, Secrétaire exécutif de la CEA, qui, empêché, n'a pas pu assister à la Conférence. Il a remercié sa Majesté la Reine Régente du Swaziland, son gouvernement et son peuple d'avoir accepté d'accueillir la Conférence, pris les meilleures dispositions pour son organisation et fait un accueil chaleureux aux participants.

12. Il a ensuite déclaré que le secteur du transport aérien représentait un facteur important d'intégration économique et sociale du continent. La CEA, dont la principale mission était de chercher à instaurer cette intégration, devait toujours oeuvrer au développement du transport aérien en Afrique. Les actions que la CEA avait menées dans ce domaine s'étaient concrétisées entre autres par l'organisation conjointe avec l'OACI de la première Conférence sur le transport aérien africain, et par les efforts qu'elle ne cessait de produire pour l'exécution

du programme de la Décennie pour les transports et les communications en Afrique. La stratégie et le plan d'action arrêtés pour cette Décennie composaient toutes les actions devant permettre en particulier la promotion du transport aérien africain, basée sur les résultats d'une analyse approfondie de l'évolution de ce secteur. Cet examen critique avait révélé une certaine tendance à la multiplicité des compagnies africaines, suscitant un climat de concurrence plutôt néfaste, une dégradation des infrastructures et une complication des procédures dans les aéroports. M. Tchouta Moussa a souligné que parmi les facteurs qui avaient engendré cette évolution négative figuraient les difficultés d'octroi des droits de trafic qui entravaient la coopération entre les compagnies africaines. Malgré les efforts conjoints de la CAFAC, l'AFRAA et l'OACI pour améliorer la situation, il restait encore beaucoup à faire. C'est ainsi que les ministres africains des transports, des communications et de la planification avaient adopté la résolution ECA/UNTACDA/Res. 79/6 et n'avaient cessé d'insister sur la nécessité de son application. Par cette résolution, il était demandé aux Etats africains de faciliter l'octroi aux compagnies africaines des droits de cinquième liberté. La présente conférence organisée conjointement par la CEA et l'OUA, en collaboration avec la CAFAC et l'AFRAA, devrait permettre de faire avancer l'application de cette résolution qui avait toujours soulevé de nombreux problèmes. Il était primordial, malgré la complexité de ces problèmes, qu'un consensus puisse se dégager au terme de la conférence. Pour sa part, la CEA avait élaboré un certain nombre de documents à soumettre à l'examen des participants, soulignant surtout les facteurs principaux qu'elle avait identifiés comme faisant obstacle à la pleine contribution du transport aérien à l'intégration et au développement économique et social du continent. Parmi ces facteurs figurait en premier lieu le protectionnisme avec ses nombreuses conséquences, dont les difficultés d'octroi des droits de trafic et le manque de coordination et de coopération dans le secteur du transport aérien. Ce secteur étant appelé d'ici l'an 2008 à assurer des services plus importants, il était indispensable de prendre immédiatement les mesures nécessaires pour préserver son avenir. L'une des mesures préconisées par la CEA consistait à optimiser l'exploitation par la mise en place de compagnies multinationales. D'autres mesures d'appoint seraient définies par la suite et devraient viser avant tout à favoriser la coopération et la coordination, souligner la nécessité d'harmoniser les législations, de ratifier la Convention sur les tarifs, de faciliter les échanges de libertés de l'air, de résoudre les problèmes de transfert des recettes et d'améliorer la facilitation aux aéroports. La CEA, en collaboration avec les organisations intéressées, chercherait à les rendre effectives durant la seconde phase de la Décennie.

13. En conclusion, M. Tchouta Moussa a souhaité plein succès aux travaux de la Conférence et a remercié les participants pour leur contribution respective à ce succès.

14. Le représentant de l'Organisation de l'unité africaine a exprimé sa sincère gratitude au Gouvernement du Swaziland pour l'accueil chaleureux qu'il a fait aux participants et organisateurs de la Conférence. Il a attiré l'attention sur les difficultés rencontrées par les participants pour se rendre au Swaziland. Ces derniers pourraient donc traiter des thèmes à l'ordre du jour en connaissance de cause. Il a rappelé que les chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA avaient, à leur dixième Conférence au sommet adopté la Déclaration africaine sur la coopération, le développement et l'indépendance économique, dans laquelle ils lançaient un appel aux Etats africains afin de renforcer la coopération entre les compagnies aériennes africaines en matière d'harmonisation des horaires, d'établissement des tarifs, d'entretien, de recherche et de formation.

15. Le protectionnisme, l'absence de matériel moderne, l'insuffisance des infrastructures et le coût élevé des opérations avaient de tout temps entravé le développement des transports aériens en Afrique. La solution de ces problèmes passait par la mise en place d'une coopération véritable, la conclusion d'accords systématiques de pool et la coordination des politiques aéronautiques. La Conférence avait donc à traiter de tous ces problèmes. Le représentant de l'OUA a recommandé l'élimination de toute restriction, que ce soit en matière de capacité ou d'octroi des droits de cinquième liberté, à l'égard des transporteurs africains opérant en Afrique.

16. Il a proposé que la Conférence procède d'abord à l'examen approfondi des moyens de parvenir à une coopération et une coordination multinationale ou régionale réelle par la mise en place d'une politique aéronautique commune. En deuxième lieu, elle devrait examiner les moyens de réaliser l'objectif final, à savoir la libéralisation de l'octroi des droits de trafic. Enfin, elle devait se pencher sur les questions relatives aux structures, aux institutions et à la législation afin de mettre en place une coopération à l'échelle régionale en matière de libertés de l'air.

17. Le Président de la Commission de l'aviation civile (CAFAC), a souligné l'importance des transports aériens en Afrique. Il a rappelé que lors de la période coloniale les transports de surface n'avaient pas été développés et que, malgré les efforts louables déployés par les Etats africains depuis leur accession à l'indépendance, ces lacunes n'avaient pas été comblées. Bien souvent, les liaisons aériennes constituaient le seul moyen de communication. Le développement des transports aériens était donc la condition sine qua non à la circulation des personnes, du fret et de la poste aérienne. C'était également le fondement du développement du tourisme et des échanges intra-africains.

18. La CAFAC préconisait la libéralisation de l'octroi des droits de trafics. La création, par cet organisme, d'un mécanisme de consultation avait été approuvée par les chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'unité africaine à leur dix-huitième Conférence au sommet tenue en 1981. Il s'agissait de savoir pourquoi, malgré la volonté déclarée des Etats africains, les objectifs fixés n'avaient pas été réalisés. Le Président de la CAFAC a exprimé l'espoir que les travaux de la présente Conférence permettraient de répondre à cette question et d'élaborer une stratégie en vue de l'application des nombreuses résolutions précédemment adoptées par les Etats africains.

19. Le représentant de l'AFRAA s'est félicité de l'attitude adoptée par les chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA lors de leur dernière Conférence au sommet tenue à Addis-Abéba : moins de discours, plus d'actions concrètes. Il a rappelé les résolutions adoptées depuis plusieurs années en matière de liberté de l'air, recommandant aux organisations chargées des questions du transport aérien et aux compagnies aériennes africaines d'oeuvrer en faveur de l'unité africaine. La tenue de la présente conférence avait été décidée par les chefs d'Etat africains en vue de l'identification des moyens permettant de parvenir à ces objectifs. Le niveau de la participation montrait bien que leur appel avait été entendu. En conclusion, le représentant de l'AFRAA a exprimé l'espoir que les participants procéderaient à un échange approfondi de leurs points de vue et qu'ils feraient preuve d'une volonté d'aboutir à un compromis en vue de trouver des solutions acceptables par toutes les parties.

