



NOTE DE
TRAVAILCOMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILEPremière session plénière

(Dakar, 22 février - 5 mars 1971)

ORDRE DU JOUR PROVISOIRE

1. Ouverture de la première session plénière par le président de la CAFAC
2. Allocutions des autorités de l'Etat invitant
3. Institution du comité de vérification des pouvoirs
4. Adoption de l'ordre du jour
5. Déclarations générales des délégués et observateurs
6. Présentation par le président du rapport du bureau
Note: Au titre de cette question seront principalement examinées les parties du rapport du bureau qui ne font pas l'objet de questions particulières du présent ordre du jour.
7. Institution de comités (Comité exécutif et Comité de transport aérien) et élection du président du Comité de transport aérien
8. Examen dans le cadre du programme des travaux des activités de la CAFAC depuis sa création
Note: Il conviendra pour l'examen de cette question de suivre les différents points du programme des travaux de la CAFAC.
9. Questions financières (prévisions budgétaires, exercices 1971 et 1972; frais de déplacement et allocations journalières des membres du bureau)
10. Etat d'avancement de la ratification de la constitution de la CAFAC
11. Election du président et des vice-présidents de la CAFAC
12. Adoption des rapports du Comité exécutif et du Comité de transport aérien

- F I N -

NOTE DE
TRAVAIL

COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE

Première session plénière

(Dakar, 22 février - 5 mars 1971)

PLENIERE

Question 6
de l'ordre du jour : Présentation par le Président
du rapport du bureau

Résumé : Cette note de travail constitue le rapport du bureau à la session plénière. On y trouvera le résumé des activités menées depuis la Conférence constitutive de la Commission jusqu'à ce jour ainsi qu'une analyse de la mise en oeuvre du programme des travaux.

INTRODUCTION

1. L'année 1969 a vu l'aboutissement des efforts entrepris par l'OUA et la CEA avec la participation de l'OACI en vue de créer un organe africain de l'aviation civile. Ces efforts se sont exercés dans le cadre de la recommandation n° 3 de la Conférence des transports aériens africains (Addis-Abéba, novembre 1964). La nombreuse participation des Etats africains à la Conférence constitutive de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) tenue à Addis-Abéba en janvier 1969 (89 délégués y compris ceux des organisations internationales mentionnées ci-dessus) était la preuve de l'intérêt accordé aux problèmes de transport aérien en Afrique. Cette conférence était également une première étape vers l'organisation sur le plan africain d'un système adéquat permettant de répondre aux deux impératifs suivants :

- a) sécurité de la navigation aérienne,
- b) efficacité et rentabilité de l'exploitation du transport aérien.

2. La sécurité de la navigation aérienne repose sur l'application des normes et procédures techniques reconnues (spécifiées sur le plan mondial par l'OACI), la mise en oeuvre des installations et services au sol nécessaires (dont la liste figure pour chaque région dans le plan OACI) et la mise en vigueur des règlements relatifs à la navigabilité, à l'entretien et à l'exploitation des aéronefs ainsi qu'à la délivrance des licences du personnel navigant (conformément aux normes de l'OACI). L'élaboration des spécifications et des plans relatifs à la sécurité de la navigation aérienne est une tâche assurée par l'OACI et leur mise en oeuvre est dans une large mesure assurée par les programmes d'assistance de l'OACI aux Etats grâce, en particulier, aux fonctions de coordination de bureaux régionaux accrédités en Afrique ainsi qu'aux activités de conseillers de l'assistance technique (ancien programme élargi d'assistance technique et fonds spécial).

3. Il existe cependant un domaine dans lequel la coopération mutuelle et les efforts conjoints des Etats membres de la CAFAC pourraient conduire à des améliorations : c'est celui de la mise en oeuvre des installations au sol, particulièrement en ce qui concerne les problèmes de financement. Le paragraphe 4.1 g (i) de la constitution de la CAFAC ouvre la voie à cette coopération. Par ailleurs, l'intérêt de ce paragraphe a été souligné du fait de son insertion dans le programme des travaux de la CAFAC après décision du bureau lors de sa deuxième réunion (Dakar, 27-28 janvier 1970).

4. L'un des principaux objectifs de la CAFAC est d'assurer en Afrique les conditions d'efficacité et de rentabilité du transport aérien. Mais du fait que ces conditions ne se prêtent pas aussi aisément à la normalisation, certaines dispositions ont été incluses dans la constitution de la Commission visant à organiser les services aériens intérieurs et à coordonner les services internationaux afin d'éviter une concurrence onéreuse et une exploitation peu rentable. Le programme des travaux de la CAFAC (approuvé par le bureau

PREMIERE PARTIE - ACTIVITES DE LA CAFAC

I - A. Réunions

9. Première réunion du bureau (Accra, 25-26 juin 1969)

La première réunion du bureau de la Commission africaine de l'aviation civile s'est tenue en juin 1969 sur l'invitation du gouvernement ghanéen. Cette réunion à laquelle ont assisté le président de la CAFAC, les quatre vice-présidents, les représentants de la CEA et le secrétariat de l'OACI a permis d'examiner les différentes questions se rapportant notamment à l'établissement du programme des travaux de la CAFAC, aux dispositions à prendre en vue de l'exécution de ce programme, à l'état d'avancement de la ratification de la constitution de la CAFAC, aux budgets 1969 et 1970, au versement des contributions et aux dispositions administratives relatives aux services du secrétariat de la CAFAC. Le programme des travaux a été approuvé.

Le bureau a par ailleurs examiné les divers points du programme des travaux de la Commission et a pris des décisions en vue de la mise en exécution de ce programme par le secrétariat et d'autres organisations internationales, notamment l'OACI et la CEA.

10. Deuxième réunion du bureau (Dakar, 27-28 janvier 1970)

La deuxième réunion du bureau s'est tenue en janvier 1970 à Dakar (Bureau OACI Afrique) selon la décision prise par le bureau à cet égard. Au cours de cette réunion à laquelle ont assisté le président de la CAFAC, trois vice-présidents, un représentant de la CEA et (pour une partie de la réunion) un envoyé spécial du gouvernement de l'Ouganda, le bureau a notamment examiné différentes questions en rapport avec la ratification de la constitution de la CAFAC, les dépenses de la CAFAC en 1969 (montant global et répartition par Etat membres, et le programme des travaux de la CAFAC. Les débats du bureau ont également porté sur la lettre du 26 janvier 1970 adressée par l'Ouganda au président de la CAFAC.

11. Troisième réunion du bureau (Rabat, 2-4 septembre 1970)

La troisième réunion du bureau s'est tenue début septembre 1970 à Rabat sur l'invitation du gouvernement du Maroc. Au cours de cette réunion à laquelle ont assisté tous ses membres, le bureau a examiné les différentes questions en rapport avec le programme des travaux de la Commission et la préparation de la session plénière. A la demande de leurs gouvernements respectifs, les représentants de l'Ouganda et du Sénégal ont été entendus par le bureau sur la question intéressant le lieu de la session plénière.

12. Quatrième réunion du bureau (Dakar, 19 février 1971)

En vue de mettre la dernière main à certains documents intéressant la session plénière, le bureau a décidé lors de sa réunion précédente de tenir à Dakar sa quatrième réunion.

Point 1 c) : Collecte de statistiques

18. L'OACI a réalisé le voeu exprimé par le bureau de la Commission lors de sa première réunion aux fins d'organiser des réunions de travaux pratiques de statistiques (cf. point 1 c) du programme des travaux de la CAFAC). La première des deux réunions que le bureau avait demandé à l'OACI d'organiser a eu lieu à Dakar (6-11 octobre 1969). Les Etats suivants, membres de l'OACI, ont été invités à y participer :

Cameroun	Haute-Volta	République Centrafricaine
Côte d'Ivoire	Libéria	République populaire du Congo
Dahomey	Mali	Sénégal
Gabon	Mauritanie	Sierra Leone
Ghana	Niger	Tchad
Guinée	Nigéria	Togo

Deux Etats non-membres de l'OACI mais membres potentiels de la CAFAC, à savoir la Gambie et la Guinée équatoriale ont été également invités.

19. Les Etats suivants et une organisation internationale représentant plusieurs Etats ont envoyé des délégués à cette réunion : Côte d'Ivoire, Gabon, Ghana, Sénégal et ASECNA. Les Etats suivants avaient en effet demandé à l'ASECNA de les représenter : Cameroun, Haute-Volta, Niger, République Centrafricaine, Tchad et Togo. Un économiste de la direction du transport aérien de l'OACI (Montréal) a assumé les fonctions de secrétaire de la réunion.

20. La deuxième réunion de ce type organisée au bénéfice des Etats membres de la CAFAC a eu lieu à Kampala en Ouganda du 6 au 10 avril 1970. Les Etats suivants, membres de l'OACI, ont été invités à y participer :

Algérie	Malawi	Rwanda
Burundi	Maroc	Somalie
Congo (Rép. Dém.)	Ouganda	Soudan
Ethiopie	République arabe unie	Tunisie
Kenya	République Malagasy	Zambie
Libye	République unie de Tanzanie	

Le Botswana, le Lesotho, Maurice et le Swaziland, Etats non membres de l'OACI, mais membres potentiels de la CAFAC, ont été également invités.

21. Six Etats, le Kenya, la République Malagasy, le Malawi, l'Ouganda, la République unie de Tanzanie, la Zambie (seize délégués en tout) ont participé à cette réunion dont le secrétariat a été assuré par le sous-directeur des études économiques et statistiques, direction du transport aérien de l'OACI.

Point 1 d) : Tarifs de lancement

22. Lors de sa deuxième réunion, le bureau, après avoir entendu un rapport sur les relations officielles établies entre la CAFAC, l'IATA et l'AAFRA, a invité le secrétariat à procéder à une

I - C. Questions diverses

Règlement intérieur du bureau de la CAFAC

41. Ce règlement intérieur des réunions du bureau a été établi selon la décision du bureau et définitivement approuvé par celui-ci lors de sa troisième réunion. Copie de ce règlement a été communiquée à chacun de ses membres ainsi qu'aux Etats, à l'OUA, la CEA et l'OACI.

Ratification de la constitution de la CAFAC

42. Les mesures suivantes ont été envisagées, soit dans le cadre des réunions du bureau, soit après intervention personnelle du président de la CAFAC aux fins de ratification de la constitution par les Etats :

Une lettre a été adressée par le président à l'OUA qui exprime ses préoccupations sur l'état de ratification de la constitution et qui invite le secrétaire général de l'OUA à attirer l'attention des Etats sur cette situation.

Le secrétaire a également adressé aux directions de l'aviation civile des Etats une lettre visant à obtenir des renseignements sur le processus de ratification de cette constitution.

Une mission a été entreprise par le secrétaire de la CAFAC auprès de dix Etats et d'autres missions ont été également entreprises par les membres du bureau auprès de certains Etats dans leur sous-région respective.

Au moment de la rédaction du présent rapport, huit dépôts d'instruments de ratification ont été reçus par l'OUA, à savoir : Gabon, Kenya, Malawi, Nigéria, République arabe unie, Ouganda et Tanzanie.

Arrestation de deux algériens en Israël

43. Une requête a été introduite par le gouvernement algérien lors de la troisième réunion du bureau par le canal de son ambassadeur à Rabat visant à demander l'examen de cette question par le bureau de la Commission.

Le bureau s'est prononcé sur cette question en s'appuyant sur la résolution prise par les Chefs d'Etats africains à cet égard lors de leur dernière conférence à Addis-Abéba (début septembre 1970).

51. Il est proposé de confier les différents aspects de la coordination administrative de la conférence à un comité de coordination réduit constitué par les quatre vice-présidents et le président du comité de transport aérien et présidé par le président de la CAFAC qui remplira également les fonctions de président du comité exécutif et sera assisté par le secrétaire général de la session plénière.

52. Il est enfin suggéré que l'élection du président et des vice-présidents précède immédiatement l'adoption des rapports du comité exécutif et du comité du transport aérien.

TROISIEME PARTIE - REMARQUES CONCERNANT LES MOYENS D'ACTION

53. Les dispositions des textes constitutifs de la CAFAC traitent à certains égards des relations d'étroite coopération que la CAFAC se doit d'entretenir avec d'autres organisations afin de réaliser ses objectifs et d'exercer pleinement ses fonctions. L'OUA, la CEA et l'OACI figurent en tête de liste d'une telle entreprise. Par ailleurs, la CAFAC entretient des relations de coopération avec d'autres organisations qui, à travers le monde, traitent de problèmes d'aviation civile.

54. Ces organisations internationales constituent dans une certaine mesure les moyens d'action de la Commission qui en a cependant d'autres qui lui sont propres, à savoir : le bureau, la session plénière, le budget et le secrétariat. Il convient d'examiner chacun de ses moyens à la lumière des activités passées et à venir de la Commission.

