



1^{ère} Réunion de l'OACI sur le Développement du Fret aérien en Afrique (Lomé, Togo, 5-7 août 2014)

Déclaration sur le développement du fret aérien en Afrique : étapes clés

Le fret aérien est un catalyseur de la croissance économique. Environ 35 % du commerce mondial en valeur sont transportés par voie aérienne. Le fret aérien a permis à des régions d'Afrique qui autrement seraient restées isolées d'accéder aux marchés mondiaux et, entre autres, à ceux des produits agricoles. Dans de nombreux secteurs et activités économiques, le succès dépend d'une livraison rapide et fiable des produits dans les meilleures conditions possibles, exigences auxquelles souvent seul le fret aérien est capable de répondre. Les routes empruntées par le fret aérien offrent aux pays africains un accès rapide et efficace aux chaînes d'approvisionnement et aux marchés mondiaux, ainsi qu'à d'autres destinations sur le continent. Selon les prévisions, le trafic de fret à destination, au départ et à l'intérieur de l'Afrique va connaître une croissance plus rapide que la moyenne mondiale, surtout pour ce qui est du trafic international. Cette tendance montre à quel point l'aviation facilite l'accès au marché mondial pour les entreprises africaines.

La Décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro, concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique (DY Nov. 1999), a posé les fondations d'une stratégie africaine de développement durable du transport aérien, à travers l'harmonisation du cadre réglementaire de l'aviation. Compte tenu des principales caractéristiques du transport de fret aérien, les États africains ont confirmé que l'objectif était de libéraliser l'accès au marché du transport aérien en Afrique dans son intégralité, y compris le fret aérien.

A la suite de l'adoption de la DY et en complément des efforts accomplis pour régler les questions de concurrence équitable au niveau national, un certain nombre de Communautés Économiques Régionales, d'organisations sous régionales, la CAFAC et l'Union Africaine ont contribué au cours des années au développement de règles harmonisées de concurrence équitable. Ces efforts doivent être soutenus et leurs résultats doivent être utilisés.

En vue d'identifier des solutions réglementaires et opérationnelles pour assurer le développement du fret aérien, de son industrie et de ses services en Afrique, l'OACI a décidé de tenir, **du 5 au 7 août 2014, une réunion sur le développement du fret aérien en Afrique**. À l'issue de cette réunion, les directeurs généraux de l'aviation civile des États participants (les « participants ») ont décidé, appuyés par les parties prenantes du fret aérien présentes à la réunion, d'énoncer leur vision commune de l'importance vitale de la contribution apportée par le fret aérien à la croissance économique en Afrique. Ils ont décidé d'affirmer leur intention de mettre en œuvre les décisions stratégiques prises durant ladite réunion en appui au développement durable du fret aérien.

Axes de développement du fret aérien en Afrique Les participants ont retenu plusieurs axes de développement qui exigent des mesures supplémentaires : 1. Considérant que le fret aérien est un catalyseur de la croissance économique, toutes les mesures nécessaires doivent être prises pour favoriser les services de fret aérien afin de permettre aux transporteurs aériens d'exploiter librement des liaisons partout à l'intérieur du continent africain et au-delà, conformément à la DY. 2. Dans un contexte de libéralisation totale des services de fret aérien, on assistera à la création de nombreuses nouvelles « autoroutes du ciel », qui vont sensiblement multiplier les liens régionaux et mondiaux entre les fournisseurs et les clients et augmenter la connectivité. Ceci se traduira par une compétitivité accrue, davantage d'investissements directs étrangers et une accélération du développement économique. 3. La chaîne d'approvisionnement du fret aérien est un ensemble d'acteurs, de lieux d'activités, de procédures et d'échanges d'information corrélés et interactifs qui permet le déplacement du fret par voie aérienne de son point d'origine à son point de destination.	La voie à suivre Dans l'avenir, les participants ont l'intention d'optimiser les avantages du fret aérien à travers les initiatives ci-après : 1. Une priorité élevée doit être accordée par les autorités nationales à la création d'un contexte réglementaire favorable au développement du fret aérien dans un cadre plus vaste de développement aéronautique et de croissance économique parrainé par les pouvoirs publics et coordonné au-delà des frontières nationales, conformément au cadre mondial de l'OACI. 2. La libéralisation accrue des opérations de fret aérien doit être promue en supprimant dans les accords de services aériens des restrictions des droits de trafic et de capacité et en assouplissant les règles de propriété et de contrôle des transporteurs aériens. Un travail commun doit être mené avec les organes respectifs pour accélérer les ratifications de la Convention de Montréal de 1999 établissant les fondements de l'introduction de la documentation électronique. 3. La coopération doit être promue entre différents acteurs de la chaîne d'approvisionnement du fret aérien au sein des États et à l'échelle internationale et la coopération doit être encouragée avec nos organisations sœurs : l'Organisation mondiale des douanes (OMD), le Conseil International des Aéroports (ACI), l'Association Internationale des Transporteurs aériens (IATA), l'Association Internationale de Fret Aérien (TIACA), la Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (FIATA), et l'Association des Transporteurs aériens africains (AFRAA).
--	--