IV. ELECTION DU BUREAU (point 2 de l'ordre du jour)

20. La Conférence africaine sur les libertés de l'air a élu le bureau suivant :

Président	: Swaziland
Premier Vice-Président	: Zimbabwe
Deuxième Vice-Président	: Cameroun
Rapporteur	: République-Unie de Tanzanie

21. Dans son allocution, M. Gilbert M. Mabila a remercié la Conférence de la confiance qu'elle lui a accordé en le nommant président. Il a ensuite indiqué que le problème des libertés de l'air a fait l'objet de plusieurs discussions dans les forum internationaux, ainsi que dans le cadre de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique. Pour conclure il avait dit que cette conférence a la tâche difficile d'examiner ce problème complexe qu'est celui d'étudier les voies et moyens de mettre en oeuvre les différents résolutions adoptées par la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification ainsi que par les chefs d'Etats et de gouvernement de l'OUA.

V. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET ORGANISATION DES TRAVAUX (point 3 de l'ordre du jour)

22. La Conférence a adopté l'ordre du jour et le programme de travail suivants :

1. Ouverture de la réunion
2. Election du bureau de la Conférence
3. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux
4. Situation générale du transport aérien en Afrique :
 - a) Rapport introductif : Rôle et activités de la CEA
 - b) Thème 1 : Les insuffisances du réseau africain des services aériens, moyens à mettre en oeuvre pour une amélioration
5. Thème 2 : Les obstacles à l'octroi des droits de trafic notamment ceux de la cinquième liberté
6. Thème 3 : Les effets de la cinquième liberté sur les stratégies de développement des services aériens
7. Thème 4 : Mesures propres à faciliter l'échange des droits de trafic notamment ceux de la cinquième liberté
8. Thème 5 : La facilitation en Afrique
9. Questions diverses
10. Adoption du rapport final et des recommandations.

23. La Conférence a décidé de créer un comité chargé de rédiger les projets de recommandations et les conclusions et composé comme suit :

Président : République-Unie de Tanzanie

Membres : Cameroun, Egypte, Niger, Air Afrique, Ethiopian Airlines et organisateurs de la Conférence (CEA, OUA, CAFAC et AFRAA).

24. Après modification du point 10 de l'ordre du jour, qui se lit "adoption du rapport, recommandations et conclusions", la conférence a adopté l'ordre du jour et décidé d'en examiner le point 9 au cours de la séance du matin du jeudi 22 novembre 1984.

25. La Conférence a adopté le programme de travail suivant :

Matin : 09h00 - 13h00

Après-midi : 15h00 - 18h30

VI. RESUME DES DEBATS

Situation générale du transport aérien en Afrique (point 4 de l'ordre du jour)

26. Les rapports suivants ont été présentés au titre de ce point de l'ordre du jour :

A. Activités et rôle de la CEA [point 4a) de l'ordre du jour]

27. En présentant le document TRANS/AIR/CONF/84/2, le représentant du secrétariat de la CEA a rappelé le rôle qui incombait au transport aérien dans le développement économique et social et l'intégration physique de l'Afrique. Les activités de la CEA en ce domaine étaient conformes à son mandat qui était notamment de prendre des mesures propres à faciliter une action concertée en vue de développement économique et social de l'Afrique et de participer à leur exécution. Le représentant a ensuite exposé brièvement la situation actuelle des transports aériens en Afrique caractérisée par la création de plusieurs nouvelles compagnies aériennes, ce qui avait conduit, faute d'un programme d'ensemble harmonisé, à une acquisition de matériels divers, à des retraits stratégiques et à la concentration des efforts sur des objectifs à court terme. Cette politique avait eu pour conséquence de multiplier les lignes à haut rendement au détriment d'autres lignes considérées comme stratégiques; de susciter un climat de concurrence; de limiter l'exploitation de certaines compagnies; et, finalement, de dégrader la situation des compagnies aériennes qui n'avaient mis l'accent que sur le transport de passagers. Par ailleurs, le développement des infrastructures n'était pas allé de pair avec l'évolution du transport aérien.

28. En ce qui concerne les services aériens, il a indiqué que les voyages intra-africains exigeaient encore de nombreuses heures d'attente et parfois même des correspondances hors du continent. Parmi les causes de cette situation, il a souligné non seulement le protectionisme adopté par les Etats africains, mais aussi les problèmes relatifs à la coordination des activités des compagnies aériennes africaines aux transferts de fonds.

29. Le représentant a par ailleurs rappelé les activités menées par la CEA depuis 1964 en vue de développer les services aériens et de trouver des solutions aux différents problèmes. La CEA avait notamment fourni une assistance technique aux Etats en vue d'identifier et de formuler des projets de développement et de coopération; organisé une réunion technique consultative sur les projets de transport aérien inclus dans le programme de la première phase de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications; pris des mesures en vue d'éliminer les barrières non physiques; convoqué la Conférence diplomatique qui avait adopté la convention portant création de la Conférence africaine sur les tarifs; et suivi la mise en place des centres multinationaux de formation en Afrique.

30. Pour terminer, il a informé la Conférence qu'au cours de la seconde phase de la Décennie, la CEA mettrait l'accent sur le développement et l'entretien des infrastructures; la mise en oeuvre des programmes de formation; la coopération et l'intégration des compagnies aériennes africaines; les études à réaliser en vue de créer des compagnies aériennes multinationales; et l'organisation d'une réunion technique consultative sur les projets de transports aériens de la seconde phase de la Décennie.

31. La Conférence a pris note des activités de la CEA dans le domaine des transports aériens.

B. Les insuffisances du réseau africain des transports aériens et moyens à mettre en oeuvre pour une amélioration / point 4b) de l'ordre du jour /

32. Après l'introduction de ce point de l'ordre du jour par un membre du secrétariat de la CEA qui a souligné la mauvaise connexion du réseau africain, deux documents ont été présentés respectivement par M. Kahuki, Président de la CAFAC et le Colonel Semret Medhane, Secrétaire général de l'AFRAA.

33. Le document TRANS/AIR/CONF/84/4/a présenté par M. Kahuki, soulignait l'importance de l'industrie des transports aériens qui connaissait un développement rapide et présentait incontestablement des avantages par rapport à d'autres modes de transport, dans la mesure où il permettait de relier rapidement et à relativement peu de frais les Etats africains entre eux et l'Afrique au reste du monde. Il n'en demeurait pas moins un secteur relativement sous-développé en Afrique. En effet, il ressortait des données statistiques pour 1982 relatives aux taux de croissance du trafic national et international en Afrique que les liaisons aériennes intra-africaines laissaient toujours à désirer : pour se déplacer d'une ville africaine à l'autre il fallait passer plusieurs heures à attendre une correspondance, voire, dans certain cas, faire escale hors du continent.

34. Le document rappelait les données statistiques recueillies pour 1982 dans le cadre de l'étude effectuée par l'ITA pour le compte de la CAFAC et de la CEA et intitulée "Le développement optimal des services aériens", particulièrement en ce qui concernait le trafic sous-régional, régional et interrégional. Il soulignait le faible volume global du trafic africain, la concentration des liaisons aériennes sur un petit nombre de lignes à densité relativement élevée et le manque de correspondances adéquates permettant de se rendre d'un pays à l'autre. Un certain nombre de services essentiels faisaient encore défaut; toutefois, avant de créer de nouveaux services, il importait d'améliorer ceux qui existaient déjà. L'AFRAA se proposait de mettre en place un système de grille qui permettrait d'organiser les vols intra-africains de façon à pouvoir relier n'importe lequel des pays africains par au moins un service quotidien.