III - A. Organisations internationales

Relations avec l'Organisation de l'unité africaine (OUA)

55. Il convient de faire une place privilégiée à l'OUA en raison des responsabilités qui lui incombent sur le plan politique. Au nombre de ces responsabilités lui est conférée la fonction de recueillir les instruments de ratification et de retrait en vertu des paragraphes 14 et 15 de la constitution de la CAFAC.

56. L'OUA, à la demande de la CAFAC, a entrepris d'accélérer le processus de ratification de cette constitution par les Etats, soit au cours de la session ordinaire du Conseil des ministres (février 1969), soit par lettre adressée aux Etats à ce sujet (avril 1970) (voir également paragraphe 42 ci-dessus).

57. En outre, l'Organisation de l'unité africaine a été informée en même temps que la Commission économique pour l'Afrique de la tenue des différentes réunions du bureau de la CAFAC et invitée à s'y faire représenter. En réponse à l'invitation à la deuxième réunion du bureau, le secrétariat général de l'OUA a exprimé ses regrets de ne pouvoir y participer en raison de son propre programme de réunions. Tous les documents relatifs à ces réunions ont été communiqués à l'Organisation.

64. En application des décisions de la Conférence constitutive de la CAFAC relative au siège du secrétariat (cf. paragraphe 12 du rapport de cette conférence) et du Conseil de l'OACI sur la fourniture des services du secrétariat, les dispositions ont d'ores et déjà été prises quant à l'installation des bureaux du secrétariat. Un spécialiste du transport aérien nommé par l'OACI aux termes de la clause 2 de la résolution A 16-23 mentionnée ci-dessus est affecté au bureau de Dakar en vue d'y remplir les fonctions de secrétaire de la CAFAC. Il a pris officiellement ses fonctions le 1er novembre 1969. Un autre spécialiste de transport aérien est affecté au bureau OACI du Caire qui participera activement en collaboration avec le secrétaire de la CAFAC aux travaux de la Commission pour ce qui concerne la sous-région Afrique de l'Est notamment. Ce dernier spécialiste a pris officiellement ses fonctions au bureau du Caire le 25 mai 1970.

Ainsi, la pratique suivie par l'OACI avec les organisations internationales similaires, en l'occurrence la CEAC dont le siège est situé au bureau OACI Europe à Paris, a été également appliquée vis-à-vis de la CAFAC.

65. A cet égard, les fonds nécessaires ont été avancés et une assistance accordée à la CAFAC pour l'organisation et la tenue des différentes réunions de son bureau, la mise en application des décisions du bureau et la préparation de la session plénière.

66. Il convient par ailleurs de noter les réactions de l'OACI toujours positives aux demandes et aux besoins de la CAFAC. Nous avons également évoqué dans le chapitre premier ci-dessus l'apport de l'OACI dans la mise en oeuvre du programme des travaux de la CAFAC.

Relations avec d'autres organisations

67. Des contacts ont été établis avec deux organisations non-gouvernementales, l'Association africaine de l'aviation (AAFRA) et l'Association internationale du transport aérien (IATA) ainsi qu'une organisation gouvernementale, la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC).

68. Le secrétaire de la CAFAC a eu des entretiens avec le secrétaire général de l'AAFRA lors de son voyage à Addis-Abéba au sujet des possibilités d'étroite collaboration.

69. L'IATA, de sa part, montre de l'intérêt pour les activités de la Commission. Des contacts ont été par ailleurs établis entre le secrétaire de la CAFAC et le directeur adjoint, facilitation de l'IATA, Genève, au cours de la mission de facilitation mentionnée au paragraphe 31 ci-dessus.

70. Les activités de la CEAC, homologue européen de la CAFAC, ne sont pas sans intérêt pour notre Commission en raison de la situation géographique de certains pays de notre continent riverains de la Méditerranée. A la demande de la Commission, la CEAC a communiqué des renseignements disponibles sur les vols non réguliers à destination de l'Afrique (cf. paragraphe 26).

77. Les prévisions budgétaires 1971 et 1972 sont fondées sur les sommes déjà approuvées aux mêmes titres pour 1970, en tenant compte néanmoins de la possibilité de créer un secrétariat séparé de l'OACI. En conséquence, le bureau a décidé de présenter en complément aux estimations budgétaires normales un tableau qui tiendrait compte de l'éventualité d'une décision motivée de la session plénière à l'égard d'un tel secrétariat.

78. Il convient également de souligner que, outre l'OACI, deux Etats, le Ghana et le Maroc ont mis gracieusement à la disposition de la Commission locaux, équipement, fournitures de bureau et services d'interprétation lors des trois réunions du bureau. C'est l'occasion ici de les remercier.

79. La question intéressant les frais de déplacement et allocations journalières des membres du bureau a été examinée lors de la deuxième réunion, notamment au regard du paragraphe 13 du rapport de la Conférence constitutive d'Addis-Abéba. Le bureau a estimé que toute modification des dispositions actuelles applicables au voyage de ses membres (première classe au lieu de la classe économique) devrait être étudiée et décidée en session plénière.

Le secrétariat

80. La présente situation du secrétariat résulte des décisions arrêtées lors de la Conférence constitutive de la Commission. A cet égard, la décision intéressant l'installation provisoire du secrétariat à Dakar a été mise en oeuvre par l'OACI à qui incombait par ailleurs, en vertu de dispositions de la constitution de la CAFAC, un certain nombre d'obligations rattachées au fonctionnement de ce secrétariat. Les détails sur les mesures prises par l'Organisation de l'aviation civile internationale ont fait l'objet des paragraphes 60 à 65 ci-dessus. De même, il est fait mention dans les paragraphes appropriés du présent rapport des activités du secrétariat pour ce qui concerne la préparation des réunions de la Commission et la mise en oeuvre des décisions arrêtées par le bureau.

81. Les travaux de la Commission sont appelés à connaître, dans les années à venir, un développement certain. A cette fin, l'OACI envisage d'ores et déjà l'affectation au bureau de Dakar, au cours de l'année 1973, d'un deuxième spécialiste du transport aérien qui sera appelé à seconder le secrétaire de la CAFAC.

82. Il convient également de noter que par lettre adressée au président de la CAFAC lors de la deuxième réunion du bureau, un Etat, en l'occurrence l'Ouganda, a invité le bureau à soumettre à la session plénière les propositions visant à installer le siège définitif de la CAFAC à Kampala. Le gouvernement de l'Ouganda a précisé à cet égard que cette question n'a pas été réglée lors de la Conférence constitutive de la CAFAC à Addis-Abéba.

COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE

PROGRAMME DES TRAVAUX

(Approuvé le 26 juin 1969)

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

A la lumière de l'étude sur le développement des voyages aériens internationaux pour l'Afrique publiée par l'OACI en juin 1967 (Circulaire OACI 80-AT/13) on s'efforcera de déterminer les mesures effectives qui pourront être prises pour :

- a) permettre le développement d'une prise de conscience générale de l'importance du tourisme pour les économies nationales en général et pour le transport aérien en particulier;
- b) remplir les conditions essentielles qui commandent le développement du tourisme dans des domaines non-aéronautiques tels que les ressources hôtelières et les services connexes appropriés pour recevoir les touristes, les moyens de transport locaux, la formation du personnel, etc...;
- c) organiser la collecte des statistiques demandées par l'OACI dans ses formulaires du transport aérien afin d'établir une documentation de base pour la planification;
- d) mettre au point sur les services réguliers internationaux de passagers des tarifs normaux et des tarifs de lancement à des niveaux tenant compte des aspects économiques du transport aérien et favorisant dans la mesure du possible l'expansion du trafic;
- e) encourager sous réserve d'une réglementation appropriée le développement vers l'Afrique des vols d'affrètement et des voyages à forfait en provenance des autres régions;
- f) permettre le meilleur développement possible des services aériens internationaux africains de passagers dans tous les domaines notamment ceux de la structure des réseaux, de la fréquence des vols, de la coordination des horaires, des accords de coopération entre compagnies aériennes, etc...;
- g) stimuler dans d'autres continents le tourisme aérien à destination des régions d'Afrique dotées d'une infrastructure touristique adéquate; et
- h) faciliter les voyages aériens internationaux en Afrique et entre l'Afrique et les autres continents. (Annexe 9 de l'OACI).

APPENDICE A
(Suite)

2. Mise au point des mesures ayant pour but le développement et la coordination des programmes de formation pour toutes les catégories de personnel de l'aviation civile en tenant compte particulièrement des ressources disponibles dans le cadre du Programme des Nations Unies pour le développement
3. Détermination des mesures tendant à accélérer le développement des services aériens internationaux de fret en Afrique et entre l'Afrique et les autres continents

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

4. Politique des Etats africains en matière d'accords aéronautiques bilatéraux
5. Examen des possibilités de coopération et de fusion entre compagnies aériennes

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

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

Après avoir exposé les problèmes de financement de plus en plus complexes que pose aux compagnies aériennes et aux Etats l'augmentation continue du prix d'achat des aéronefs, et montré que, dans bien des cas, les solutions de financement existantes ne sont pas toujours satisfaisantes, on s'efforcera de donner des indications sur quelques solutions nouvelles actuellement à l'étude et susceptibles d'améliorer la situation présente.

7. Accords entre Etats

Encourager la conclusion de tels accords dans tous les cas où ces dispositions pourraient favoriser la mise en application du plan OACI de navigation aérienne.

"Résolution A 16-23: Activités régionales dans le domaine du transport aérien - Politique générale"

L'ASSEMBLEE,

CONSIDERANT que, dans ses Résolutions A14-32, A15-19 et A15-20, elle a donné des directives sur la politique générale de l'OACI en matière d'activités régionales dans le domaine du transport aérien;

CONSIDERANT que, par sa Résolution A15-2, elle a chargé le Conseil d'étudier et de lui soumettre, lors de sa session suivante, un nouveau texte dans lequel seraient classées et intégrées les résolutions en vigueur, y compris celles de sa quinzième session;

CONSIDERANT que ces directives doivent être intégrées en une résolution unique qui indique sa politique permanente en la matière et que, à cette fin, les résolutions originales devraient être annulées en totalité ou en partie;

1) INVITE le Conseil

- a) à accueillir avec sympathie les demandes d'assistance relatives à des questions de transport aérien d'intérêt régional qui lui seraient adressées par des Etats contractants ou par des organisations régionales et, lorsque c'est nécessaire, à donner son appui à la création, sur la demande des Etats, d'organismes régionaux d'aviation civile susceptibles d'établir avec l'OACI des relations comparables à celles que l'OACI entretient avec la Commission européenne de l'aviation civile conformément à la Résolution A10-5;
- b) à utiliser au mieux, pour répondre à ces demandes d'assistance, les ressources du Secrétariat, y compris les bureaux régionaux, notamment pour des contacts directs;

2) AUTORISE le Conseil à affecter des spécialistes du transport aérien aux Bureaux régionaux de Dakar, de Lima, de Bangkok et du Caire au cours de la période 1969 à 1971, après avoir défini de manière précise leurs fonctions, afin qu'ils puissent apporter une aide efficace aux Etats en ce qui concerne les questions intéressant le développement économique du transport aérien;

ANNEXE B
(Suite)

- 3) DEMANDE au Conseil de prêter une attention particulière à la présence et au travail des spécialistes du transport aérien dans tous les bureaux régionaux où ils sont affectés, d'évaluer l'efficacité de ces spécialistes et la mesure dans laquelle ils s'acquittent des fonctions définies conformément au paragraphe 2 ci-dessus et de rendre compte à l'Assemblée à ce sujet;
- 4) SOULIGNE qu'il est souhaitable que les Etats fassent appel à l'assistance que l'Organisation peut leur fournir en matière de coopération régionale dans le domaine du transport aérien;
- 5) PRIE INSTAMMENT les Etats contractants de s'efforcer d'améliorer leur collaboration aux études économiques de l'OACI en communiquant de façon plus complète des statistiques et d'autres renseignements en réponse aux questionnaires, en prenant de meilleures dispositions pour donner suite à ces études et en informant l'OACI des résultats obtenus."

