

46812

NATIONS UNIES

CONSEIL
ECONOMIQUE
ET SOCIAL



Distr.
GENERALE

E/CN.14/107
16 janvier 1961

ORIGINAL : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE
Troisième session
Point 8 de l'ordre du jour

RESSOURCES, INDUSTRIES ET

TRANSPORTS

Présenté par :

Le Représentant Régional de l'Organisation de l'Aviation

Civile Internationale

RESSOURCES, INDUSTRIES ET TRANSPORTS

Communication du Représentant

de

L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

La partie de l'étude sur les transports et le développement économique des pays de l'Afrique de l'Ouest (E/CN.14/63) présentée à la troisième session de la CEA qui traite du transport aérien (paragraphe 6 du chapitre 2) intéresse beaucoup l'OACI qui sait, par expérience, le rôle que l'aviation civile peut jouer en matière de développement économique, en particulier dans les pays dont les ressources ne sont pas encore pleinement exploitées.

Il est incontestable que depuis une vingtaine d'années, les transports aériens civils contribuent pour beaucoup à la mise en valeur du grand continent africain. Devant l'évolution impressionnante dont ce continent est maintenant le théâtre, il est non moins incontestable que, dans tous les pays africains, les transports aériens sont appelés à jouer un rôle dont on ne pouvait prévoir l'ampleur il y a quelques années. Ce processus est déjà commencé et le moment paraît venu d'appeler l'attention de la Commission sur la Convention relative à l'aviation civile internationale qui a été rédigée en 1944, à une époque où l'aviation civile se développait énormément dans un monde mal préparé à cette expansion. Le Préambule de cette Convention s'applique particulièrement bien, semble-t-il, à la situation actuelle du continent africain. Il est libellé comme suit :

"CONSIDERANT que le développement futur de l'aviation civile internationale peut contribuer puissamment à faire naître et à maintenir entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors

que tout abus qui en serait fait peut devenir un danger pour la sécurité générale, et

"CONSIDERANT qu'il est désirable d'éviter tout désaccord entre nations et entre peuples et de développer entre eux cette coopération dont dépend la paix du monde,

"EN CONSEQUENCE, les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transports aériens puissent être établis en donnant à tous des chances égales et exploitées d'une manière saine et économique;

Ont conclu la présente Convention à ces fins".

Cinquante-deux Etats sont à l'origine de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Ils ont reconnu que tout Etat était fondé à vouloir exploiter son espace aérien et les transports par avion au mieux de ses intérêts. Toutefois, ils ont compris qu'en raison du caractère essentiellement international de l'aviation civile, des mesures de coordination et une réglementation s'imposaient si l'on voulait éviter le chaos. Depuis 1944, le nombre des Etats membres de l'OACI a augmenté, il est maintenant de quatre-vingt trois et le temps a confirmé la sagesse de ceux qui avaient senti la nécessité d'un accord international sur l'aviation civile.

L'OACI a déjà été consultée, de temps à autre, par l'une ou l'autre des commissions économiques régionales des Nations Unies sur le rôle de l'aviation dans la lutte anti-acridienne, les communications, la cartographie, etc. et sur la formation technique du personnel. Toutefois, le moment est peut-être venu de rechercher s'il n'y aurait pas lieu de

substituer à ces arrangements spéciaux une association plus étroite entre les commissions économiques régionales et l'OACI et il convient de noter qu'à la session tenue l'an dernier à Genève, par le Conseil économique et social, plusieurs déclarations et résolutions ont appelé l'attention sur le rôle toujours plus étendu que devaient jouer les commissions économiques régionales dans la coordination des programmes des institutions spécialisées en vue, notamment, d'adopter des plans établis de concert.

A cet égard, il y a lieu de rappeler qu'à sa réunion d'Addis-Abeba, en juin dernier, la Conférence des Etats africains indépendants a recommandé que le Conseil africain de coopération économique convoque une conférence des directeurs de l'aviation civile et en a esquissé le mandat. Bien que ce mandat soit de caractère général, il est incontestable que l'OACI s'est déjà occupée de la plupart des travaux prévus. C'est ainsi, par exemple, que certaines des questions évoquées sont réglées par les standards internationaux et les pratiques recommandées de l'OACI qui sont en vigueur depuis un certain temps et qui sont acceptés par tous les Etats membres de l'Organisation et par un certain nombre d'autres Etats qui n'en font pas encore partie. D'autres questions, qui ne sont pas encore réglées par les standards de l'OACI, font depuis longtemps l'objet d'études dont les conclusions ont été publiées. Dans ces conditions, il est probable que les Etats membres intéressés n'entreprendront d'autres études et n'adopteront d'autres mesures en ces matières qu'en collaboration avec l'OACI et que les autres Etats intéressés tiendront à s'informer des résultats acquis par l'OACI dans ces domaines aéronautiques. Si la conférence projetée des directeurs de l'aviation civile est convoquée, l'OACI concourra volontiers à la préparation des documents et accepterait avec satisfaction une invitation à y assister.