35. Le document énumérait certains des facteurs qui entravaient le développement des transports aériens en Afrique et exposait, outre un certain nombre de mesures proposées à cet égard, les activités menées par la CAFAC en vue d'améliorer la situation de ce secteur. L'entretien des aéronefs et la facilitation constituaient deux domaines d'importance capitale pour le développement de l'industrie des transports aériens. En conclusion, la CAFAC estimait que la solution aux problèmes de l'industrie des transports aériens en Afrique passait par le développement de la coopération. Il fallait en particulier développer la coopération entre les Etats africains par l'adoption d'une approche plus libérale en matière d'octroi des droits de cinquième liberté; par la signature et la ratification de la Convention portant création de la Conférence africaine sur les tarifs aériens, afin qu'elle entre en vigueur au plus tôt; par la prestation d'une assistance aux compagnies aériennes en vue de la modernisation de la flotte; par la promotion du tourisme; et, enfin, par la création de compagnies aériennes sous-régionales et, ultérieurement, d'une compagnie panafricaine. En outre, les compagnies aériennes africaines devaient coopérer dans le domaine commercial (accords de pool, représentation commerciale, exploitation conjointe, accords en matière de réservation, accords interlignes, partage de la capacité, harmonisation des horaires, etc.); dans le domaine technique (création et exploitation en commun d'installation d'entretien,

utilisation conjointe du matériel au sol dans les aéroports, uniformisation des programmes de formation, notamment dans le domaine technique, création d'un pool de pilotes détachées, assistance sur les aéroports, etc.); dans le domaine du financement et l'acquisition d'aéronefs, et devraient mettre leurs ressources en commun en vue d'acquérir du matériel aux meilleures conditions afin de normaliser leur équipement et de réduire les coûts d'entretien et de revision.

C. Les insuffisances du réseau africain des services aériens, moyens à mettre en oeuvre pour une amélioration /point 4b) de l'ordre du jour/

36. Présentant le document TRANS/AIR/CONF/84/4/b, le Colonel Semret s'est félicité de ce que les pays africains aient exprimé leur volonté d'union et aient reconnu que les transports étaient indispensables à la réalisation de cette unité. En effet, les arrangements en vigueur entre les Etats africains en matière d'octroi des droits de trafic ne permettaient pas, à l'heure actuelle, de parvenir à cet objectif. S'il n'était pas procédé à un échange généralisé des droits de trafic c'était en partie parce que ceux qui existaient n'étaient pas activement exploités; par ailleurs, l'échange des droits de trafic entre pays africains et non africains avait favorisé les compagnies aériennes non africaines. La situation actuelle était due aux restrictions en matière de droit de trafic, à l'insuffisance des équipements, au manque d'harmonisation des horaires et à des limitations d'ordre financier. Cela donnait lieu à des conflits d'intérêt entre les transporteurs nationaux exploitant des lignes continentales ainsi qu'à l'adoption de politiques restrictives par les transporteurs ne désirant pas exploiter ces mêmes routes.

37. Le Colonel Semret a déclaré qu'il serait possible de résoudre ces problèmes en appliquant les principes suivants :

a) Les droits de première et deuxième liberté en vue de l'exploitation des routes les plus directes et les plus rentables devraient être octroyés par tous les Etats africains à toutes les compagnies aériennes africaines sans restriction et sous réserve du respect des conditions de sécurité définies par chaque pays;

b) Sur les routes est ouest, et en général sur les quatre corridors identifiés par le système de grille de l'AFRAA, les troisième et quatrième libertés devraient être octroyées à toutes les compagnies aériennes sans autre restriction qu'une limite de trois vols par semaine; les droits de cinquième liberté pour les vols à escales multiples sur les routes est ouest devraient être précédé d'un accord d'échange réciproque;

c) Ces mêmes principes directeurs devraient s'appliquer à l'exploitation des lignes nord sud; toutefois, il fallait reconnaître le droit des transporteurs des pays du Nord à savoir accès au trafic au titre de la sixième liberté;

d) Il convenait de restreindre la pénétration des transporteurs non africains dans les marchés africains en définissant des sphères d'influence réservées aux compagnies aériennes africaines.

38. Après la présentation du document TRANS/AIR/CONF/84/4/a par le Président de la CAFAC et du document TRANS/AIR/CONF/84/4/b par le Secrétaire général de l'AFRAA, les participants se sont demandé comment en aborder la discussion, étant donné qu'ils ne se limitaient pas aux seuls problèmes des libertés de l'air. Le Secrétaire exécutif adjoint par intérim de la CEA a proposé que la Conférence débattenne en premier lieu les problèmes généraux liés aux libertés de l'air pour se limiter à l'ordre du jour qu'elle avait adopté. Après avoir entendu de nombreuses propositions, la Conférence a décidé d'aborder tout d'abord les problèmes généraux, conformément à l'ordre du jour, en insistant particulièrement sur les questions relatives à l'accroissement de la viabilité et de la rentabilité des compagnies aériennes; à l'instauration d'une coopération commerciale, technique et financière entre ces compagnies; et à la solution du problème de transfert des recettes.

39. Au cours des débats, un représentant a fait observer qu'étant donné que les décisions relatives aux vols d'affrètement avaient des répercussions sur les vols réguliers, la Conférence devait recommander aux Etats membres une politique à suivre en ce domaine. A son avis, la congestion des aéroports était souvent due au fait que les équipements et les infrastructures aéroportuaires étaient dépassés. Un autre représentant a appelé l'attention sur les recommandations adoptées lors de la réunion conjointe IATA/AFRAA tenue à Nairobi (Kenya) et portant sur les mesures à adopter pour pallier les insuffisances du réseau des transports aériens africains. Un autre représentant a résumé le contenu de ces recommandations : coopération, coordination entre compagnies aériennes africaines, facilitation et établissement des horaires.

40. Plusieurs représentants ont estimé que la sauvegarde des compagnies aériennes africaines passait par leur intégration à l'échelle sous-régionale ou régionale. Un intervenant a déclaré que cette intégration était entravée par la protection égoïste des intérêts. Un autre a proposé que la Conférence envisage d'adopter une résolution sur l'intégration des compagnies aériennes africaines. Il a été suggéré que la création d'une chambre de compensation permettrait de résoudre les problèmes de transfert des recettes entre pays africains ne disposant que de maigres ressources en devises et qu'il conviendrait d'envisager des accords de troc.

41. Résumant les débats, le Président de la CAFAC a déclaré qu'il importait de définir clairement les rapports entre les problèmes généraux et la cinquième liberté en se référant, chaque fois que possible, aux décisions adoptées précédemment. Les participants, s'étant accordé à reconnaître l'importance de la coopération, la Conférence devrait énumérer les divers types de coopération propres à favoriser le développement des transports aériens africains. A son avis, le problème des transferts des recettes pouvait être résolu par la création d'une chambre de compensation. Par ailleurs, les participants devaient tenir compte des données qui avaient été fournies précédemment par le représentant de l'OUA au sujet de l'existence d'un descriptif de projet qui avait été soumis au PNUD pour financement et concernant l'étude de faisabilité relative à la création d'une compagnie aérienne panafricaine.