APPENDICE C

I - DEPENSES 1969

	Budget 1969 (approuvé par le bureau de la CAFAC) (dollars US)	Dépenses 1969 (dollars US)
a) Frais de déplacement et allocations journalières		
- Une réunion du bureau	2,700	2,236
- Secrétariat de la CAFAC (si les fonds de l'OACI sont insuffisants)	600	-
b) Frais d'affranchissement, de téléphone et de télégraphe	300	247
c) Fournitures de bureau	100	129
d) Traduction de documents	-	-
e) Travaux d'imprimerie	100	37
f) Divers	<u>-</u> 3.800 =====	<u>9</u> 2.658 =====

II - BAREME DES CONTRIBUTIONS, 1969

	Contribution au budget OACI 1969 <u>%</u>	Contribution équivalente au budget AFCAC 1969 <u>%</u>	<u>Total</u> <u>%</u>
République arabe unie	0,30	5,81	5,81
Nigéria	0,16	3,09	3,09
Algérie	0,15	2,90	2,90
35 Etats (chacun)	<u>0,13</u>	(chacun) <u>2,52</u>	<u>88,20</u>
			100,00 % =====

AIRLINES OPERATING SCHEDULED SERVICES TO AFRICA
FROM OTHER REGIONS DURING AUGUST 1966

COMPAGNIES EXPLOITANT DES SERVICES REGULIERS VERS L'AFRIQUE
A PARTIR D'AUTRES REGIONS (AOUT 1966)

From Region of Airline Registration/ A partir de la région où la compagnie a son siège	Total Number/ Nombre Total	Airline Name (and abbreviation) Nom de la compagnie (et abréviation)
EUROPE/EUROPE	22	Air France Alitalia British Overseas Airways Corp. (BOAC) British United Airways (BUA) Bulgarian Civil Air Transport (BALKAN) Ceskoslovenské Aerolinie (CSA) Cyprus Airways Ltd. Deutsche Lufthansa (DLH) Hungarian Airlines (MALEV) Iberia Interflug Jugoslovenski Aerotransport (JAT) Malta Airlines Olympic Airways Polskie Linie Lotnicze (LOT) Royal Dutch Airlines (KLM) SABENA Scandinavian Airlines System (SAS) Swissair TAROM Transportes Aéreos Portuguesos (TAP) Union des Transports Aériens (UTA)
MIDDLE EAST/ MOYEN-ORIENT	9	Basco-Brothers Air Services (S. Yemen) Iraqi Airways Israel Airlines (EL AL) Kuwait Airways Middle East Airlines Air Liban (MEAL) Royal Jordanian Airlines (ALIA) Saudi Arabian Airlines Syrian Arab Airlines Yemen Arab Airlines
SOUTH AMERICA/ AMERIQUE DU SUD	2	Aerolineas Argentinas Empresa del Estado Empresa de Viação Aérea Rio Grandense (VARIG)
NORTH AMERICA/ AMERIQUE DU NORD	2	Pan American World Airways (PAA) Trans World Airlines (TWA)
USSR/URSS	1	Aeroflot
ASIA/ASIE	3	Air India Japan Air Lines (JAL) Pakistan International Airlines (PIA)
OCEANIA/OCEANIE	1	Qantas Empire Airways (QEA)
From All Regions/ Toutes les régions	40	Non-african Airlines/ compagnies non-africaines

Source : Circ. 80-AT/13 (OACI), Append. 6 - Mis à jour le 6/8/70./Updated on 6/8/70

AFRICAN AIRLINES OPERATING INTERNATIONAL SCHEDULED SERVICES
TO AFRICAN AND OTHER COUNTRIES OF THE WORLD

COMPAGNIES AFRICAINES EXPLOITANT DES SERVICES INTERNATIONAUX REGULIERS
VERS L'AFRIQUE ET VERS D'AUTRES PAYS DU MONDE

Source : Appendix 7, Circular 80-AT/13 (OACI)
Up-dated on 6/8/70

Appendice 7, Circulaire 80-AT/13 (OACI)
Mis à jour le 6/8/70

	Northern Region/ Région Nord	East Region/ Région Est	Western Region/ Région Ouest	Central Region/ Région Centre	Southern Region/ Région Sud
AIRLINES					
ENTREPRISES					
Northern Region/Région Nord					
Algeria - AIR ALGERIE	*				
Libya - LAA	*				
Morocco - ROYAL AIR MAROC	*				
Tunisia - TUNIS AIR	*				
U.A.R. - UAA	*				
Eastern Region/Région Est					
Ethiopia - EAL	*				
Somalia - SOMALI AIRLINES	*				
Sudan - SUDANAIR	*				
East Africa - EAAC	*				
Western Region/Région Ouest					
Ghana - GHANA AIRWAYS	*				
Mali - AIR MALI	*				
Mauritania - AIR MAURITANIE	*				
Nigeria - NIGERIA AIRWAYS	*				
Sierra Leone - S.L.AIRWAYS	*				
Central & Western Region/ Région Centre et Ouest					
Yaounde Treaty Member States/ Etats du Traité de Yaoundé - AIR AFRIQUE	*				
Central Region/Région Centre					
Congo (Dem.R.) - AIR CONGO	*				
Congo (Rep.R.) - LINA CONGO	*				
Southern Region/Région Sud					
Botswana - B. NAT. AIRWAYS					
Malawi - AIR MALAWI					
Madagascar - AIR MADAGASCAR					
Swaziland - SWASI AIR					
Zambia - ZAMBIA AIRWAYS					

	North America	EUROPE/EUROPE	Middle East/ Moyen-Orient	Far East Ext-Orient	Océ- ania
AIRLINES					
ENTREPRISES					
Northern Region/Région Nord					
Algeria - AIR ALGERIE					
Libya - LAA					
Morocco - ROYAL AIR MAROC					
Tunisia - TUNIS AIR					
U.A.R. - UAA					
Eastern Region/Region Est					
Ethiopia - EAL					
Somalia - SOMALI AIRLINES					
Sudan - SUDANAIR					
East Africa - EAAC					
Western Region/Région Ouest					
Ghana - GHANA AIRWAYS					
Mali - AIR MALI					
Mauritanie - AIR MAURITANIE					
Nigeria - NIGERIA AIRWAYS	*				
Sierra Leone - S.L. AIRWAYS					
Central & Western Region/ Région Centre et Ouest					
Yaounde Treaty Member States / Etats du Traité de Yaoundé					
- AIR AFRIQUE	*				
Central Region/Région Centre					
Congo (Dem.R.) - AIR CONGO					
Congo (Peop.R.) - LINA CONGO					
Southern Region/Région Sud					
Botswana - B. NAT. AIRWAYS					
Malawi - AIR MALAWI					
Madagascar - AIR MADAGASCAR					
Swaziland - SWASI AIR					
Zambia - ZAMBIA AIRWAYS					

APPENDIX I/ANNEXE I

YEAR/ ANNEE	Number Col. 1	Thousands		%	%	Number				%	%	%	Thousands		%
		Col. 2	Col. 3			4	5	6	7				8	9	
Air Afrique	1966N 1967N 1968N 1969N	289 284 287 282	583 617 653 033	1 1 1 200	231 876 804 50	8.7 5.9 5.7 +	2 2 2 018	45.2 46.7 47.3 90.4	62 57 49 62	32 37 46 32	6 6 5 6	84 97 119 901	55 55 56 55		
EAAC	1966N 1967N 1968N 1969N	281 343 422 050	398 552 665 731	771 163 1416 985	52 48 47 52	13.4 38.5 20.5 +	1 1 1 416	28.7 40.6 43.3 55.2	76 70 69 76	19 26 27 19	5 4 4 5	45 67 82 174	53 46 46 53		
Air Algérie	1966 1967 1968x 1969	289 301 384 046	282 293 362 466	498 596 692 872	57 49 59 57	43.4 3.9 23.6 +	977 974 943 40.0	70.2 78.4 81.7 70.2	89 88 90 89	9 10 8 9	2 2 2 2	28 30 36 636	50 50 63 50		
Air Congo	1966N 1967N 1968 1969	277 302 193 630	311 445 330 293	475 698 649 091	66 64 51 66	82.3 43.2 25.8 +	1 1 1 121	36.7 49.2 36.9 55.6	72 80 76 72	27 18 22 27	1 2 2 1	41 56 41 840	67 66 57 67		
EAL	1966 1967 1968 1969	203 207 233 601	259 284 298 285	744 862 945 498	35 33 32 35	11.2 9.8 4.9 +	1 1 1 273	32.1 30.9 29.3 32.1	66 64 60 66	28 30 36 28	6 6 4 6	35 40 44 682	41 39 68 41		
Ghana Airways	1966 1967 1968 1969	99 96 882 433	137 122 704 434	315 332 346 500	44 37 44 44	8.2 10.7 - -	1 1 1 382	35.9 30.3 30.3 35.9	81.6 81.8 69 72	26 29 29 26	2 2 2 2	17 15 075 759	37 33 37 33		

APPENDIX F/APPENDICE F (Cont'd)

YEAR/ ANNEE	Number Col. 1	Thousands		%	%	Number			%	%	Thousands			%
		Col. 2	Col. 3			6	7	8			9	10	11	
Air Guinée	1966 1967 1968 1969													
Liberian National	1966 1967 1968 1969													
Libyan Arab Airlines	1966x 1967x 1968x 1969	121 844 227 892	220 637 304 265 362 512	56 55 58	+496.0 + 35.4 + 25.5	1 018 31.3 925	31.9 31.3 40.9	56.9 56.9 70.5	92 93 92	6 5 6	2 2 2	11 793 15 755 20 590	58 54 57	
Air Madagascar	1966 1967 1968 1969	135 572 136 085 146 670	274 988 319 416 333 104	59 56 59	+ 12.2 + 10.1 + 10.4	1 201 1 316 1 349	41.8 42.4 42.6	70.9 75.7 72.2	70 69 72	23 24 23	7 7 5	20 139 23 061 24 557	68 67 67	
Air Malawi	1964N 1965N 1966N 1967N 1968 1969	23 521 26 498 29 160 29 533 29 337	23 606 25 638 25 771 25 187 30 808	59 62 62 60 44	+ 13.4 + 1.1 - 3.5 - 7.6	594 598 549 524 465	24.0 26.4 25.4 22.9 16.9	40.8 42.6 41.0 38.2 38.5	87 87 88 86 83	11 11 10 12 16	2 2 2 2 1	1 349 1 527 1 526 1 503 2 427	60 63 63 62 49	
Air Mali	1966 1967 1968x 1969	48 475 41 371 33 481	138 787 138 174 113 952	36 35 67	+ 4.8 - 5.3 - 44.5	1 045 1 160 794	20.6 21.3 38.1	57.1 60.8 56.9	66 64 66	33 35 32	1 1 2	7 329 7 549 4 492	42 40 88	
Royal Air Maroc	1966 1967 1968 1969	177 950 173 111	408 020 443 162	58 59	+ 11.8 + 9.5	1 340 1 509	44.9 47.4	77.4 80.4	85 86	13 12	2 2	26 801 27 343	64 63	

APPENDIX F/APPENDICE F (Cont'd)

YEAR/ ANNEE	Number		Thousands		%	Number				%				Thousands		%
	Col. 1	Col. 2	Col. 1	Col. 2		Col. 3	Col. 4	Col. 5	Col. 6	Col. 7	Col. 8	Col. 9	Col. 10	Col. 11	Col. 12	
Nigeria Airways	1966 1967 1968 1969	143 096 94 520 101 672	193 949 152 921 148 677	391 269 332 890 292 133	50 46 51	- 4.3 - 21.1 - 2.8	1 355 1 617 1 462	33.6 33.4 38.1	67.2 72.6 74.8	75 71 72	19 23 23	6 6 5	23 356 19 363 18 863	46 46 52		
Sierra Leone																
Sudanair	1966 1967 1968 1969	88 605 76 884	108 304 96 961	307 237 273 984	35 35	- 2.3 - 10.4	1 222 1 261	23.6 24.2	67.4 69.2	84 81	14 17	2 2	11 108 10 340	35 37		
Tunis Air	1966 1967 1968 1969	129 255 140 316 177 983	125 456 134 926 177 773	224 252 233 508 271 041	56 58 66	+ 13.7 + 7.5 + 31.7	971 962 999	45.5 47.1 53.8	81.3 81.2 81.5	86 86 90	12 12 8	2 2 2	12 872 13 962 17 488	55 56 61		
U.A.A.	1966 1967 1968 1969	316 796 271 747 451 195	585 171 524 297 620 519	1 239 428 1 093 943 1 213 282	47 48 51	+ 2.8 - 10.4 + 18.4	1 847 1 929 1 375	40.8 41.7 43.9	86.8 86.9 86.1	90 90 89	8 8 9	2 2 2	61 531 54 974 63 683	49 51 52		
Zambia Airlines	1964N 1965N 1966N 1967N 1968 1969	105 844 119 244 131 209 98 291	62 868 71 299 72 112 55 199	106 227 115 373 115 970 87 467	59 62 62 63	+ 13.4 + 1.1 - 23.4	594 598 549 561	24.0 26.4 25.4 26.0	40.8 42.6 40.9 41.3	87 87 89 88	11 11 9 10	2 2 2 2	6 075 6 870 6 861 5 215	60 63 63 63		
TOTAL	1966 1967 1968 1969	2762 423 2598 179 2690 481	3 640 357 3 952 749 3 706 809	7 314 536 8 114 307 7 441 157	50 49 50	+ 8.6 - 6.2	1 318 1 521 1 378	34.1 35.8 37.8	68.2 73.1 75.5	79 78 76	18 19 21	3 3 3	27 317 30 542 39 807	53 52 60		

Source : Digest of Statistics No. 142, Traffic 1966 - 1968/
Recueil de statistiques n° 142, Trafic 1966 - 1968.