4. La sûreté du fret aérien doit aller de pair avec sa facilitation. Toutes les parties partagent la responsabilité commune de veiller à ce que le fret aérien évolue en toute sécurité à travers toutes les étapes de cette chaîne. Par ailleurs, le cheminement du fret ne devrait pas être limité par l'absence de mise en œuvre effective de la DY ou des méthodes modernes, telles que les mesures de sûreté du fret basées sur les risques, le concept de fret électronique, la lettre de transport aérien (LTA) électronique et le transfert électronique de données doivent être mises en œuvre.	4. L'intégration dans les programmes nationaux de sûreté des exigences actuelles en matière de sûreté et de facilitation doit être effectuée ; la gestion des risques et la coordination avec les organismes partenaires qui travaillent dans la chaîne d'approvisionnement doivent être mises en place ; en particulier, les réglementations nationales doivent être rendues conformes à la Convention de Kyoto de l'OMD. Il doit être largement recouru à des outils tels que la soumission électronique de données sur les marchandises traversant les frontières, le fret électronique et la LTA électronique.
5. Les infrastructures et les services de transport intermodal jouent un rôle vital dans le développement politique, économique et social, ainsi que dans l'intégration de l'Afrique. Alors que l'accès aux capitaux reste un problème, il existe des moyens de rendre des projets attractifs non seulement au financement public, mais aussi aux entreprises communes, telles que des partenariats entre les secteurs public et privé.	5. Étant donné le rôle et l'importance du développement continu des infrastructures aéroportuaires et de celles du transport intermodal pour répondre à la demande des services de fret aérien, les pratiques permettant d'attirer des capitaux publics et privés doivent être pleinement prises en considération.
6. Les États devraient accorder l'importance voulue aux caractéristiques particulières des services de fret aérien en échangeant les droits d'accès au marché dans le cadre des accords de services aériens et en octroyant des droits appropriés et de la flexibilité opérationnelle pour promouvoir le développement de ces services. La suppression de restrictions réglementaires sur les libertés de l'air, la capacité et la désignation permettront aux exploitants de fret aérien existants et nouveaux de desservir des marchés naguère peu accessibles et de faire la concurrence sur la base des prix et des services améliorés.	6. Une attention particulière doit être accordée à l'importance du fret aérien pour le développement économique des destinations long-courrier et des pays enclavés ou insulaires.

7. Une plus grande ouverture du marché aéronautique, conformément à la DY, aura notamment pour avantages économiques de permettre au transport additionnel de fret aérien de générer des effets multiplicateurs pour l'activité économique et de faciliter l'intégration au commerce international de régions ou pays africains éloignés. Toutefois, si l'aviation paye des redevances et des taxes trop élevées, cela nuira à sa capacité de catalyser le développement économique.	7. L'incidence des taxes, redevances et autres droits sur l'aviation et donc, sur la croissance économique et l'emploi, doit être évaluée et les actions prises pour limiter leur éventuel effet négatif sur la croissance et le développement des services de fret aérien.
8. Des faits nouveaux intervenant dans le secteur du fret, et notamment l'avènement de nouveaux systèmes, procédures, capacités de performance d'aéronefs, carburants renouvelables, infrastructures de soutien, modalités opérationnelles, ainsi que la poussée dynamique du concept de fret électronique, créent la nécessité de faire appel à des professionnels ayant un niveau élevé de formation et de compétences pour faire face à cette évolution, en vue de soutenir la croissance économique en Afrique.	8. La nécessité doit être reconnue de renforcer d'urgence les compétences du continent, d'investir dans le personnel qualifié et de promouvoir la parité hommes-femmes par le biais de la formation afin de répondre aux besoins créés par la modernisation et la complexité croissante du secteur de fret aérien. Une participation active doit être prise au symposium à venir sur la prochaine génération des professionnels de l'aviation (NGAP), qui se tiendra les 3 et 4 décembre 2014 à Montréal, Canada. 9. Les États qui ne l'ont pas encore fait doivent être incités à accéder au Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques, à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipements mobiles, signé au Cap le 16 novembre 2001 afin de faciliter l'acquisition d'aéronefs modernes et efficaces en matière de carburant y compris les aéronefs de transport de fret, afin de s'assurer des opérations de fret plus efficaces sur les plans économique et environnemental et plus fiables.

Les participants, appuyés par les parties prenantes du fret aérien, ont décidé de se réunir tous les deux ans afin d'évaluer les progrès réalisés dans la mise en œuvre des mesures ci-dessus et de prendre de nouvelles mesures pour promouvoir les initiatives en question.

Adopté par la Réunion à Lomé (Togo) le 7 août 2014.



Col. Latta Dokisime Gnana
Président de la réunion