42. Le Secrétaire général de l'AFRAA s'est demandé s'il était vraiment nécessaire d'attendre que l'unité soit devenue réalité avant de tenter de résoudre les problèmes relatifs aux droits de trafic, compte tenu du fait que les participants s'étaient accordés à reconnaître l'importance de la coopération et avaient entendu une proposition relative à l'élaboration de la liste des domaines éventuels d'une telle coopération.

Les obstacles à l'octroi des droits de trafic notamment ceux de la cinquième liberté (point 5 de l'ordre du jour)

Les effets de la cinquième liberté sur les stratégies de développement des services aériens (point 5 de l'ordre du jour)

43. La Conférence a décidé d'examiner ensemble tous les documents présentés au titre des points 5 et 6 de l'ordre du jour (thèmes 2 et 3 et documents TRANS/AIR/CONF/84/5/a, 5/b et 6).

44. Le premier de ces documents (TRANS/AIR/CONF/84/5/a) a été présenté par M. Savané, qui a souligné la complexité des problèmes relatifs à l'octroi des droits de cinquième liberté; ces problèmes résultaient tant de l'importance des transactions envisagées que de la récession économique. L'orateur a axé son intervention sur un certain nombre de points.

45. Le transport aérien subissait les conséquences de la récession économique mondiale qui frappait plus qu'ailleurs tous les domaines de l'économie africaine. Se référant à un document récent publié par la BAD, il a montré que sur le plan financier, les pays africains restaient très endettés. Sur le plan démographique, on assistait à une évolution contradictoire alarmante: à un taux généralement élevé

de croissance démographique s'opposait un fléchissement considérable de la population active, et même le secteur agricole, qui occupait cependant la majorité de la population africain, n'était pas épargné. La crise économique était responsable du fait que c'était en Afrique que se trouvaient la majorité des pays les moins avancés.

46. Quelle que soit l'origine de cette situation économique dépressive (crise du pétrole ou phénomènes cycliques), le transport aérien en avait toujours ressenti durement les effets, à tel point que l'OACI avait décidé de convoquer la première conférence spéciale devant permettre aux Etats membres de rechercher des solutions à tous les problèmes majeurs.

47. Avant de rappeler la définition des libertés de l'air, M. Savane Vassiriki a insisté sur l'importance du concept de souveraineté nationale et sur le caractère évolutif, dans le temps et dans l'espace, des valeurs à donner aux libertés de l'air, qui n'étaient autre chose que l'octroi des droits d'exploitation d'ordre technique et commercial par le biais de négociations bilatérales.

48. L'accord de Bermudes (Etats-Unis d'Amérique, Royaume-Uni) servait toujours de référence en ce domaine. Mais les Etats-Unis voulant aller plus loin n'avaient cessé depuis de modifier leur politique dans le sens de la libéralisation à outrance. Cette politique, qui ne respectait pas toujours la souveraineté nationale, avait été rejetée par le reste du monde lors de la deuxième Conférence du transport aérien. Depuis 1979, ce pays avait donc cherché à faire adopter le principe du "ciel ouvert" par l'internationalisation du trafic. Ce principe ne limitait pas la souveraineté des Etats, mais son application dans le cadre des pays du tiers monde, et en particulier en Afrique, aurait entraîné la disparition de nombreuses compagnies nationales sous la forte pression de la concurrence.

49. M. Savane a rappelé qu'une étude CEA/OACI (Doc. 8419/AT/718) avait déjà recommandé, dès 1964, la libéralisation des droits de trafic en Afrique, alors que les coûts d'exploitation, du fait de l'insuffisance du trafic, étaient très élevés. Depuis, le nombre des compagnies se multipliant à la faveur de la fragmentation politique, le secteur international africain, qui comptait le plus grand nombre de compagnies (47), avait réalisé sur le plan mondial le plus faible volume de trafic (4,8 p. 100) et les plus faibles recettes (3,9 p. 100) et avait enregistré le plus faible taux de croissance (2,9 p. 100). Le niveau de vie généralement médiocre constaté dans de nombreux pays africains contribuait également à désavantager le transport aérien. Devant de tels faits, les ministres africains des transports, des communications et de la planification avaient recommandé aux Etats de faciliter l'octroi des droits de cinquième liberté aux compagnies africaines. Ayant appliqué cette décision, la Côte d'Ivoire avait toujours été favorable au regroupement des compagnies et avait accordé de nombreuses facilitations,

notamment au titre de la cinquième liberté, à plusieurs partenaires africains qui, cependant, pour la plupart, lui ont refusé la réciprocité. Par ailleurs, des offres de facilitation émises par un pays ont été ignorées par des compagnies africaines du fait de l'insuffisance du trafic. Le nombre de compagnies recherchant l'octroi des droits de cinquième liberté sur des lignes où le trafic évoluait plus lentement entraînait la chute des coefficients de remplissage et la détérioration de la qualité des services. Dans ces conditions, M. Savane a suggéré que la solution résidait plutôt dans le sens de l'intégration des compagnies africaines par leur regroupement, sinon au niveau régional, du moins au niveau sous-régional. Les expériences qu'elles avaient acquises individuellement, a-t-il conclu, devraient leur permettre d'oeuvrer en commun au développement de cette coopération bénéfique à l'avenir du transport aérien en Afrique.

50. Présentant le document TRANS/AIR/CONF/84/5/b, M. Emeni a tout d'abord présenté les excuses de son Directeur général, le Capitaine Banfa, qui regrettait de ne pouvoir participer en personne aux travaux de la conférence.

51. Il a ensuite brièvement évoqué l'historique des transports aériens internationaux ainsi que les problèmes liés à l'obtention des droits de cinquième liberté, problèmes qui pouvaient être soit d'ordre économique soit d'ordre politique. Sur le plan économique, étant donné la faiblesse de l'économie des pays africains, les Etats avaient été amenés à adopter des politiques protectionnistes en faveur des compagnies nationales. Par ailleurs, les échanges commerciaux intra-africains demeuraient très faibles. L'orateur a évoqué les problèmes de surcapacité, de manipulation des tarifs et d'adhésion aux principes de réciprocité, qui entravaient tous les échanges de droits de trafic. Abordant, ensuite l'aspect politique, il a souligné que les problèmes d'ordre politique et idéologique, de même que ceux relatifs à la sécurité nationale, faisaient partie des causes de la non-obtention des droits de cinquième liberté.

52. M. Emeni a indiqué un certain nombre de solutions de compromis permettant de remédier à ces problèmes : promotion du commerce intra-africain; création de compagnies aériennes multinationales; conclusion d'accords de coopération commerciale entre compagnies aériennes africaines; élaboration de mémorandums d'accord confidentiel de durée limitée entre pays africains; et, enfin, non-octroi des droits de cinquième liberté en Afrique aux transporteurs non africains.

53. En l'absence de M. Pacoudi un membre du secrétariat a présenté le document TRANS/AIR/CONF/84/6. En introduction il a souligné que, malgré le rôle essentiel du transport aérien dans l'intégration et le développement économique et social de l'Afrique, ce secteur se caractérisait par certains aspects négatifs : coûts d'exploitation trop élevé, instabilité et insuffisance du trafic et disparité du réseau. Pour améliorer cette situation, les compagnies africaines devaient coopérer entre elles et asseoir leur exploitation sur la base de droits commerciaux, notamment ceux de cinquième liberté.