LEGEND FOR APPENDIXES F AND G/

LEGENDE DES APPENDICES F ET G

Columns Headings/
En-tête des colonnes :

Col.	1 -	Passengers carried/Passagers transportés			
Col.	2 -	Passenger-kilometres performed/Passagers-km réalisés			
Col.	3 -	Available seat kilometres/Sièges-km disponibles			
Col.	4 -	Passenger Load factor/Coefficient de remplissage passagers			
Col.	5 -	Pass-km Percentage change over previous year/Pass.-km Variation en % de l'année précédente			
Col.	6 -	Kilometres flown per passenger/km parcourus par passager			
Col.	7 -	Number of Passengers per aircraft/Nombre de passagers par aéronef			
Col.	8 -	Number of seats available per aircraft/Nombre de sièges disponibles			
		par aéronef			
Col.	9 -	Passengers)	Passengers)		
Col.	10 -	Freight)	Tret)	Répartition en %	
Col.	11 -	Mail)	Poste)		
Col.	12 -	Total thousands/Total milliers			
Col.	13 -	Weight load factor/Coefficient de remplissage			

TRAFFIC DE PASSAGERS SUR LES SERVICES REGULIERS DES COMPAGNIES AFRICAINES 1966 - 1968
VOLS INTERNATIONAUX

[illegible]

YEAR/ ANNEE	Number			Thousands			%	Number			%			Thousands			%
	Col. 1	Col. 2	Col. 3	Col. 4	Col. 5	Col. 6		Col. 7	Col. 8	Col. 9	Col. 10	Col. 11	Col. 12	Col. 13	Col. 14	Col. 15	
United Arab Airlines	1966 1967 1968N 1969	316 796 271 747 345 558 585 171	585 171 524 297 576 426 1 239 428	1 239 428 1 093 943 1 140 454 47	47 48 51 + 9.6 - 10.4 + 9.9	1 847 1 929 1 668 40.8	86.9 86.9 90.8 8	40.8 41.7 46.3 8	86.9 86.9 90.8 8	90 90 89 10	8 8 10 2	2 2 1 2	61 531 54 974 59 705 64	49 51 52 66			
Zambia Airlines	1964N 1965N 1966N 1967N 1968N 1969	25 496 30 316 30 103 30 665 27 259 32 679	27 259 32 679 29 632 27 643 43 598 50 072	43 598 50 072 44 520 30 196 63 65	63 65 67 71 + 19.8 - 9.3 - 6.7	1 069 1 078 984 901 32.5 33.7	51.6 51.9 49.1 50.9 89 90	32.5 33.7 32.9 36.1 51.6 51.9	51.6 51.9 49.1 50.9 89 90	89 90 91 92 9 8	9 8 7 5 2 2	2 2 2 3 2 2	2 630 3 094 2 758 2 513 2 630 3 094	64 66 67 70 64 66			
TOTAL	1966 1967 1968 1969	1 772 154 1 638 504 1 931 520 3 217 147	3 217 147 3 506 976 3 613 677 6 617 316	6 617 316 7 232 662 7 288 249 49	49 48 50 + 9.0 + 3.1	1 815 2 140 1 871 40.0 42.2 45.4	81.7 88.1 90.8 79 78 75	40.0 42.2 45.4 81.7 88.1 90.8	81.7 88.1 90.8 79 78 75	79 18 19 22 18 19	18 19 22 22 18 19	3 3 3 3 3 3	383 717 442 115 433 567 53 53 50	53 53 50 53 53 50			

Source : Digest of Statistics No. 142, Traffic 1966 - 1968/
Recueil de statistiques n° 142, Trafic 1966 - 1968

- Supplement of information contained in ICAO Circular 80-AT/13, Appendices 8A and 8B on "Development of international air passenger travel - Africa"
- Complément des renseignements contenus dans la circulaire 80-AT/13 (OACI), Appendice 8A et 8B sur le développement des voyages aériens internationaux (Afrique)

LEGEND (Cont'd)/LEGENDE (suite)Columns Headings : /
En-tête des colonnes :

Operating Revenues/ Recettes exploitation	Scheduled passengers/ Passagers réguliers	Operating Costs/ Coût d'exploitation
Total all services/ Total tous services		Total all services/ Total tous services
In 1 000 U.S. dollars/ En milliers de dollars des ETATS UNIS		
Col. 1	Col. 2	Col. 3

- Col. 4 - Scheduled Passenger kilometre performed/Passager-kilomètre réalisé service régulier
 Col. 5 - Available Scheduled seat kilometres/Sièges-kilomètres disponibles service régulier
 Col. 6 - Total Costs as Percentage of Revenue/Rapport Coût total recettes (% $3 \div 1$)
 Col. 7 - Revenue per available seat km/Recettes par siège-km disponible $(2 \div 5)$ US Cents/
 Col. 8 - Costs per available seat km/Dépenses par siège-km disponible (6×7) Centimes
 Col. 9 - Revenue per passenger kilometre/Recettes par passager-kilomètre $(2 \div 4)$ E.U.
 Col. 10 - Cost per passenger kilometre/Dépenses par passager-kilomètre (6×9)
 Col. 11 - Passenger load factor/Coefficient de remplissage passagers $(4 \div 5)$
 Col. 12 - Passenger break-even load factor/Seuil de rentabilité passager $(\% 8 \div 9)$

FINANCIAL DATA FOR AFRICAN SCHEDULED INTERNATIONAL AIRLINES 1968
INTERNATIONAL AND DOMESTIC SCHEDULED SERVICES

RENSEIGNEMENTS FINANCIERS RELATIFS AUX ENTREPRISES AFRICAINES DE TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL REGULIER
SERVICES AERIENS REGULIERS INTERNATIONAUX ET NATIONAUX - 1968

AIRLINES/ ENTREPRISES	Col. 1	Col. 2	Col. 3	Col. 4	Col. 5	Col. 6	Col. 7	Col. 8	Col. 9	Col. 10	Col. 11	Col. 12
<u>NORTHERN SUB-REGION/SOUS-REGION NORD</u>												
UAA	26 140	18 428	25 852	620 519	1 213 282	98.9	1.52	1.50	2.97	2.94	51.1	50.5
Air Algerie	26 737	17 677	21 851	362 692x	612 435x	81.7	2.9x	2.4	4.9	4	59.2x	48.97
Royal Air Maroc	20 225	12 964	19 133	177 773	271 041	94.6	2.64	2.25	4.0	3.4	65.6	56.25
Tunis Air	10 556	7 155#	8 990			85.2						
1. Sub-total/ Total partiel	83 658	56 214	75 826	1 160 984	2 096 776	90.64					55.3	
<u>WESTERN SUB-REGION/SOUS-REGION OUEST</u>												
Air Afrique 7/12	32 485	20 586	32 646	380 936	700 469	100.5	2.9	2.9	5.4	5.4	54.4	53.7
Sierra Leone Airways	726	208	564			77.7						
2. Sub-total/ Total partiel	35 211	20 794	33 210	380 936	700 469	100.0						
<u>EASTERN SUB-REGION/SOUS-REGION EST</u>												
Ethiopia Airlines	22 103	15 348	23 156	298 678	945 173	104.8	1.6	1.68	5.1	5.3	31.6	33
East African Airways	40 048	29 787	37 558	665 731	1 416 637	93.8	2.9	1.97	4.5	4.2	47	43.8
Air Madagascar	13 697	9 584	11 712	197 803	334 104	85.5	2.9	2.5	4.8	4.1	59.2	52.1
3. Sub-total/ Total partiel	75 848	54 719	72 426	1 262 612	2 695 914	95.5						
<u>CENTRAL AFRICA/SOUS-REGION CENTRE</u>												
Air Afrique 5/12	23 203	14 705	23 319	272 097	500 335	100.5	2.9	2.9	5.4	5.4	54.4	53.7

AIRLINES/ ENTREPRISES	Colo 1	Colo 2	Colo 3	Colo 4	Colo 5	Colo 6	Colo 7	Colo 8	Colo 9	Colo 10	Colo 11	Colo 12
Total Air Afrique 12/12	55 688	35 291	55 965	653 033N	1 200 800N	3 4 1	2 4 5	6 x 7	2 4 4	6 x 9	4 4 5	8 4 9
9 African Airlines/ 9 Entreprises Africaines	215 920	146 432	204 781	2 976 229	5 993 494	94.8		2.9	5.4	5.4	54.4	53.7
World average/ Moyenne mondiale	13 993 000	10 850 000	13 239 000	310.000 000	677 000 000	94.6	1.60	1.51	3.50	3.31	51.6	43.1

LEGEND/LEGENDE

- Notes :
- (*) - Includes excess baggage/excédents bagages compris
 - (x) - Provisional data/chiffres provisoires
 - N - Data applicable to all twelve States parties to the Yaoundé Treaty/
Données applicables aux douze Etats parties du traité de Yaoundé

Source : - Digest of Statistics No. 145, Financial Data 1968, and Circular 80-AT/13 (OACI) Appendix 9.
Recueil de statistiques n° 145, Renseignements financiers 1968 /et circulaire 80-AT/13 (OACI) Appendice 9.

Colo 1: item 4, colo 1, rubrique 4
Colo 2: item 1.1, colo 2, rubrique 1.1
Colo 3: item 13, colo 3, rubrique 13

- Digest of Statistics No. 142, Traffic 1960-1968,
Recueil de statistiques n° 142, Trafic 1960-1968

Colo 4 : P. 164-220, Colo 6/pages 164-220, colo 6
Colo 5 : P. 164-220, Colo 7/pages 164-220, colo 7
Colo 11 : P. 164-220, Colo 8/pages 164-220, colo 8

NOTE DE
TRAVAIL

COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE

Première session plénière

(Dakar, 22 février - 5 mars 1971)

SESSION PLENIERE

Point 7

de l'ordre du jour : Institution des comités (Comité exécutif et Comité du transport aérien) et élection du président du Comité de transport aérien

Déroulement de la session plénière et organisation suggérée

Résumé : Un plan d'organisation a été établi par le secrétariat en vue de faciliter les travaux de la Commission. Ce plan comporte des suggestions sur l'institution des comités ainsi que certaines suggestions sur les méthodes de travail.

Ouverture de la session

1. Toutes les séances sont prévues à l'Assemblée nationale du Sénégal à Dakar.
2. La séance inaugurale aura lieu le 22 février à 10 heures 30. Cette séance ne devrait pas durer plus d'une heure et demie. Elle sera précédée à 9 heures 30 d'une réunion officieuse des chefs de délégations en vue d'examiner ensemble les différents problèmes administratifs relatifs aux travaux de la session et notamment de l'organisation qui fait l'objet de la présente note.

Durée de la session

3. La durée de la session est de douze jours. Les travaux commenceront le lundi 22 février et devraient continuer jusqu'au vendredi de la deuxième semaine (5 mars). Il est prévu que les comités exécutif et du transport aérien mèneront à bien leurs travaux y compris la discussion et l'approbation formelle de leurs rapports dans les délais impartis ; ci-joint le plan d'organisation proposé.

Comité exécutif

Points de l'ordre du jour

(Réunions matins et après-midi telles qu'indiquées sur le plan d'organisation : première séance mardi 23 février)

- 8(2) Programme de formation
- 8(7) Accords entre Etats (Plan de navigation aérienne)
- 9 Questions financières
- 10 Ratification de la constitution de la CAFAC

Autres questions

Comité du transport aérien

(Réunions matins et après-midi telles qu'indiquées sur le plan d'organisation : première séance mardi 23 février)

- 8(1) Développement des voyages aériens internationaux
- 8(3) Développement des services aériens internationaux de fret
- 8(4) Accords bilatéraux
- 8(5) Coopération entre compagnies aériennes

6. Ces deux comités pourront éventuellement instituer des sous-comités ou des groupes d'étude.

"Pause café"

7. Il est prévu par séance une pause de 15 minutes dont il est suggéré de fixer ultérieurement l'heure.

Secrétariat

8. En principe, un secrétaire sera assigné à chaque comité et éventuellement à chaque sous-comité ou groupe d'étude institués par la Commission. Toutefois, l'effectif du personnel qualifié étant limité, les dispositions de travail seront d'autant plus efficaces que le nombre d'organes délibérants sera plus faible. Conformément à l'article 33 du règlement intérieur, les langues de travail de la session seront l'anglais et le français. A cet égard, l'interprétation simultanée sera mise à la disposition de deux organes travaillant en même temps. Les notes de travail, le rapport final de la session ainsi que les documents connexes seront présentés dans les deux langues.