La charte de l'OACI est la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago en 1944, qui la charge de presque toutes les questions concernant l'aviation civile internationale et, par conséquent, de la plupart des problèmes de l'aviation civile régionale et nationale. Les principaux points du mandat de l'OACI sont les suivants :

Principes généraux de la souveraineté sur l'espace aérien;

Droit de survol des territoires d'autres Etats;

Droit d'exiger une autorisation spéciale pour certains types de vol;

Nationalité des aéronefs;

Mesures destinées à faciliter la navigation et les transports aériens;

Fourniture de services de navigation aérienne aux aéronefs, c'est-à-dire :

aérodromes, contrôle de la circulation aérienne,

aides radioélectriques à la navigation, communications,

météorologie, etc.;

Navigabilité des aéronefs;

Compétence du personnel de conduite;

Normalisation des spécifications, des procédures, des conditions exigées en matière technique;

Reconnaissance réciproque des standards nationaux, etc..

Dès les premières années de son existence, l'OACI a fait de grands efforts pour libéraliser les transports aériens par l'établissement d'une convention multilatérale sur les droits de transport aérien. Elle n'y est pas encore parvenue. Les transports aériens internationaux sont donc régis, pour le moment, par un grand nombre d'accords bilatéraux définissant les conditions dans lesquelles les aéronefs de tel ou tel Etat ont le droit d'embarquer et de débarquer des passagers et des marchandises dans d'autres Etats. L'OACI n'a pas renoncé à résoudre le problème et en attendant d'y

réussir, elle a formulé certains principes auxquels les Etats membres doivent se conformer pour l'élaboration de leurs accords bilatéraux qu'ils s'engagent à faire enregistrer par l'Organisation.

L'une des plus importantes fonctions de l'OACI concerne les facilités et services pour la navigation aérienne qui assurent la sécurité et l'exploitation économique et efficace des transports sur les routes aériennes du monde. En raison de leur nature même, les conditions essentielles requises doivent faire l'objet d'un accord international. Elles ont trait principalement aux spécifications concernant les aéroports, les communications aéronautiques de toute nature, les aides radioélectriques à la navigation, les services météorologiques aéronautiques et les services de contrôle de la circulation qui devient de plus en plus intense sur les routes aériennes du monde. Non seulement le volume du trafic aérien s'accroît considérablement, mais encore les avions volent souvent à des vitesses doubles de ce qu'elles étaient il y a quelques années. Les standards internationaux, pratiques recommandées, procédures et spécifications doivent donc être constamment revus pour répondre aux besoins essentiels de l'aviation ou mieux encore les devancer.

Les standards et les pratiques recommandées qui régissent ces "Facilités et services pour la navigation aérienne" à l'échelon mondial ont été mis au point et sont tenus à jour par des organes techniques qui se réunissent constamment au siège de l'OACI à Montréal et où des spécialistes de l'aéronautique des Etats membres secondés par des experts du secrétariat de l'OACI travaillent de concert. Une fois approuvés par le Conseil de l'OACI et acceptés par les Etats membres, ces standards et pratiques recommandées sont publiés sous forme d'annexes de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Dans certains cas, qui sont d'ailleurs

assez rares, les Etats membres peuvent juger nécessaire de déroger aux dispositions de ces annexes dans leurs pratiques nationales. Ils sont en droit de le faire à condition d'aviser officiellement l'OACI de ces dérogations. En pareil cas, l'OACI est tenue d'en faire part à tous les Etats membres en publiant un supplément à l'annexe pertinente.

Inspirées des standards internationaux et des pratiques recommandées, les prescriptions particulières à chacune des huit "régions de navigation aérienne" entre lesquelles l'OACI a réparti le monde, sont arrêtées à des réunions régionales de la navigation aérienne par les Etats intéressés, c'est-à-dire par les Etats qui doivent fournir les facilités et par les Etats dont les aéronefs survolent la région en question. Après approbation par le Conseil de l'OACI, les prescriptions codifiées portent le nom de "Plan régional".

Les travaux régionaux de l'OACI, qui ont commencé en 1946, portent principalement sur la fourniture effective des facilités et services recommandés pour la navigation aérienne qui entrent dans les plans régionaux. Les bureaux régionaux sont tenus de conseiller et d'aider les Etats surtout en ce qui concerne les obligations qu'ils doivent assumer en vertu de ces plans. La plus grande partie de cette tâche est assurée par correspondance mais la petite équipe d'experts attachée à chaque bureau régional est occupée à plein temps par les missions effectuées dans les Etats qui ont demandé conseil ou assistance. Des cinq bureaux régionaux de l'OACI, ce sont ceux du Caire et de Paris qui s'occupent le plus de l'aviation civile en Afrique. Le bureau de Paris est chargé de la liaison avec un grand nombre d'Etats de l'Afrique de l'ouest et celui du Caire de la liaison avec les Etats du reste du continent. En outre, ce dernier surveille et coordonne l'exécution du "Plan régional" de l'OACI pour l'Afrique.