54. Avant d'aborder le sujet principal, le document rappelle en quoi consistaient les six libertés de l'air et a fourni des précisions sur la pratique du cabotage, peu courante en Afrique. Cependant, du fait de son importance pour le développement des relations aériennes en Afrique, la cinquième liberté avait toujours retenu l'attention des responsables du transport aérien en Afrique. C'est ainsi que la CAFAC avait adopté la recommandation S 5-18 demandant aux Etats d'accorder les droits de cinquième liberté; que les ministres africains des transports, des communications et de la planification avaient à plusieurs reprises adopté des résolutions visant principalement à faciliter l'octroi des droits de cinquième liberté (résolutions ECA/UNTACDA/Res. 79/5, 81/19, 83/34); et que l'OUA avait pour sa part, adopté la résolution CM/Res. 980 (XXXIII) sur ce même sujet.

55. Quand aux effets, il a indiqué que la cinquième liberté contribuait directement et avant tout à améliorer les services aériens, non seulement en permettant d'élargir le réseau encore très lâche, mais surtout en rendant possible de nombreuses liaisons aériennes qui n'auraient pu survivre par le simple jeu d'exploitation au titre des troisième et quatrième libertés. Par ailleurs, la cinquième liberté, en développant les possibilités d'échange, augmentait la fréquence encore très faible des vols intra-africains et, en suscitant l'esprit de concurrence, améliorait la qualité des services offerts. De même, l'octroi des droits de cinquième liberté entre certains points permettrait de rendre plus opérationnelle la grille proposée par l'AFRAA, dont l'objectif était de favoriser le développement des échanges intra-africains dans le sens est-ouest.

56. Du point de vue financier, l'octroi des droits de cinquième liberté, en assurant l'élargissement du réseau, permettait non seulement une utilisation plus rationnelle de la flotte mais aussi une amélioration de la productivité, ce qui se traduisait par un accroissement de la rentabilité des compagnies. Mais pour cela, il fallait gérer de manière adéquate la répartition de l'offre entre la cinquième liberté d'une part et la troisième et quatrième libertés de l'autre. Selon les cas illustrés par des exemples précis, les effets de la cinquième liberté assure la survie d'une ligne en augmentant sa rentabilité, mais aussi, à l'inverse, elle peut porter préjudice à la rentabilité même des compagnies si elle n'est pas gérée d'une manière adéquate. En conclusion, pour améliorer leur réseau

et leurs services aériens. les pays africains devaient favoriser l'octroi des droits de cinquième liberté en acceptant les inconvénients qui pourraient en découler, et cela ne serait pas trop cher payer eu égard à l'importance de l'objectif à atteindre.

57. Afin d'aider à mieux circonscrire les débats dans le cadre précis du mandat qui leur avait été confié, le Président a d'abord rappelé la teneur des résolutions ECA/UNTACDA/Res. 79/6 et 83/34. Les participants ont alors procédé à une discussion approfondie et à un échange fructueux de points de vue. Plusieurs points ont été abordés :

a) L'application des résolutions précédemment adoptées sur l'octroi des droits de trafic avait toujours soulevé de nombreux problèmes, dont les deux principaux étaient, d'une part le protectionnisme adopté par les Etats pour des raisons d'exiguïté du marché, et, d'autre part, la grande multiplicité des compagnies nationales créées par les Etats dans un souci majeur d'expression de la souveraineté nationale;

b) Eu égard aux multiples difficultés qui faisaient obstacles à l'octroi des libertés de l'air, spécialement de la cinquième liberté, difficultés qui avaient été identifiées par les délégués sur la base notamment de l'expérience pratique acquise lors des négociations ou de l'exploitation de ces droits, la question s'était posée de savoir s'il ne fallait pas plutôt aborder le problème du développement du transport aérien en Afrique sous l'angle de l'intégration des compagnies aériennes. On avait, en effet, fait observer que les résolutions adoptées étaient surtout des moyens devant permettre d'atteindre cette intégration, laquelle contribuerait à aplanir bon nombre des obstacles entravant l'octroi des droits de trafic. Quelques expériences vécues par certaines compagnies aériennes, en particulier, Air Afrique, venaient appuyer cette approche. De même, dans le cadre de ses activités la CAFAC avait adopté la "Déclaration des droits de trafic" définissant les actions à entreprendre. Ce document mettait en particulier l'accent sur la nécessité de prendre en considération les conditions de trafic sur les axes à négocier. Par ailleurs, dans le but d'aider les Etats à résoudre à l'amiable les cas de litige ayant pour origine l'exploitation des droits de liberté de l'air, la CAFAC avait mis en place un mécanisme de consultation qu'elle tenait à la disposition des Etats membres à leur demande;

c) Un consensus s'étant dégagé en faveur de la création de compagnies sur une base multinationale, les participants se sont demandés quelle forme d'intégration il convenait de recommander en vue d'assurer le développement harmonieux du transport aérien africain et, partant, de faciliter l'octroi des libertés de l'air. Différentes formules avaient été avancées, mettant l'accent sur la nécessité de procéder par étapes successives : coopération dans le domaine technique; coopération en matière d'exploitation; octroi des libertés de l'air;

mise en commun des moyens tant matériels et financiers que de formation; création de compagnies multinationales et de compagnies sous-régionales; et, enfin, création d'une compagnie panafricaine conformément aux directives énoncées dans le Plan d'action de Lagos. A ce stade des débats, il avait été jugé plus prudent d'envisager une période de transition, étant donné que l'établissement de ces regroupements de compagnies demandait un temps de réflexion. Durant cette période seraient engagées les études nécessaires et serait mis en place un mécanisme en vue de l'exécution des activités ci-dessus;

d) Des propositions concrètes ont été émises et examinées à cet effet par les participants, qui ont demandé au comité de rédaction de les formuler de façon plus précise. Ces propositions portaient sur la nécessité de promouvoir la coopération entre les compagnies africaines à travers l'AFRAA; la nécessité de mobiliser les ressources en vue d'encourager l'intégration des compagnies aériennes en Afrique et de créer des banques sous-régionales pour faciliter les transferts de recettes; la facilitation de l'octroi des libertés de l'air, conçue sur la base d'arrangements de compensation appropriés; et la création d'un comité technique de coordination composé de la CAFAC, l'AFRAA, l'OUA et la CEA ainsi que d'un certain nombre d'experts, chargé de suivre les études à entreprendre et de mettre en place et coordonner le programme des actions concrètes à réaliser.

Mesures propres à faciliter l'échange des droits de trafic notamment ceux de la cinquième liberté (point 7 de l'ordre du jour)

58. La Conférence a décidé d'examiner ensemble tous les documents présentés au titre du point 7 de l'ordre du jour (thème 4, documents 7/a, b, c, d et e).

59. Avant de présenter le document TRANS/AIR/CONF/84/7/a, intitulé "la taxe compensatoire liée à l'exploitation des droits de cinquième liberté", M. Moukayi a expliqué que différents engagements n'avaient pas permis à son ministre de participer en personne aux travaux de la Conférence. Par ailleurs, il a précisé que le document dont il a fait lecture représentait la position du Gabon.

60. L'orateur a ensuite rappelé que le trafic au titre des troisième et quatrième libertés était généralement considéré comme "trafic principal" et que la cinquième liberté, jugée par bon nombre d'exploitants comme indispensable à la viabilité commerciale de l'exploitation, notamment en ce qui concernait les services internationaux à escales multiples, posait des problèmes auxquels on ne pouvait trouver que des solutions à portée limitée. En Afrique, pour des raisons économiques, les Etats avaient plutôt tendance à développer des liaisons aériennes majeures sur les axes Nord-Sud et vice-versa, ainsi que certaines liaisons interafricaines à forte densité de trafic, négligeant ainsi les liaisons interrégionales.