Les délégations qui ont l'intention de soumettre des notes de travail voudront bien en communiquer le texte au secrétaire de l'organe intéressé qui prendra toutes dispositions utiles en vue de leur traduction et de leur reproduction.

PROPOSED ORGANIZATION PLAN/

PLAN D'ORGANIZATION PROPOSE

		February/février							March/mars				
		M 22	T 23	W 24	Th 25	F 26	S 27	S 28	M 1	T 2	W 3	Th 4	F 5
Plenaries/ Plénières	1 - 7												
	8 (1d,e), 8(2)												
	8 (1a,b,c,f,g,h)												
	8 (3,4,5,7)												
	9,10,11,other/autres												
COMMITTEES/ COMITÉS	Executive Exécutif												
	8(2)												
	8(7)												
	9												
	10,other/autres												
	Air Transport Transport aérien												

8(1a) - Item 8 of the Agenda for the Session ; Item 1a of the Work Programme/
Point 8 de l'ordre du jour de la réunion ; point 1a du programme de travail

 Plenaries/Plénières

 Discussion Stage/Phase de discussion

 Review of the Draft Report by Committee/Examen du projet de rapport par le Comit.

NOTE DE
TRAVAIL

COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE

Première session plénière

COMITE EXECUTIF

Point 8

de l'ordre du jour : Etude du travail accompli par la CAFAC depuis sa création dans le cadre du programme de travail

Programmes de formation
(Point 2 du programme des travaux)

HISTORIQUE

1. A la suite de l'examen initial par le bureau, du point 2 du programme de travail, il a été convenu que des données devraient être recueillies auprès des Etats afin de mettre au point un plan intégré de formation du personnel aéronautique des Etats membres de la CAFAC et de déterminer les mesures appropriées à prendre pour répondre aux besoins des Etats dans le domaine de la formation (rapport de la 1ère réunion, Accra 25 - 26 juin 1969). En conséquence le bureau a demandé au Secrétaire d'organiser la collecte de telles données et de présenter une documentation à ce sujet lors de la première session plénière de la CAFAC, au début de 1971.

2. Une lettre circulaire demandant les renseignements nécessaires a été envoyée aux Etats membres de la CAFAC le 16 décembre 1969. Compte tenu du manque d'informations disponibles, et faute de temps, il n'a pas été possible de présenter une documentation complète sur ce point lors des deuxième et troisième réunions du bureau. Toutefois un projet du document devant être soumis à la première session plénière a été présenté à la troisième réunion. Le projet a été accepté sans modifications (CAFAC/Bureau/3-WP/18).

OBJECTIF DE L'ETUDE

3. Le problème de la formation de personnel aéronautique, et en particulier la formation des effectifs nécessaires aux installations et services de l'aviation civile, constitue une partie intégrante du travail normal des Bureaux Régionaux de l'OACI pour promouvoir la mise en oeuvre des plans de navigation aérienne. A la suite de la quatrième réunion régionale de navigation aérienne AFI en 1964, les activités de l'OACI, dans le domaine de la formation, se sont considérablement développées en Afrique. La recommandation 21/1 de cette réunion reconnaissait qu'étant donné que le problème de formation de personnel était sans doute l'un des plus difficiles et des plus complexes à résoudre pour les pays nouvellement indépendants, il convenait d'accélérer les efforts visant au développement des programmes de formation de personnel et les méthodes de mise en oeuvre de ces mêmes programmes. Dans ces deux domaines, les activités se sont

- a) de vérifier si les Etats membres rencontrent des difficultés pour doter en personnel les installations et services de l'aviation civile, pour la formation de personnel aéronautique et, compte tenu des différents types d'aides que l'OACI peut mettre à la disposition des Etats, de voir si l'élimination de telles difficultés nécessiterait, ou pourrait être facilitée par un effort collectif de la CAFAC.
- b) d'étudier la cohérence des plans de dotation en personnel et de formation de personnel des Etats membres, du point de vue des besoins réels et des moyens prévus pour y répondre, et de recommander, lorsque cela s'avèrera nécessaire, que telle ou telle mesure conjointe soit prise, si une mesure collective permettait de mettre les plans en oeuvre de manière plus efficace.
- c) d'exprimer son opinion sur les priorités qu'il conviendrait d'établir, dans le domaine de la formation, lors de la planification, par les Etats et l'OACI, de la création de centres régionaux de formation ou pour l'organisation de cours dans des centres existants.

ANALYSE DES RENSEIGNEMENTS FOURNIS PAR LES ETATS

6. Sur la base des renseignements fournis par 27 Etats, et qui sont déjà à la disposition du bureau régional AFI de l'OACI, on a établi des tableaux sur les besoins en effectif au niveau sous-régional pour 1971 - 1974 ; on trouvera ces tableaux en Appendice à ce document sous les titres suivants :

- a) Projection des besoins annuels en formation (tableaux 1E et 1F)
- b) Nombre de places requises pour la formation (tableaux 2E et 2F)
- c) Nombre de places disponibles pour la formation (tableaux 3E et 3F)
- d) Solde des places disponibles par rapport aux besoins (tableaux 4E et 4F)
- e) Nombre de places pour la formation devant être trouvées en dehors des Etats membres de la CAFAC (tableaux 5E et 5F)

7. Les différents éléments pris en considération lors de l'évaluation des informations, lors de l'analyse des faiblesses notées ainsi que les notes explicatives qui permettent de mieux comprendre la présentation de ces données, sont présentés avant chaque tableau.

- b) la formation est ainsi assurée dans des conditions climatiques et géographiques qui sont les mêmes que celles que connaîtra le stagiaire dans son travail ;
- c) canalisation des ressources disponibles pour la formation vers les secteurs prioritaires et d'une importance particulière, ou encore non développés en Afrique.

10. Pour ces différentes raisons, la CAFAC voudra peut-être considérer comme souhaitable l'adoption, par les Etats membres, d'une politique visant à donner la préférence, chaque fois que possible, aux services de formation de leurs sous-régions, ou des autres sous-régions de l'Afrique.

PROBLEMES DES POTENTIALITES EN STAGIAIRES, DES DEPERDITIONS EN COURS DE FORMATION ET DES MOUVEMENTS DU PERSONNEL

11. Encore que cela ne constitue pas le sujet de l'enquête effectuée spécialement pour la présente étude, les renseignements rassemblés par les bureaux régionaux de l'OACI ont fait apparaître l'existence de problèmes annexes sur lesquels il est urgent que se penchent les Etats, parmi ceux-ci :

- a) le manque de stagiaires potentiels dans beaucoup d'Etats africains ;
- b) le problème des déperditions en cours de formation ;
- c) le problème des mouvements du personnel.

12. Le problème du manque de candidats suffisamment qualifiés est peut-être plus sérieux en Afrique que dans d'autres régions, du fait de la concurrence inévitable des autres industries qui cherchent à attirer le nombre relativement restreint de stagiaires potentiels. C'est sans aucun doute les activités pouvant offrir la meilleure combinaison entre motivations et stimulants, qui seront gagnantes. Il est intéressant de noter ici que ce n'est pas toujours la perspective d'un gain financier maximum qui constitue l'argument le plus fort et, si cette perspective est un attrait initialement, elle ne suffit pas forcément si elle n'est pas accompagnée par une motivation générale et des stimulants moins tangibles. Lorsqu'il n'est pas possible d'attirer un nombre suffisant de candidats répondant aux qualifications d'entrée requises pour un emploi dans l'aviation civile, l'Etat devrait envisager la possibilité de recruter à un niveau académique plus bas et de former les candidats retenus dans le cadre d'un cours de formation préparatoire. On pourrait ainsi élever le niveau de leur éducation générale pour qu'il corresponde au niveau initialement requis pour un emploi dans l'aviation civile.

13. Pour ce qui est des déperditions en cours de formation, elles peuvent être sérieusement réduites grâce à une sélection attentive au moment du recrutement et par l'élimination systématique, durant la période de formation, des stagiaires qui échouent. Il convient de noter toutefois que les candidats ayant les qualifications d'entrée requises, et qui réussissent leur période de formation, ont besoin

- d) attirer l'attention des Etats membres sur les problèmes évoqués dans les paragraphes 12 à 15 et sur les différentes mesures correctives et préventives proposées,
- e) sous réserve des mesures prises en a) ci-dessus, avoir des échanges de vues sur tout programme sur lequel pourraient être utilement orientées les futures études de la CAFAC.

GENERALITES

1. Les données figurant dans les tableaux ci-après ont été établies à partir des chiffres fournis par les 27 Etats membres de la CAFAC et des renseignements dont le bureau régional de l'OACI pour l'Afrique disposait déjà. Elles ont été fournies par les pays suivants : Algérie, Communauté Est africaine, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Haute-Volta, Lesotho, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Niger, Nigéria, République arabe unie, République Malagasy, Rwanda, Sénégal, Sierra Leone, Soudan, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie et Zambie.

2. Les tableaux présentés ci-après ont été établis sur la base des données ou des hypothèses suivantes :

- a) lorsqu'ils ont présenté l'ensemble des besoins en formation pour la période 1970-1974, les Etats ont tenu compte des abandons possibles en cours de formation et des postes vacants par suite de départs du personnel ;
- b) dans tous les cas où les Etats ont marqué une préférence pour un établissement de formation situé dans un pays non membre de la CAFAC, il n'en a pas été tenu compte dans les calculs du nombre de candidats à former sinon à titre d'indication pour exprimer l'ensemble des besoins.
- c) tous les tableaux de prévisions annuelles ont été établis par sous-régions africaines, sur la base des subdivisions adoptées par la Commission Economique pour l'Afrique, et couvrent la période 1971-1974.
- d) chaque tableau a été divisé en deux parties suivant la langue dans laquelle l'enseignement est dispensé. Ainsi, les prévisions de besoins en formation 1971-1974 ont été présentées au tableau 1E pour la langue anglaise et au tableau 1F pour la langue française.
- e) dans cette étude on n'a pas cherché à rendre compte des besoins en formation du seul Etat membre de la CAFAC dont l'espagnol est la première langue. Il a été estimé que l'on répondrait mieux aux besoins de cet Etat par l'octroi de bourses d'études et/ou par l'envoi d'enseignants.
- f) chaque spécialité professionnelle a été divisée en un certain nombre de classes ou niveaux suivant la classification du personnel la plus couramment utilisée par les Etats. Il faut relever, à cet égard, qu'il a semblé préférable d'utiliser des classifications légèrement différentes pour les administrations anglophones et francophones en raison de l'impossibilité, dans de nombreux cas, d'établir une parfaite équivalence de titres.

CLASSIFICATIONS USED WITHIN
EACH OCCUPATIONAL DISCIPLINE
(English language Centres)

Legend of Symbols

Tableaux 1E et 1F

Projections des besoins en formation 1971-1974

1. Ces tableaux présentent l'ensemble des besoins en formation, année par année, pendant la période 1971-1974 (inclusivement). Il faut noter qu'il s'agit de projections, pouvant donc subir des modifications, qui indiquent seulement le nombre de stagiaires que les Etats sont disposés à recruter ou à libérer pour leur permettre de suivre des cours de formation et qui n'expriment donc pas nécessairement le nombre total de spécialistes qu'il serait souhaitable de former pour répondre à l'ensemble des besoins, aussi bien quantitatifs que qualitatifs. Aucune tentative n'a été faite pour assortir ces tableaux d'un coefficient d'erreur bien qu'il semble manifeste que certains Etats, en répondant au questionnaire, aient pu ne pas tenir suffisamment compte des abandons possibles en cours de formation ou des postes vacants par suite des remplacements consécutifs à des départs dans certaines disciplines.

2. Des prévisions, prudentes dans tous les cas, des besoins en formation ont été établies pour les Etats qui n'ont pas encore fait parvenir leur réponse au questionnaire.