A titre d'information, on mentionnera que le Plan régional actuel de l'OACI pour l'Afrique comprend :

117 aérodromes (110)

139 routes aériennes établies (21)

200 circuits radioélectriques entre stations au sol pour les seuls besoins de l'aéronautique (181)

328 aides électroniques pour la navigation aérienne (260)

127 stations de prévision météorologique pour l'aéronautique (104)

Les chiffres entre parenthèses correspondent aux conditions requises dans le plan adopté en 1953, lors de la précédente réunion régionale de la navigation aérienne. La forte augmentation du nombre des routes aériennes africaines mise à part, ces chiffres n'ont rien d'impressionnant. Toutefois, ils ne font pas apparaître que le poids brut des avions utilisés sur les routes aériennes est passé de 76.000 à 142.882 kilogrammes ou que la vitesse sur les principales routes a presque doublé, ce qui oblige à substituer des télétypes radio partout aux circuits radio à transmission manuelle et à remplacer rapidement par des aides radioélectriques modernes les aides qui suffisaient il y a seulement quelques années.

Cette évolution met en lumière le besoin urgent, dans la région, de personnel technique dûment qualifié. La pénurie de techniciens qualifiés jointe, dans beaucoup de pays, à l'absence d'une direction de l'aviation civile bien organisée est aujourd'hui l'obstacle le plus sérieux au développement des transports aériens en Afrique. Dans le cadre de son Programme d'assistance technique, l'OACI fait tout ce qui est en son pouvoir pour remédier à cette situation en aidant et en conseillant les ministères intéressés et en dispensant une formation technique accélérée aux ressortissants des différents Etats, tant dans leur propre pays que dans les pays d'outre-mer techniquement

plus avancés qui accueillent des boursiers. Toutefois, ce processus de formation demande du temps. De plus, il n'est pas toujours facile de trouver des candidats possédant l'instruction générale et les connaissances de base des matières préparatoires attendues d'un technicien stagiaire, qui doit en outre avoir un sens très vif de ses responsabilités. Un autre aspect du problème est que certains stagiaires constatent, après avoir obtenu leur diplôme ou même en cours d'études, que les connaissances qu'ils viennent d'acquérir en mathématiques ou même en anglais les détachent nettement des autres membres de leur groupe d'âge qui ont reçu la même éducation de base et qu'ils peuvent dès lors prétendre à des emplois mieux rémunérés que ceux de l'aviation civile. Il ressort d'une récente analyse de l'OACI qu'aujourd'hui, dans les pays moins développés, l'écart va grandissant entre le nombre des postes à pourvoir et celui des techniciens dont on dispose pour les occuper. Ce problème est étudié sans relâche, mais c'est surtout aux Etats intéressés, semble-t-il, qu'il incombe d'en trouver la solution.

L'activité des bureaux régionaux est étroitement liée à la participation de l'OACI au Programme élargi d'assistance technique des Nations Unies qui lui permet de recruter des experts dans les diverses branches de l'aéronautique pour les envoyer dans les Etats qui ont demandé cette forme d'aide technique. A l'heure actuelle, quarante-trois experts de l'OACI travaillent dans six Etats africains : Congo, Ethiopie, Guinée, Maroc, République arabe unie et Tunisie. Le Programme d'assistance technique de l'OACI a toujours porté essentiellement sur la formation technique et consiste le plus souvent à exécuter un projet à long terme dans le pays bénéficiaire, la composition des missions d'assistance technique étant modifiée dans la mesure où les stagiaires obtiennent leur diplôme dans une

spécialité donnée et où il devient possible de développer la formation dans d'autres domaines.

Le Fonds spécial des Nations Unies vient de charger l'OACI de l'exécution d'un certain nombre de ses projets parmi lesquels figure la création d'écoles de techniciens de l'aviation en Tunisie, au Maroc et en République arabe unie.

L'OACI souhaite vivement établir et maintenir une liaison étroite avec la Commission économique pour l'Afrique pour se tenir au courant des travaux de celle-ci et notamment de ses projets d'avenir et de permettre ainsi à son Conseil d'être avisé en temps utile des activités pour lesquelles il pourrait offrir une assistance aux Etats africains. L'absence ou l'insuffisance d'autres moyens de transports dans de vastes régions africaines font que les transports aériens ne peuvent manquer de jouer un rôle important dans le développement du continent et l'OACI serait toute disposée à collaborer avec la Commission économique pour l'Afrique et les autres institutions spécialisées pour toutes études qu'elles peuvent décider d'entreprendre, notamment sur la coordination des divers modes de transport. Bien que ses ressources financières soient strictement limitées, l'OACI pourrait offrir une assistance spécialisée pour certains projets tels que les études sur les transports et les communications ou le développement de l'aviation civile qui, d'après les Etats, pourraient faciliter la mise en valeur de leurs ressources. Ce sont là de simples exemples d'un genre d'assistance qui pourrait être demandée mais bien entendu, il y en a d'autres. L'Organisation de l'aviation civile internationale souhaite donc que dans les plans qu'ils envisagent pour un vaste développement de l'Afrique, les Etats ne perdent pas de vue le concours qu'elle peut leur apporter.