61. Dans le cadre de la Décennie pour les transports et les communications en Afrique, les responsables africains n'avaient cessé d'attirer l'attention des Etats sur des solutions propres à améliorer le réseau africain. Ils avaient, entre autres, souligné l'importance de la coopération entre compagnies aériennes africaines, de leur intégration et de l'échange mutuel des droits de trafic (Résolution CM/Res. 804 (XXXV) et ECA/UNTACDA/Res. 79/6). Concernant la taxe compensatoire liée à l'exploitation des droits de cinquième liberté, M. Moukayi a indiqué que le Gabon avait exprimé son point de vue à cet égard tant en 1979 qu'en 1982, lors de la sixième plénière de la CAFAC, puis du colloque organisé par cette institution. La compensation ne devait intervenir que lorsqu'il y avait des résistances d'ordre psychologique. Tout en reconnaissant que le calcul des compensations n'était pas une opération facile, du fait des nombreux paramètres entrant en ligne de compte, l'orateur a indiqué qu'il conviendrait de n'appliquer cette taxe que sur des axes à fort trafic, ce qui excluait une telle pratique sur les lignes à défricher, les routes inexploitées et les lignes existantes mais à faible trafic. Dans ce contexte, Air Afrique et Ethiopian Airlines donnaient l'exemple d'une coopération réussie. L'application de la taxe de compensation également devait tenir compte du fait que le développement des lignes, même à fort trafic, exigeait un certain temps.

62. M. Moukayi a suggéré que l'on envisage un marché de troc afin de ne pas bloquer inutilement la cession des droits de cinquième liberté faute d'une quote-part financière, l'essentiel étant que les deux parties puissent trouver leur compte dans ce marchandage. Ce n'était que dans ces conditions que tous les discours sur la solidarité africaine et l'intégration économique du continent prendraient tout leur sens.

63. En l'absence de M. Taieb, un membre du secrétariat a présenté le document TRANS/AIR/CONF/84/7/b intitulé " Régionalisation du transport en Afrique". En introduction, l'étude présentait en chiffres la situation de l'Afrique : ce continent, de 30 millions de km², 560 millions d'habitants et 2 milliards de dollars de production globale brute, disposait de 2 450 avions commerciaux mais ne représentait que 5,2 p. 100 de la production mondiale en passagers-km transportés. En 1982, les coûts d'exploitation des compagnies aériennes africaines étaient supérieurs de 82 p. 100 à la moyenne mondiale (81 cents des Etats-Unis contre 42,5).

64. Sur le plan socio-politique, la fragmentation du continent en unités nationales de dimensions inégales constituait un premier obstacle à la libéralisation du transport aérien en Afrique. En outre, les Etats avaient, dès leur accession à l'indépendance, créé leurs propres compagnies et cette dispersion avait eu des effets néfastes sur le secteur des transports aériens en Afrique. Et partant, les Etats d'une même région avaient de bonnes raisons de favoriser avant tout leurs relations mutuelles.

65. Les Etats devaient faire face à un problème fondamental, à savoir la satisfaction des besoins réels de la collectivité africaine, tout en tenant compte des contraintes exogènes d'ordre politique, économique et humain. Il importait donc de rechercher une solution en matière de politique aéronautique africaine. Or, le transport aérien en Afrique était toute une problématique, car les Etats faisaient preuve de tendances divergentes. Le continent avait connu des exemples de tentatives malheureuses de regroupement.

66. Pour ce qui était de la cinquième liberté, les Etats continuaient de s'opposer à la libéralisation de l'octroi de ce droit. Le Conseil arabe de l'aviation civile avait agi dans le même sens. De même, l'intégration des compagnies maghrébines n'avait pas encore été réalisée et les différentes recommandations des réunions sous-régionales sur l'intégration des compagnies aériennes africaines étaient restées lettre morte. Enfin, la Convention portant création de la Conférence africaine sur les tarifs aériens n'avait pas encore pu être ratifiée. Ces échecs étaient dus au fait que les Etats, dans leur majorité, demeuraient convaincus qu'ils défendaient ainsi l'intérêt de leurs compagnies nationales.

67. Le transport aérien en Afrique avait vocation de service public et restait l'un des principaux agents au service de l'économie nationale. Son rôle dans la promotion industrielle et touristique était primordial. Enfin, il permettait de renforcer tant le prestige national que les relations internationales. Toutefois, le rôle du transport aérien n'était pas le même dans tous les pays et des facteurs d'ordre politique dénaturaient parfois les approches adoptées. Pour toutes ces raisons, le développement du transport aérien en Afrique ne pouvait être examiné que dans le contexte global du développement économique et social avant d'être replacé dans le cadre de la stratégie internationale de développement.

68. Pour résoudre ces problèmes, il fallait recourir davantage à l'honnêteté intellectuelle, à la volonté de travail, à la capacité créative, à la solidarité entre tous les Etats et au respect du droit de tous les Etats de la région. Les perspectives de développement devraient passer, sur le plan technique, par la standardisation des flottes; la mise en place de pools de pièces de rechange; l'achat collectif de carburant; l'adoption de convention d'assurances collectives; et enfin l'application des différentes recommandations adoptées par les réunions sous-régionales organisées par la CAFAC et relatives à l'intégration des compagnies aériennes. Sur le plan commercial, elles passaient par l'amélioration de la productivité et la maîtrise des coûts du système de transport aérien en Afrique.

69. Devant la situation alarmante de l'économie africaine, seule l'expression concrète de la volonté politique à tous les niveaux permettrait l'instauration d'une coopération véritable, l'harmonisation des politiques des compagnies aériennes, l'intégration des compagnies et le développement optimal des services aériens en Afrique.

70. Dans le document TRANS/AIR/CONF/84/7/c, qu'il a présenté aux participants, Mr. Dan Langeler a indiqué d'éventuels principes directeurs permettant d'ouvrir la voie aux discussions entre les compagnies aériennes et les institutions gouvernementales chargées des questions de l'aviation civile. Il a souligné l'importance des compagnies aériennes en tant qu'agents du progrès économique et a déploré que la récession économique mondiale ait eu des répercussions sur leurs politiques en matière d'octroi des droits de cinquième liberté. Seules des négociations approfondies entre les compagnies aériennes permettraient de mettre en place des services répondant aux besoins du public africain.

71. Mr. Langeler a présenté trois propositions d'ordre pratique. En premier lieu, des transporteurs se trouvant dans des pays voisins devraient conclure des accords de pool multilatéral ou tripartite, ce qui permettrait de réduire la surcapacité sur un itinéraire donné, d'améliorer les facteurs d'utilisation, d'augmenter les bénéfices et de réduire les coûts d'opération. En deuxième lieu, les transporteurs devraient conclure un accord de "location d'espace", particulièrement lorsque le volume du trafic ne justifiait, ni sur le plan économique, ni sur le plan financier, l'établissement de liaisons directes et lorsque les gouvernements des pays des compagnies aériennes respectives souhaiteraient un tel accord. En troisième lieu, enfin, on pouvait envisager que le transporteur de l'Etat numéro un, qui avait déjà conclu un accord en matière de services aériens avec les transporteurs de deux autres pays, conclut avec le transporteur numéro trois un accord lui permettant d'exercer les droits au titre de la troisième et de la quatrième libertés de ce transporteur dans le pays du transporteur numéro deux. Un tel accord pourrait être conclu là où il n'y avait pas suffisamment de matériel volant pour desservir un itinéraire; où il existait un grand nombre de places offertes par deux transporteurs sur cet itinéraire; où l'un des deux transporteurs n'était pas en mesure de satisfaire la demande; là, enfin, où les deux transporteurs pouvaient partager les recettes.