OCCUPATIONAL DISCIPLINE	SUB-REGION	1971				1972				1973				1974			
		(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)
COMMUNICATIONS OPERATIONS (1 - 4)	NORTHERN	4		27	17	4		27	17	4		27	17	4		27	17
	EASTERN	12	8	13	14	12	10	13	14	12	10	13	14	12	9	13	14
	CENTRAL	5	8	8	31	5	10	10	31	5	10	10	31	5	9	7	31
	WESTERN	21	21	48	31	21	10	50	31	21	10	48	31	21	9	47	31
RADIO AND TELETYPEWRITER MAINTENANCE PERSONNEL (5 - 7)	TOTAL	(5)	(6)	(7)	(7)	(5)	(6)	(7)	(7)	(5)	(6)	(7)	(7)	(5)	(6)	(7)	(7)
	NORTHERN	5	60	7		5	60	5		5	60	5		5	60	5	
	EASTERN	8	21			8	20			8	20			8	20		
	WESTERN	1	10	6		1	10	6		1	8	6		1	8	6	
AERONAUTICAL METEOROLOGICAL PERSONNEL (8 - 10)	TOTAL	(8)	(9)	(10)		(8)	(9)	(10)		(8)	(9)	(10)		(8)	(9)	(10)	
	NORTHERN	5	15	3		7	15	5		7	20	3		5	20	5	
	EASTERN	19	62			20	60			21	60			17	60		
	WESTERN	2	3	3		2	3	1		2	4	4		2	4	4	
AIR TRAFFIC CONTROL PERSONNEL (11 - 13)	TOTAL	(11)	(12)	(13)		(11)	(12)	(13)		(11)	(12)	(13)		(11)	(12)	(13)	
	NORTHERN	44	22	16		44	21	15		44	21	15		44	21	15	
	EASTERN	39	14	29		26	15	28		26	15	27		17	15	27	
	WESTERN	4	36	2		4	36	2		4	36	2		4	40	2	
AERODROME MAINTENANCE PERSONNEL (14 - 16)	TOTAL	(14)	(15)	(16)		(14)	(15)	(16)		(14)	(15)	(16)		(14)	(15)	(16)	
	NORTHERN	6	10	16		6	10	16		6	12	17		6	10	17	
	EASTERN																
	WESTERN																
FIRE AND RESCUE PERSONNEL (17 - 20)	TOTAL	(17)	(18)	(19)	(20)	(17)	(18)	(19)	(20)	(17)	(18)	(19)	(20)	(17)	(18)	(19)	(20)
	NORTHERN	4	14	13	24	2	16	13	24	2	10	13	24	2	9	18	24
	EASTERN	17			40	15			70	3			40	3			70
	WESTERN	1	3	37	114	2	3	37	124	1	3	37	114	1	9	3	124
	TOTAL	(22)	(23)	(24)	(25)	(22)	(23)	(24)	(25)	(22)	(23)	(24)	(25)	(22)	(23)	(24)	(25)

TABLE 1E - TRAINING REQUIREMENT PROJECTIONS 1971 - 1974 (ENGLISH LANGUAGE ONLY)

OCCUPATIONAL DISCIPLINE	SUB-REGION	1971				1972				1973				1974			
		(21)	(22)	(23)		(21)	(22)	(23)		(21)	(22)	(23)		(21)	(22)	(23)	
FLIGHT OPERATIONS GROUND PERSONNEL (21 - 23)	NORTHERN			1				1				1				1	
	EASTERN		2	2			2				1						
	CENTRAL																
	WESTERN			1													
	TOTAL		2	4			2										
AIRWORTHINESS AND ENGINEERING PERSONNEL (24 - 25)	NORTHERN	2				2				1				1			
	EASTERN					3				3				3			
	CENTRAL																
	WESTERN	4				3				4				4			
	TOTAL	6				8				8				8			
AIRCRAFT MAINTENANCE PERSONNEL (26 - 28)	NORTHERN																
	EASTERN					10	5			10	5			10	5		
	CENTRAL																
	WESTERN																
	TOTAL																
AIRPORT MANAGEMENT PERSONNEL (29)	NORTHERN																
	EASTERN	4				2				2				2			
	CENTRAL	1															
	WESTERN																
	TOTAL	5				2				2				2			
AIR TRANSPORT LAW AND ECONOMICS (30)	NORTHERN																
	EASTERN	16				16				16				16			
	CENTRAL	3															
	WESTERN	1				3				3				1			
	TOTAL	20				19				19				17			
ACCIDENT INVESTIGATION PERSONNEL (31)	NORTHERN																
	EASTERN	2				2				2				2			
	CENTRAL																
	WESTERN																
	TOTAL	2				2				2				2			

TABLE 1E - TRAINING REQUIREMENT PROJECTIONS 1971 - 1974 (ENGLISH LANGUAGE ONLY)

OCCUPATIONAL DISCIPLINE	SUB-REGION	1971		1972		1973		1974	
		(32)	(33)	(32)	(33)	(32)	(33)	(32)	(33)
INSTRUCTIONAL PERSONNEL (32 - 33)	NORTHERN	10		10		10		10	
	EASTERN								
	CENTRAL								
	WESTERN								
	TOTAL	10		10		10		10	
FLYING PERSONNEL (34 - 37)	NORTHERN	34	(35)	(37)	(36)	(34)	(35)	(34)	(35)
	EASTERN	3	3	23	2	30	2	30	2
	CENTRAL								
	WESTERN	1		1		1		1	
	TOTAL	4	3	24	2	31	2	31	2

TABLE 1E - TRAINING REQUIREMENT PROJECTIONS 1971 - 1974 (ENGLISH LANGUAGE ONLY)

SPECIALITE PROFESSIONNELLE	SOUS-REGION	1971				1972				1973				1974			
		(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)
EXPLOITATION DES TELECOMMUNICATIONS (1 - 4)	NORD			8	48			8	29			8	23			8	18
	EST			1				6	4			4	2			3	2
	CENTRE			4	2			3				3				5	1
	OUEST		3	4				5	1			3				16	21
	TOTAL		3	17	50			19	34			15	25			21	(8)
ENTRETIEN DES INSTALLATIONS RADIO, TELEIMPRIMEURS, INSTRUMENTS METEOROLOGIQUES (5 - 8)	NORD	(5)	(6)	(7)	(8)	(5)	(6)	(7)	(8)	(5)	(6)	(7)	(8)	(5)	(6)	(7)	(8)
	EST	3	9	4	2	1	9	4	2	2	9	4	2	9	1	6	2
	CENTRE	2	4			1	4			3	4			2	6		
	OUEST	3	10		1	1	11		1	2	10		5	2	10		4
	TOTAL	11	35	12	3	4	36	13	3	4	26	9	3	9	26	10	14
METEOROLOGIE AERONAUTIQUE (9 - 12)	NORD	(9)	(10)	(11)	(12)	(9)	(10)	(11)	(12)	(9)	(10)	(11)	(12)	(9)	(10)	(11)	(12)
	EST	51	124	65		51	114	65		51	124	65		30	80	65	
	CENTRE	1	1			1	1			3	3			2	6	10	12
	OUEST	2	5	10	24	1	7	14	12	4	14	12	18	1	11	12	25
	TOTAL	4	18	26	25	4	17	14	14	7	19	14	18	3	17	22	49
CIRCULATION AERIENNE (13 - 16)	NORD	(13)	(14)	(15)	(16)	(13)	(14)	(15)	(16)	(13)	(14)	(15)	(16)	(13)	(14)	(15)	(16)
	EST	1	11	73	26		10	61	21		8	56	16		5	48	3
	CENTRE	1	8	4			2				4	11	19		2	9	19
	OUEST	1	5	15	18	1	3	15	18	1	2	21	11	2	5	18	11
	TOTAL	4	29	107	53	4	18	96	46	2	15	88	46	2	12	75	33
INFRASTRUCTURE (17 - 20)	NORD	(17)	(18)	(19)	(20)	(17)	(18)	(19)	(20)	(17)	(18)	(19)	(20)	(17)	(18)	(19)	(20)
	EST		3	3	8		3	14				3	14			3	2
	CENTRE		4	3		1	1	2			2			1	1	1	
	OUEST																
	TOTAL		7	6	8		4	16			2		14		1	4	2
SECURITE-INCENDIE (21 - 23)	NORD	(21)	(22)	(23)		(21)	(22)	(23)		(21)	(22)	(23)		(21)	(22)	(23)	
	EST		2	45			45					45				45	
	CENTRE	1				1				2				1			
	OUEST	1	4	1		3	3	2		4	4	2		1	1	1	
	TOTAL	3	6	46		4	48	2		6	4	2		2	2	2	

TABEAU 1F - PREVISIONS DES BESOINS EN FORMATION 1971 - 1974
(LANGUE FRANCAISE UNIQUEMENT)

SPECIALITE PROFESSIONNELLE	SOUS-REGION	1971				1972				1973				1974			
		(24)	(25)	(26)		(24)	(25)	(26)		(24)	(25)	(26)		(24)	(25)	(26)	
AUTRE PERSONNEL D'AERODROME (24 - 26)	NORD		5	2				5			4				1		
	EST											1					
	CENTRE		2	2			1				3						
	OUEST																
	TOTAL		7	4			6				7				1		
AUTRE PERSONNEL DIRECTION AVIATION CIVILE (27 - 30)	NORD	(27)	(28)	(29)	(30)	(27)	(28)	(29)	(30)	(27)	(28)	(29)	(30)	(27)	(28)	(29)	(30)
	EST	1	1		15	2			11				10				10
	CENTRE		2		1		1				1						
	OUEST		1		1				2		1		10				
	TOTAL	1	4		17	2	1		14		2		10				10
PERSONNEL DES CENTRES DE FORMATION (31 - 32)	NORD	(31)	(32)			(31)	(32)			(31)	(32)			(31)	(32)		
	EST																
	CENTRE																
	OUEST																
	TOTAL																
PERSONNEL DES COMPAGNIES AERIENNES (A) (33 - 36)	NORD	(33)	(34)	(35)	(36)	(33)	(34)	(35)	(36)	(33)	(34)	(35)	(36)	(33)	(34)	(35)	(36)
	EST	5	33		10	5	32		10	5	32		10	3	5		2
	CENTRE	3	5		2	3	5		2	3	5		2	1	1		1
	OUEST	2	1		1	2	2		1	1	4		13	1	3		3
	TOTAL	12	41	1	13	12	43	1	15	13	43		13	5	9		6
PERSONNEL DES COMPAGNIES AERIENNES (B) (37 - 38)	NORD	(37)	(38)			(37)	(38)			(37)	(38)			(37)	(38)		
	EST																
	CENTRE																
	OUEST																
	TOTAL																
PERSONNEL DES COMPAGNIES AERIENNES (C) (39 - 41)	NORD	(39)	(40)	(41)		(39)	(40)	(41)		(39)	(40)	(41)		(39)	(40)	(41)	
	EST	41	80			33	66			30	60			2	10		
	CENTRE		10				10			1	10						
	OUEST																
	TOTAL	41	90			33	76			31	70			2	10		

TABLEAU 1F - PREVISIONS DES BESOINS EN FORMATION 1971 - 1974
(LANGUE FRANCAISE UNIQUEMENT)

Tableaux 2E et 2F

Nombre de places requises dans les centres ou établissements de formation situés dans les pays membres de la CAFAC au cours de la période 1971-1974

Le nombre de places requises dans les centres de formation situés dans les pays membres de la CAFAC a été calculé en éliminant une à une toutes les demandes de places qui étaient assorties d'une préférence pour une formation assurée dans des pays autres que les pays membres de la CAFAC. Lorsque les Etats n'avaient pas marqué de préférence et qu'une place se trouvait disponible dans l'un des Etats membres de la CAFAC, l'indication en a été portée sur le tableau 2E ou 2F selon le cas approprié.

Etant donné sa proximité géographique et son caractère régional, le centre de sécurité pour l'aviation civile de Beyrouth, au Liban, a été assimilé à un centre de formation des pays membres de la CAFAC. A l'exception de ce centre, à Beyrouth, tous les autres établissements de formation ont été considérés comme ayant une seule langue d'enseignement. Il n'a pas davantage été tenu compte des éventualités où les candidats pouvaient être, indifféremment, dirigés sur des centres de formation anglophones ou francophones.

