



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 49 : Libéralisation des services de transport aérien international

LIBÉRALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL — LA POSITION DE L'AFRIQUE

(Note présentée par 53 États contractants¹ membres
de la Commission Africaine de l'Aviation Civile)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des efforts et des réalisations des États africains en matière de libéralisation des services de transport aérien en Afrique et décrit la position de l'Afrique sur la libéralisation mondiale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à prendre note des renseignements contenus dans la présente note, notamment des progrès réalisés par les États africains dans leurs efforts de libéralisation et d'intégration ;
- à appuyer les efforts de l'OACI et à reconnaître l'Organisation comme étant la seule et l'ultime instance déterminante pour la libéralisation des services de transport aérien international ;
- à charger le Conseil d'aider les États africains dans la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro, le cas échéant ;
- à charger le Conseil d'établir des directives et des cadres sur la libéralisation, aux fins d'uniformité et d'applicabilité à l'échelle mondiale.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D, Efficacité — <i>Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Des ressources seraient nécessaires pour entreprendre une telle tâche.

¹ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée Équatoriale, Jamahiriya arabe libyenne, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigeria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

1. INTRODUCTION

1.1 La question de la pérennité de la sûreté, de la sécurité, de la mondialisation, de l'environnement et de la libéralisation a été au cœur des préoccupations de l'OACI depuis sa création. Les États africains se rangent sans réserve derrière la direction de l'OACI en matière de mondialisation et de libéralisation du transport aérien international dans les États et les régions, et entre eux.

1.2 Soucieux d'assumer leur rôle d'acteurs déterminants dans la communauté aéronautique mondiale, les États africains ont adopté en 1988 une nouvelle politique de transport aérien, énoncée dans la Déclaration de Yamoussoukro.

1.3 Afin d'accélérer la libéralisation du transport aérien en Afrique, les États africains ont également signé le 14 novembre 1999 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, qui est entrée en vigueur le 12 août 2000. Cette Décision a force obligatoire et exécutoire pour tous les États africains.

1.4 La Déclaration de Yamoussoukro élimine certaines restrictions figurant dans les accords bilatéraux habituels de services aériens, permettant ainsi aux transporteurs africains d'accéder librement aux marchés du transport aérien sur le continent africain. Les efforts de libéralisation du transport aérien dans la région sont étroitement liés et représentent un facteur clé du succès des mesures d'intégration économique et politique à l'échelle du continent et de la région.

2. MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE LIBÉRALISATION

2.1 En 2007, afin de promouvoir les efforts de libéralisation, les ministres africains chargés de l'aviation civile ont confié à la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) la responsabilité en tant qu'agence exécutive de la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro.

2.2 Le 11 mai 2010, une nouvelle constitution de la CAFAC est entrée en vigueur, remplaçant la Constitution de 1969. Le nouvel instrument codifie toutes les responsabilités de la CAFAC, c'est-à-dire, entre autres, la supervision et la gestion de l'industrie du transport aérien libéralisée de l'Afrique et la protection des droits des consommateurs.

2.3 Des cadres institutionnels et juridiques sont mis en place aux niveaux des communautés économiques régionales (CER) pour couvrir des domaines tels que les mécanismes de règlement de différends, les règles de la concurrence et la protection des consommateurs.

2.4 La plupart des réalisations ont été obtenues dans le cadre et sous la direction de l'Union africaine (UA). Il convient de prendre note également du soutien et de l'assistance de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et d'autres partenaires du développement, tels que l'Union européenne (UE) et la Banque africaine de développement (BAD).

3. ANALYSE

3.1 Position des États africains sur la libéralisation

3.1.1 Il est bien connu qu'au sein du système de l'OACI, tous les États sont garantis de pouvoir participer au transport aérien et d'en tirer parti.

3.1.2 À cet égard, les États africains appuient en principe la libéralisation du transport aérien à l'échelle mondiale. Ils réaffirment cependant que les principes essentiels de la souveraineté, de l'égalité et de l'équité des chances, de la non-discrimination, de l'interdépendance, de l'harmonisation et de la coopération, énoncés dans la Convention de Chicago et qui ont toujours bien servi le transport aérien, continuent de servir de base au développement continu de l'aviation civile internationale.

3.1.3 Par ailleurs, les États africains réitèrent les conclusions et les recommandations de la 5^e Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI, qui ont établi ou élargi le cadre de la libéralisation progressive du transport aérien international, avec des mécanismes de protection pour assurer la concurrence loyale, la sécurité et la sûreté, ainsi que des mesures facilitant une participation efficace et durable des pays en développement.

3.2 Obstacles techniques

3.2.1 Bien que l'industrie aéronautique puisse être considérée comme un secteur mûr au niveau mondial, il faut admettre que le développement du transport aérien connaît encore beaucoup de disparités dans certaines régions où des retards existent toujours. Malgré ces inégalités, certains États et groupements régionaux prennent des mesures unilatérales et mettent en place des règlements défavorables au transport aérien international, sans tenir compte des différents degrés de développement régional et faisant fi des principes de base de la Convention de Chicago.

3.2.2 Les États africains constatent que ces mesures unilatérales ont pour conséquences d'ériger des obstacles à l'accès des marchés ou à la participation continue des pays en développement au transport aérien international. Certains de ces obstacles techniques, indiqués ci-après, créent des inégalités dans l'aire de manœuvre et place indûment les pays en développement en situation désavantageuse.

- a) Décisions et législations unilatérales de certains États et de certaines régions, telles que l'interdiction aux transporteurs étrangers d'exploiter des vols dans l'espace aérien d'un autre État ou groupe d'États, ETS, attribution de créneaux, couvre-feu nocturne ;
- b) Inégalités dans les critères et conditions régissant l'acquisition d'aéronefs, le financement et les assurances, sachant que l'assurabilité est la pierre de voûte de l'aviation civile moderne.

4. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

4.1 Les États africains invitent instamment :

- a) les États et les blocs régionaux à s'abstenir d'adopter des mesures et des législations unilatérales qui ont des incidences néfastes sur le transport aérien international ;

- b) les États à tenir compte des disparités de développement et à mettre en place des dispositifs et des mécanismes de protection appropriés, avec les conseils de l'OACI, avant d'adopter les mesures et législations mentionnées ci-dessus ;
- c) l'OACI à continuer d'être la seule et l'ultime instance déterminante pour tous les aspects du transport aérien, incluant la libéralisation ;
- d) l'OACI à apporter soutien et assistance aux CER et aux blocs régionaux dans la mise en œuvre des initiatives et des programmes de libéralisation et à renforcer son rôle de leader afin d'assurer l'égalité et l'équité dans la libéralisation du transport aérien international ;
- e) l'OACI à élaborer des lignes directrices sur les mécanismes de règlement de différends relatifs au transport aérien international.

— FIN —