72. Pour ce qui était de l'application des propositions ci-dessus, étant donné le consensus politique et économique réalisé par les Etats membres de la Conférence de coordination du développement de l'Afrique australe, l'orateur a recommandé que ces Etats adoptent, pour une période donnée, les stratégies suivantes :

a) restructuration et rationalisation du réseau des services aériens dans la région, les transporteurs desservant alors une région frontalière ou géographique qui constituerait un marché unique;

b) coordination de leurs activités en matière d'établissement des tarifs, de sorte qu'aucun transporteur de la région ne tenterait d'appliquer des tarifs sans consulter au préalable les autres compagnies intéressées;

c) établissement de relations commerciales étroites en matière de manutention, d'achat de carburant, etc;

d) échange aussi libéral que possible des droits de trafic, en mettant l'accent sur l'octroi des droits de cinquième liberté qui devrait être négocié là où cela est pratique et souhaitable et sans ingérence d'organismes extérieurs.

73. En conclusion, N. Langeler a recommandé aux compagnies aériennes africaines de mettre en commun leurs ressources humaines et matérielles afin de mieux satisfaire les besoins du passager africain.

74. Présentant le document TRANS/AIR/CONF/84/7/d, M. Johanny Guirma a déclaré que les expériences tirées des négociations sur les accords bilatéraux engagées par les pays africains conduisaient à deux séries de difficultés qui entravaient le développement du transport aérien en Afrique. Il a cité tout d'abord des facteurs exogènes ci-dessous au système, ayant pour origine l'expression de la souveraineté nationale :

a) Le refus des Etats de négocier pour diverses raisons, dont le manque d'intérêt, la concurrence, l'égoïsme plus rarement pratiqué mais cependant plus préjudiciable;

b) Les interventions politiques qui précédaient ou accompagnaient les négociations et en modifiaient la nature au mépris des principes du transport aérien international. Les parties qui subissaient ces pressions cherchaient en général à faire échouer les négociations. Il importait que les prérogatives techniques prévalent désormais dans toutes les négociations;

c) Certaines conditions géographiques qui posaient des problèmes délicats, tels que la nécessité de mettre en oeuvre des moyens trop coûteux sur certaines liaisons. Il convenait donc d'envisager dans ces cas des formules acceptables de compensations;

d) La méconnaissance des techniques du transport aérien par certaines personnes chargées de mener les négociations. Ces pratiques devraient être abandonnées par les Etats;

e) Le problème fondamental des transferts de fonds qui continuait à freiner le développement du transport en Afrique. La future création d'un fonds monétaire africain pourrait apporter la solution à ce problème. A cette série de facteurs s'ajoutait la complexité des formalités aux aéroports.

75. Parmi les facteurs endogènes inhérents au système lui-même, il fallait compter :

- a) L'insuffisance des contreparties accordées par l'une ou l'autre des parties, un juste équilibre permettant de faciliter les négociations;
- b) La concentration sur certaines liaisons, provoquant une situation de redondance, laquelle entraînait une forte baisse des coefficients de remplissage.
- c) L'usage abusif de la sixième liberté délibérément pratiqué par certaines compagnies (jusqu'à 90 p. 100 de leur exploitation). Ces compagnies attiraient toujours la méfiance de leurs partenaires potentiels;
- d) La valeur commerciale d'un point qui n'était pas toujours évidente. Toutefois, des ajustements pondérés permettaient parfois de mieux équilibrer les avantages mutuels des parties contractantes.

76. M. Guirma a conclu son intervention en remarquant que la cinquième liberté ne correspondait pas toujours aux intérêts des compagnies et qu'en complément à la cinquième liberté, d'autres mesures (coopération entre les compagnies, autorisations spéciales d'embarquer, accords commerciaux de lignes) pouvaient contribuer à améliorer la situation du transport aérien en Afrique.

77. Le représentant de l'Organisation de l'unité africaine (OUA) a présenté la document TRANS/AIR/CONF/84/7/c intitulé "Tentative pour la conclusion d'un accord multinational sur les services aériens en Afrique". Le rôle capital que jouait le secteur des transports et des communications dans le développement économique de l'Afrique en avait fait l'une des préoccupations majeures de l'OUA, d'où son énonciation dans la Charte même de l'Organisation. C'est pourquoi l'OUA attachait une importance toute particulière au développement du transport aérien en Afrique.

78. Au cours des années 1960, après la création de l'OUA, les activités du secrétariat général avaient visé à faire prendre conscience aux Etats membres de la nécessité d'une coopération étroite dans ce sous-secteur. Cette période a été marquée par un certain nombre de réunions de "bon voisinage" entre les Etats de l'Afrique orientale et centrale et des commissions sectorielles, dont la sous commission sur le transport aérien et l'aviation civile. Le sixième sommet des Etats de l'Afrique orientale et centrale, tenu en janvier 1970 avait recommandé la convocation de la sous commission en vue d'étudier les obstacles rencontrés lors de l'octroi des droits de trafic sans restrictions. Cette dernière s'était réunie en novembre 1970 et avait demandé à l'OUA et à la CEA de préparer un projet d'accord multinational sur les services aériens; ce qui a été fait à la suite de diverses consultations. Toutefois, ce projet n'avait pu être examiné et les réunions de "bon voisinage" ne s'étaient pas poursuivies.

79. Certes, les Etats avaient, à plusieurs reprises, fourni la preuve de leur désir de coopérer; mais il semblait qu'il fut difficile de définir les modalités pratiques d'une telle coopération. Les travaux de la présente Conférence seraient donc couronnés de succès si les participants parvenaient à mettre au point des solutions d'ordre pratique à ce problème, qui avait, de longue date, retenu l'attention des Etats africains.

80. En conclusion, le représentant de l'OUA s'est félicité des efforts récemment déployés par l'ensemble des Etats africains en vue de parvenir à la libéralisation généralisée de l'octroi des droits de trafic et a souhaité que cet objectif devienne réalité.

81. Après ces présentations, le Président avait souligné que la plupart des problèmes soulevés concernant l'octroi des libertés de l'air avaient été examinés sous les points 5 et 6 de l'ordre du jour, par conséquent, il serait souhaitable que des propositions concrètes soient émises pour enrichir les idées déjà exprimées.

82. Il a été proposé de planifier les activités du Comité technique de coordination suivant des programmes à court, moyen et long terme. A court terme, il conviendrait de regrouper toutes les démarches, les activités à caractère commercial, y compris l'échange des droits de trafic; à moyen terme, il s'agirait de rendre effective l'intégration des compagnies par la création de compagnies multinationales; à long terme, il faudrait envisager l'intégration sous-régionale comme étape vers la création d'une compagnie panafricaine conformément au Plan d'action et à l'Acte final de Lagos.

83. Il a été recommandé de nouveau aux Etats d'utiliser au mieux le mécanisme de consultation mis en place par la CAFAC.

84. Il a été proposé d'inclure, dans le mandat du comité les tâches suivantes : inventorier les axes nécessaires à l'intégration économique et physique de l'Afrique; les classer selon qu'ils peuvent être développés par une harmonisation des horaires, ou par l'octroi des droits de trafic appropriés (dans ce dernier cas le comité serait amené à étudier les conditions d'octroi de ces droits); d'étudier les problèmes de coordination des tarifs; d'assurer la réalisation des objectifs des Etats en matière de coopération et d'intégration dans le domaine du transport aérien.