OCCUPATIONAL DISCIPLINE	SUB-REGION	1971				1972				1973				1974			
		(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)
COMMUNICATIONS OPERATIONS (1 - 4)	NORTHERN	4	8	27	17	4	10	27	17	4	9	27	17	4	9	27	17
	EASTERN	8		13	14	8		13	14	8		13	14	8		13	14
	CENTRAL			8				10				8				7	
	WESTERN			48	31			50	31			48	31			47	31
	TOTAL	12	8	73	7	12	10	77	7	12	9	73	7	12	9	73	7
RADIO AND TELETYPEWRITER MAINTENANCE PERSONNEL (5 - 7)	NORTHERN	5	60	7		5	60	5		5	60	5		5	60	5	
	EASTERN	6	9			6	8			6	8			6	8		
	CENTRAL			4			4				2				2		
	WESTERN	11	73	7		11	72	5		11	70	5		11	70	5	
	TOTAL	22	82	18		22	80	10		22	78	10		22	78	10	
AERONAUTICAL METEOROLOGICAL PERSONNEL (8 - 10)	NORTHERN	5	15	3		5	15	3		5	20	3		5	20	3	
	EASTERN	19	62			19	60			19	60			19	60		
	CENTRAL																
	WESTERN	2	3			2	3			2	4			2	4		
	TOTAL	26	80	3		26	78	3		26	84	3		26	84	3	
AIR TRAFFIC CONTROL PERSONNEL (11 - 13)	NORTHERN	11	12	13		11	12	13		11	12	13		11	12	13	
	EASTERN	44	22	16		44	21	15		44	21	15		44	21	15	
	CENTRAL	39	14	29		39	15	28		39	15	27		39	15	27	
	WESTERN																
	TOTAL	83	36	47		83	36	45		83	36	44		83	36	44	
AERODROME MAINTENANCE PERSONNEL (14 - 16)	NORTHERN	6	10	16		6	10	16		6	12	17		6	10	17	
	EASTERN																
	CENTRAL																
	WESTERN																
	TOTAL	6	10	16		6	10	16		6	12	17		6	10	17	
FIRE AND RESCUE PERSONNEL (17 - 20)	NORTHERN	6	10	16		6	10	16		6	12	17		6	10	17	
	EASTERN																
	CENTRAL																
	WESTERN																
	TOTAL	6	10	16		6	10	16		6	12	17		6	10	17	
FIRE AND RESCUE PERSONNEL (17 - 20)	NORTHERN	17	18	19		17	18	19		17	18	19		17	18	19	
	EASTERN	4	5	13		4	7	13		4	4	13		4	3	18	
	CENTRAL																
	WESTERN	1	3	37		1	3	37		1	3	37		1	3	45	
	TOTAL	22	26	69		22	28	67		22	25	67		22	24	80	

TABLE 2E - TRAINING PLACES REQUIRED WITHIN AFCAC STATES 1971 - 1974
(ENGLISH LANGUAGE ONLY)

OCCUPATIONAL DISCIPLINE	SUB-REGION	1971				1972				1973				1974			
		(21)	(22)	(23)		(21)	(22)	(23)		(21)	(22)	(23)		(21)	(22)	(23)	
FLIGHT OPERATIONS GROUND PERSONNEL (21 - 23)	NORTHERN			1				1				1				1	
	EASTERN		2	2			2				1						
	CENTRAL			1													
	WESTERN		2	4			2	1								1	
	TOTAL																
AIRWORTHINESS AND ENGINEERING PERSONNEL (24 - 25)	NORTHERN	(24)	2			(24)	2			(24)	1			(24)	1		
	EASTERN																
	CENTRAL	1								1				1			
	WESTERN	3					2			2				2			
	TOTAL	(26)		(28)		(26)		(28)		(26)		(28)		(26)		(28)	
AIRCRAFT MAINTENANCE PERSONNEL (26 - 28)	NORTHERN						10				10				10		
	EASTERN																
	CENTRAL																
	WESTERN						10										
	TOTAL																
AIRPORT MANAGEMENT PERSONNEL (29)	NORTHERN	(29)	4			(29)	2			(29)	2			(29)	2		
	EASTERN		1														
	CENTRAL																
	WESTERN																
	TOTAL		5				2				2				2		
AIR TRANSPORT LAW AND ECONOMICS (30)	NORTHERN	(30)	14			(30)	16			(30)	16			(30)	16		
	EASTERN		3														
	CENTRAL																
	WESTERN	1					3			3				1			
	TOTAL	(31)	18			(31)	19			(31)	19			(31)	17		
ACCIDENT INVESTIGATION PERSONNEL (31)	NORTHERN	(31)	2			(31)	2			(31)	2			(31)	2		
	EASTERN																
	CENTRAL																
	WESTERN																
	TOTAL		2														

TABLE 2E - TRAINING PLACES REQUIRED WITHIN AFCAC STATES 1971 - 1974
(ENGLISH LANGUAGE ONLY)

OCCUPATIONAL DISCIPLINE	SUB-REGION	1971			1972			1973			1974		
		(32)	(33)		(32)	(33)		(32)	(33)		(32)	(33)	
INSTRUCTIONAL PERSONNEL (32 - 33)	NORTHERN												
	EASTERN												
	CENTRAL												
	WESTERN												
	TOTAL												
FLYING PERSONNEL (34 - 37)	NORTHERN	(34)	(35)	(36)	(37)	(34)	(35)	(36)	(37)	(34)	(35)	(36)	(37)
	EASTERN			3									
	CENTRAL												
	WESTERN	1	3			1				1			
	TOTAL	1	3			1				1			

TABLE 2E - TRAINING PLACES REQUIRED WITHIN AFCAC STATES 1971 - 1974
(ENGLISH LANGUAGE ONLY)

SPECIALITE PROFESSIONNELLE	SOUS-REGION	1971				1972				1973				1974			
		(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)
EXPLOITATION DES TELECOMMUNICATIONS (1 - 4)	NORD			8	48							8	23			8	18
	EST																
	CENTRE			4	1				1				1			5	1
	OUEST			12	49			5	31			3	24			13	19
ENTRETIEN DES INSTALLATIONS RADIO, TELEIMPRIMEURS, INSTRUMENTS METEOROLOGIQUES (5 - 8)	TOTAL																
	NORD	(5)	(6)	(7)	(8)	(5)	(6)	(7)	(8)	(5)	(6)	(7)	(8)	(5)	(6)	(7)	(8)
	EST																
	CENTRE																
METEOROLOGIE AERONAUTIQUE (9 - 12)	OUEST			8	1			9	2			4	2			6	2
	TOTAL																
	NORD	(9)	(10)	(11)	(12)	(9)	(10)	(11)	(12)	(9)	(10)	(11)	(12)	(9)	(10)	(11)	(12)
	EST			51	65			51	65			51	65			30	65
CIRCULATION AERIENNE (13 - 16)	NORD																
	EST			10	24			14	12			11	13			10	12
	CENTRE			26	25			14	14			12	18			12	25
	OUEST			160	114			142	91			147	96			102	102
INFRASTRUCTURE (17 - 20)	TOTAL	(13)	(14)	(15)	(16)	(13)	(14)	(15)	(16)	(13)	(14)	(15)	(16)	(13)	(14)	(15)	(16)
	NORD			73	26			61	21			56	16			48	3
	EST																
	CENTRE			15	18			15	18			11	19			9	19
SECURITE-INCEMDIE (21 - 23)	OUEST			15	9			18	9			21	11			18	11
	TOTAL	(17)	(18)	(19)	(20)	(17)	(18)	(19)	(20)	(17)	(18)	(19)	(20)	(17)	(18)	(19)	(20)
	NORD			3	8			3	14			3	14			3	2
	EST																
SECURITE-INCEMDIE (21 - 23)	CENTRE			3				2				2				1	
	OUEST																
	TOTAL																
	NORD	(21)	(22)	(23)		(21)	(22)	(23)		(21)	(22)	(23)		(21)	(22)	(23)	
SECURITE-INCEMDIE (21 - 23)	EST			2	45			45				45				45	
	CENTRE																
	OUEST	1	1	3	1	1	1	2	2	2	3	2	2	1	1	1	1
	TOTAL	2	4	7	51	3	6	11	58	6	4	5	52	1	2	6	52

TABLEAU 2F - NOMBRE DE PLACES REQUISES DANS DES CENTRES OU ETABLISSEMENTS SITUES DANS DES PAYS
MEMBRES DE LA CAFAC, 1971 - 1974 (LANGUE FRANCAISE UNIQUEMENT)

SPECIALITE PROFESSIONNELLE	SOUS-REGION	1971				1972				1973				1974			
		(24)	(25)	(26)		(24)	(25)	(26)		(24)	(25)	(26)		(24)	(25)	(26)	
AUTRE PERSONNEL D'AERODROME (24 - 26)	NORD		5	2													
	EST							5				4					
	CENTRE		2	2			1	2			3	1			1		
	OUEST																
AUTRE PERSONNEL DIRECTION AVIATION CIVILE (27 - 30)	TOTAL		7	4			6	2			7	1			1		
	NORD	(27)	(28)	(29)	(30)	(27)	(28)	(29)	(30)	(27)	(28)	(29)	(30)	(27)	(28)	(29)	(30)
	EST	1	1		15	2			10				10				10
	CENTRE																
PERSONNEL DES CENTRES DE FORMATION (31 - 32)	OUEST		1	2	1	2			2		1		10				10
	TOTAL	(31)	(32)			(31)	(32)			(31)	(32)			(31)	(32)		
	NORD																
	CENTRE																
PERSONNEL DES COMPAGNIES AERIENNES (A) (33 - 36)	OUEST																
	TOTAL	(33)	(34)	(35)	(36)	(33)	(34)	(35)	(36)	(33)	(34)	(35)	(36)	(33)	(34)	(35)	(36)
	NORD	5	33		10	5	32		10	5	32		10	5	32		10
	CENTRE																
PERSONNEL DES COMPAGNIES AERIENNES (B) (37 - 38)	OUEST	1	6	1	10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	TOTAL	(37)	(38)			(37)	(38)			(37)	(38)			(37)	(38)		
	NORD																
	CENTRE																
PERSONNEL DES COMPAGNIES AERIENNES (C) (39 - 41)	OUEST	1				10				10							
	TOTAL	(39)	(40)	(41)		(39)	(40)	(41)		(39)	(40)	(41)		(39)	(40)	(41)	
	NORD	41	80			33	66			30	60			1			
	CENTRE																
	OUEST																
	TOTAL	41	80			33	66			31	60			1			
	NORD																
	CENTRE																

TABLEAU 2F - NOMBRE DE PLACES REQUISES DANS DES CENTRES OU ETABLISSEMENTS SITUES DANS DES PAYS
MEMBRES DE LA CAFAC, 1971 - 1974 (LANGUE FRANCAISE UNIQUEMENT)

Tableaux 3H et 3F

Nombre de places disponibles dans les centres ou établissements de formation situés dans les pays membres de la CAFAC au cours de la période 1971-1974

1. Il n'a pas été toujours possible de déterminer avec exactitude le nombre de places disponibles. En ce qui concerne la participation d'étudiants étrangers, son importance dépendra tout d'abord des besoins locaux en formation qui doivent être satisfaits en priorité. Certains cours de formation sont dispensés dans la mesure où ils s'avèrent nécessaires, "à la demande" en quelque sorte, mais le nombre minimum d'étudiants exigible pour justifier le cours est lui-même parfois soumis à certaines conditions locales telles que les possibilités de logement sur place et/ou de personnel enseignant disponible.
2. Les deux tableaux font état des places disponibles dans certains cours de formation, actuellement suspendus, mais qui ont été dispensés par le passé et sont jugés susceptibles d'être repris.
3. Lorsqu'il était connu, le nombre des places disponibles dans les établissements de formation exclusivement réservées aux candidats ressortissants des pays a aussi été porté sur les tableaux afin de donner une vue d'ensemble des places disponibles qui, cependant, lorsqu'il y a équilibre entre le nombre de places disponibles et le nombre de places requises, n'apparaîtront évidemment pas dans les tableaux 4E et 4F.
4. Lorsque, pour une spécialité professionnelle, les Etats ont indiqué un nombre de places requises, pour des candidats devant être formés localement, supérieur au nombre de places disponibles, il a été supposé que c'était parce que des ressources temporaires leur permettaient de faire face à des circonstances exceptionnelles. Dans tous les cas où prévalait une telle situation, la règle a été de considérer qu'aucun stagiaire étranger ne pourrait disposer de place, mais qu'il pourrait toujours s'orienter vers d'autres disciplines normalement accessibles aux stagiaires étrangers.
5. Il convient de noter que ces tableaux se bornent à indiquer le nombre de places disponibles par spécialité professionnelle normalement enseignée dans des centres de formation reconnus. Ils ne tiennent, en effet, aucun compte des possibilités de formation sur le tas, des visites de vulgarisation, ou des séminaires de formation, à moins que ces activités n'aient été intégrées à un véritable cours de formation de durée normale à plein temps.