85. Un représentant a proposé que la composition du comité technique soit étendue de façon non seulement à inclure, l'OUA, la CEA, la CAFAC, l'AFRAA et des experts mais aussi à associer les compagnies aériennes à ses travaux.

86. En conclusion, la Conférence a demandé au comité de rédaction de prendre en compte toutes ces propositions lors de l'élaboration des conclusions générales.

Facilitation en Afrique (point 8 de l'ordre du jour)

87. En présentant les documents TRANS/AIR/CONF/84/3 et 84/8, au titre du point 8 de l'ordre du jour, le représentant du secrétariat a tout d'abord précisé que la facilitation avait des repercussions sur l'exercice du droit de trafic, car elle intervenait au début et à la fin des voyages aériens. Les difficultés de facilitation aux aéroports avaient toujours des effets négatifs, entraînaient une perte de temps à terre et se traduisaient par le gaspillage des ressources nationales. L'analyse de la situation actuelle de la facilitation en Afrique révélait que la facilitation ne faisait pas dans tous les Etats africains l'objet d'une organisation appropriée. Les obstacles à l'amélioration de la facilitation tenaient pour l'essentiel d'une part, à la documentation nombreuse et diverse, exigée pour les différentes formalités à accomplir à des fins de sécurité qui ne sont pas évidentes; et d'autre part, à la conception souvent non fonctionnelle des aéroports et à des procédures de contrôle excessivement nombreuses et contraignantes. Cela entravait en dernier ressort le développement économique et social du continent.

88. Le représentant du secrétariat a présenté un certain nombre de propositions propres à résoudre les problèmes qui se posent à la facilitation en Afrique tout en tenant compte des impératifs de sécurité et des intérêts économiques nationaux. Ces recommandations s'adressaient non seulement aux Etats africains, mais aussi aux compagnies aériennes et aux organisations internationales et régionales. En conclusion, il a indiqué que la facilitation n'était pas une fin en soi, mais qu'il s'agissait surtout de l'intégrer à un système de transport aérien international bénéfique et profitable à l'économie nationale des pays africains.

89. Au cours des débats, les participants se sont accordés à reconnaître qu'il importait de prendre des mesures en vue de rationaliser la facilitation (formalités de santé, d'immigration et de douane) et d'améliorer les arrangements pris par les compagnies aériennes concernant les conditions de confort et de commodité des passagers à terre (plus précisément, la qualité des services des compagnies aériennes). En effet, la lenteur des procédures à terre et les inconvénients qui en résultaient n'incitaient pas les hommes d'affaires à emprunter les compagnies aériennes africaines et n'étaient pas faits pour favoriser le tourisme.

90. Plusieurs intervenants ont évoqué les difficultés éprouvées par les passagers en transit dans certains pays africains pour obtenir des visas temporaires leur permettant de quitter l'aéroport. Toutefois, il ne s'agissait pas là d'un problème particulier à l'Afrique. Un représentant a proposé l'adoption d'une approche en deux temps : initialement les visas seraient requis pour les mouvements au sein d'une même sous-région mais seraient accordés de façon plus ou moins systématique. A un stade ultérieur, dans le cadre d'un accord séparé, aucun visa ne serait exigé. Ce système pourrait, à long terme, être appliqué à l'ensemble des Africains voyageant en Afrique même. Certains des obstacles qui entravaient les procédures de facilitation étaient dus au fait que les fonctionnaires d'immigration et des douanes étaient bien plus préoccupés par les impératifs de la sécurité nationale que par la fluidité des mouvements de passagers et de fret. Il serait possible de remédier à cette situation si les autorités intéressées prenaient conscience, par l'entremise des comités de facilitation recommandés par l'OACI, de ce que la majorité des passagers africains ne menaçaient en rien la sécurité des Etats; de même, il fallait que les fonctionnaires fussent informés des réformes en matière d'immigration, de douane et de visa. Un représentant a estimé que l'achat, par les Etats et les compagnies aériennes africaines, de matériel de pointe pour le contrôle et l'inspection des bagages permettrait de réduire les fouilles interminables. Un appel a été lancé en vue de la simplification et de l'uniformisation des procédures de facilitation. Il incomberait, le cas échéant, aux compagnies aériennes d'informer les passagers des conditions d'entrée dans chaque pays.

91. Les participants se sont accordés à louer la qualité de l'étude effectuée par le secrétariat de la CEA. Un certain nombre d'intervenants se sont félicités des recommandations qu'elle contenait et ont demandé qu'elle soit largement diffusée.

92. Le représentant de l'Union panafricaine des postes (UPAP) a prononcé une déclaration dans laquelle il a souligné l'importance de la facilitation pour le bon fonctionnement des services postaux. Il a soumis à la Conférence pour examen un projet de résolution sur la création d'un comité de contact entre les administrations postales et les compagnies aériennes.

93. Les participants se sont accordés à reconnaître que la facilitation était essentielle au service postal, mais ont estimé que la Conférence n'était pas habilitée à se prononcer sur une proposition engageant les organisations, les gouvernements et les compagnies. Il a été suggéré au représentant de l'UPAP de soumettre ladite proposition à la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification.

Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)

94. Aucune question n'a été soulevée à ce titre de l'ordre du jour.

VII. ADOPTION DU RAPPORT FINAL, DES RECOMMANDATIONS ET DES CONCLUSIONS (point 10 de l'ordre du jour)

95. A la séance plénière de clôture, le Rapporteur a présenté le projet de rapport de la Conférence, qui a été adopté après de légères modifications. Il a ensuite soumis aux participants le projet de déclaration élaboré par le Comité de rédaction. Après un long débat et un certain nombre d'amendements, la Conférence a adopté ce projet sous le titre de "Déclaration de Mbabane sur le transport aérien", devant être publiée séparément.

VIII. CLOTURE (point 11 de l'ordre du jour)

96. Dans les allocutions prononcées lors de la séance de clôture, le Secrétaire exécutif adjoint par intérim de la CEA et le Président du bureau ont remercié les participants de leur présence et les ont félicité d'avoir décidé de créer un comité technique chargé des questions relatives au transport aérien, qui aura pour tâche de suivre l'application des différentes résolutions adoptées par les instances supérieures. Ils ont souligné que ce comité devait entreprendre ses travaux le plus rapidement possible.

97. Le représentant du Kenya a proposé qu'une motion de remerciements soit adressée à la Reine régente, au Gouvernement et au peuple du Swaziland pour l'hospitalité dont ils ont fait preuve et les excellentes dispositions prises en vue du bon déroulement de la conférence.

98. Le Président a ensuite prononcé la clôture de la Conférence.

MOTION DE REMERCIEMENT

Les participants à la Conférence africaine sur les libertés de l'air,

Considérant l'accueil chaleureux que leur ont fait le peuple et le Gouvernement du Swaziland,

Notant avec satisfaction la qualité des services mis à leur disposition pour faciliter leur travail,

1. Expriment leur sincère gratitude à sa Majesté la Reine Régente, au Gouvernement et au peuple du Swaziland pour la très chaleureuse hospitalité qui leur a été accordée pendant leur séjour dans cette belle ville et pour la précieuse contribution du peuple du Swaziland au succès de la conférence;

2. Demandent à son Excellence Monsieur le Ministre des travaux publics et des communications ainsi qu'au Secrétaire exécutif adjoint de la CEA de bien vouloir transmettre la présente motion à sa Majesté la Reine Régente et au Gouvernement du Swaziland.