OCCUPATIONAL DISCIPLINE	SUB-REGION	1971				1972				1973				1974			
		(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)
COMMUNICATIONS OPERATIONS (1 - 4)	NORTHERN	36		17	9	36		17	9	36		17	9	36		17	9
	EASTERN	16	8+	11	14	16	10+	11	14	16	10+	11	14	16	9+	11	14
	CENTRAL																
	WESTERN	20	15	15	15	20	15	15	15	20	15	15	15	20	15	15	15
RADIO AND TELETYPEWRITER MAINTENANCE PERSONNEL (5 - 7)	TOTAL	72	23+	43	38	72	25+	43	38	72	24+	43	38	72	24+	43	38
	NORTHERN	5+	60	8		5+	60	8		5+	60	8		5+	60	8	
	EASTERN	6+	9+			6+	8+			6+	8+			6+	8+		
	CENTRAL																
AERONAUTICAL METEOROLOGICAL PERSONNEL (8 - 10)	WESTERN	11+	12	6		11+	12	6		11+	12	6		11+	12	6	
	TOTAL	88	31+	14		88	31+	14		88	31+	14		88	31+	14	
	NORTHERN	10+	15+	5+		10+	15+	5+		10+	15+	5+		10+	15+	5+	
	EASTERN	10+	62+	8+		10+	60+	15+		10+	60+	8+		10+	60+	15+	
AIR TRAFFIC CONTROL PERSONNEL (11 - 13)	CENTRAL																
	WESTERN	5+	3+	13+		5+	3+	13+		5+	4+	13+		5+	4+	13+	
	TOTAL	25+	80+	13		25+	78+	20+		25+	84+	13		25+	84+	20+	
	NORTHERN	44	26	36		44	26	36		44	26	36		44	26	36	
AERODROME MAINTENANCE PERSONNEL (14 - 16)	EASTERN	29+	11	23+		29+	11	23+		29+	11	23+		29+	11	23+	
	CENTRAL																
	WESTERN	10+	10+	10+		10+	10+	10+		10+	10+	10+		10+	10+	10+	
	TOTAL	83+	47+	69+		83+	47+	69+		83+	47+	69+		83+	47+	69+	
FIRE AND RESCUE PERSONNEL (17 - 20)	NORTHERN	14	15	16		14	15	16		14	15	16		14	15	16	
	EASTERN	6+	33	20		6+	33	20		6+	33	20		6+	33	20	
	CENTRAL	10+	10+	10+		10+	10+	10+		10+	10+	10+		10+	10+	10+	
	WESTERN	10+	10+	10+		10+	10+	10+		10+	10+	10+		10+	10+	10+	
	TOTAL	26+	53+	40+		26+	53+	40+		26+	53+	40+		26+	53+	40+	
	NORTHERN	17	18	19	20	17	18	19	20	17	18	19	20	17	18	19	20
	EASTERN	10	10	34	80	10	10	34	80	10	10	34	80	10	10	34	80
	CENTRAL			13	40			13	40			13	40			13	40
	WESTERN																
	TOTAL	10	10	47	120	10	10	47	120	10	10	47	120	10	10	47	120

TABLE 3E - TRAINING PLACES AVAILABLE WITHIN AFCAC STATES (ENGLISH LANGUAGE ONLY)

OCCUPATIONAL DISCIPLINE	SUB-REGION	1971			1972			1973			1974		
		(21)	(22)	(23)	(21)	(22)	(23)	(21)	(22)	(23)	(21)	(22)	(23)
FLIGHT OPERATIONS GROUND PERSONNEL (21 - 23)	NORTHERN												
	EASTERN												
	CENTRAL												
	WESTERN												
AIRWORTHINESS AND ENGINEERING PERSONNEL (24 - 25)	TOTAL		15	26		15	26		15	26		15	26
			39			39			39			39	
	NORTHERN												
	EASTERN												
AIRCRAFT MAINTENANCE PERSONNEL (26 - 28)	CENTRAL												
	WESTERN												
	TOTAL		12	10		12	20		12	20		12	20
			26	27		26	27		26	27		26	27
AIRPORT MANAGEMENT PERSONNEL (29)	NORTHERN												
	EASTERN												
	CENTRAL												
	WESTERN												
AIR TRANSPORT LAW AND ECONOMICS (30)	TOTAL		16	12		16	12		16	12		16	12
			82	38		82	38		82	38		82	38
	NORTHERN												
	EASTERN												
ACCIDENT INVESTIGATION PERSONNEL (31)	CENTRAL												
	WESTERN												
	TOTAL		31			31			31			31	
			31			31			31			31	
	NORTHERN												
	EASTERN												
	CENTRAL												
	WESTERN												
	TOTAL		24			24			24			24	
			24			24			24			24	
	NORTHERN												
	EASTERN												
	CENTRAL												
	WESTERN												
	TOTAL		24			24			24			24	
			24			24			24			24	

TABLE 3E - TRAINING PLACES AVAILABLE WITHIN AFCAC STATES (ENGLISH LANGUAGE ONLY)

OCCUPATIONAL DISCIPLINE	SUB-REGION	1971			1972			1973			1974		
		(32)	(33)		(32)	(33)		(32)	(33)		(32)	(33)	
INSTRUCTIONAL PERSONNEL (32 - 33)	NORTHERN	15			15			15			15		
	EASTERN												
	CENTRAL	10+			10+			10+			10+		
	WESTERN	25+			25+			25+			25+		
	TOTAL	(34)	(35)	(36)	(34)	(35)	(36)	(34)	(35)	(36)	(34)	(35)	(36)
FLYING PERSONNEL (34 - 37)	NORTHERN	16	16+	10+	16	16+	10+	16	16+	10+	16	16+	10+
	EASTERN	34+	12+		39+	12+		44+	12+		44+	12+	
	CENTRAL												
	WESTERN	8+	7+		8+	7+		8+	7+		8+	7+	
	TOTAL	(58)	(35)	(10)	(63)	(35)	(10)	(68)	(35)	(10)	(68)	(35)	(10)

TABLE 3E - TRAINING PLACES AVAILABLE WITHIN AFCAC STATES (ENGLISH LANGUAGE ONLY)

SPECIALITE PROFESSIONNELLE	SOUS-REGION	1971				1972				1973				1974			
		(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)
EXPLOITATION DES TELECOMMUNICATIONS (1 - 4)	NORD		27	48			27	29			27	23			27	18	
	EST		20+	1+			20+	3+			20+	1+			20+	1+	
	CENTRE		47+	49+			47+	33+			47+	24+			47+	20+	
	OUEST																
ENTRETIEN DES INSTALLATIONS RADIO, TELEIMPRIMEURS, INSTRUMENTS METEOROLOGIQUES (5 - 8)	TOTAL																
	NORD	(5)	20+	18	22	2+	22	2+	(8)	20	18	22	2+	(5)	18	22	2+
	EST		20				20				20				20		
	CENTRE		15	8			15	9			15	5			15	6	
METEOROLOGIE AERONAUTIQUE (9 - 12)	OUEST		53	30	2+	20+	53	31	2+	53	27	2+	20+	53	28	2+	
	TOTAL	(9)	6	51	60	6	51	60	(12)	6	51	60	(12)	6	51	60	(12)
	NORD		5+	8+	10+	5+	8+	10+	1	5+	8+	10+	2	5+	8+	10+	2
	EST		11+	59+	165+	11+	59+	165+	75	11+	59+	165+	80	11+	59+	165+	80
CIRCULATION AERIEENNE (13 - 16)	OUEST		13	14	15	16	14	15	16	13	14	15	16	13	14	15	16
	TOTAL																
	NORD		79+	26+			67+	21+			62+	16+			54+	13+	
	EST																
INFRASTRUCTURE (17 - 20)	CENTRE		20	8			20	8			20	8			20	8	
	OUEST		20	9			20	9			21	11			20	11	
	TOTAL																
	NORD	(17)	30+	3+	8+	30+	3+	14+	(20)	(17)	30+	3+	14+	(17)	30+	3+	(20)
SECURITE-INCEMDIE (21 - 23)	EST		15+	1+	15+	15+	1+	1+	15+	15+	15+	1+	1+	15+	15+	1+	1+
	CENTRE		45+	4+	8+	45+	4+	4+	4+	45+	4+	4+	4+	45+	4+	4+	4+
	OUEST		20	23		20	22	23		20	22	23		20	22	23	
	TOTAL																
	NORD		+	45+		+	45+			+	45+			+	45+		
	EST		2+	1		2+	2			3+	2			1+	1		
	CENTRE		2+	5+		2+	11+			3+	5+			1+	6+		
	OUEST		2+	51+		2+	58+			3+	52+			1+	52+		
	TOTAL																

TABLEAU 3F - NOMBRE DE PLACES DISPONIBLES DANS LES CENTRES OU ETABLISSEMENTS DES ETATS MEMBRES DE LA CAFAC (LANGUE FRANCAISE UNIQUEMENT)

SPECIALITE PROFESSIONNELLE	SOUS-REGION	1971				1972				1973				1974			
		(24)	(25)	(26)		(24)	(25)	(26)		(24)	(25)	(26)		(24)	(25)	(26)	
AUTRE PERSONNEL D'AERODROME (24 - 25)	NORD		5+	2+							4+				+		
	EST																
	CENTRE	15	7+	6+		15	6+	6+		15	7+	5+		15	5+	5+	
	OUEST	15	+	+		15	+	+		15	+	+		15	+	+	
AUTRE PERSONNEL DIRECTION AVIATION CIVILE (27 - 30)	TOTAL	30	12+	8+		30	11+	6+		30	11+	5+		30	11+	5+	
	NORD				15				10								10
	EST																
	CENTRE																
PERSONNEL DES CENTRE DE FORMATION (31 - 32)	OUEST																
	TOTAL	31	32			31	32			31	32			31	32		
	NORD																
	EST																
PERSONNEL DES COMPAGNIES AERIENNES (A) (33 - 36)	CENTRE																
	OUEST																
	TOTAL	33	34	35	36	33	34	35	36	33	34	35	36	33	34	35	36
	NORD	17+	45		10+	17+	44		10+	17+	44		10+	17+	12+		10+
PERSONNEL DES COMPAGNIES AERIENNES (B) (37 - 38)	EST																
	CENTRE	5+				5+				5+				5+			
	OUEST																
	TOTAL	22+	45		10+	22+	44		10+	22+	44		10+	22+	12+		10+
PERSONNEL DES COMPAGNIES AERIENNES (C) (39 - 41)	NORD	37	38			37	38			37	38			37	38		
	EST																
	CENTRE	15				15				15				15			
	OUEST	+				+				+				+			
PERSONNEL DES COMPAGNIES AERIENNES (C) (39 - 41)	TOTAL	15+				15+				15+				15+			
	NORD	39	40	41		39	40	41		39	40	41		39	40	41	
	EST	20	20	10+		20	20	10+		20	20	10+		20	20	10+	
	CENTRE																
PERSONNEL DES COMPAGNIES AERIENNES (C) (39 - 41)	OUEST																
	TOTAL	20	25+	10+		20	25+	10+		20	25+	10+		20	25+	10+	
	NORD																
	EST																
PERSONNEL DES COMPAGNIES AERIENNES (C) (39 - 41)	CENTRE																
	OUEST																
	TOTAL	20	25+	10+		20	25+	10+		20	25+	10+		20	25+	10+	
	NORD																
PERSONNEL DES COMPAGNIES AERIENNES (C) (39 - 41)	EST																
	CENTRE																
	OUEST																
	TOTAL	20	25+	10+		20	25+	10+		20	25+	10+		20	25+	10+	

TABLEAU 3F - NOMBRE DE PLACES DISPONIBLES DANS LES CENTRES OU ETABLISSEMENTS DES ETATS MEMBRES
DE LA CAFAC (LANGUE FRANCAISE UNIQUEMENT)

Tableaux 4E et 4F

Excédent ou insuffisance de places disponibles en fonction des besoins en formation dans les Etats membres de la CAFAC

1. Ces tableaux indiquent le solde des places disponibles par sous-région ainsi que pour l'ensemble des pays membres de la CAFAC (au nombre desquels a été inclus, dans la sous-région Nord, le centre de sécurité aérienne pour l'aviation civile de Beyrouth au Liban).

1.1 Il convient de noter que ces tableaux montrant un excédent ou une insuffisance de places disponibles, ou encore un équilibre entre places disponibles et places requises, ont été dressés en partant de l'hypothèse que les prévisions de l'ensemble des besoins de formation pour les Etats membres de la CAFAC étaient satisfaites conformément aux tableaux 2E et 2F, et par ailleurs qu'ils ne tiennent pas compte de l'éventuelle utilisation, par des Etats non membres de la CAFAC, desdits services de formation.

1.2 Des coefficients d'erreur ont été introduits seulement là où il semble exister une situation marginale.

Insuffisance de places disponibles dans les Etats membres de la CAFAC 1971-1974 (Tableau 4) - Caractéristiques

Communications Operations (3)

2. L'insuffisance moyenne obtenue au cours de la période considérée, 1971-1974, pour les 4 sous-régions, est de -5,25 places disponibles par an. L'écart le plus grand a été enregistré dans la sous-région Nord (-10 par an) ; cependant, compte tenu des caractéristiques du cours de formation dispensé et du potentiel de formation existant dans cette sous-région, il est prévisible que les besoins seront satisfaits au moyen des services de formation dont dispose la sous-région.

Aeronautical Meteorological Personnel (8)

2.1 La sous-région Est fait ressortir une insuffisance moyenne de -9,25 places par an. Cependant, étant donné que cette rubrique professionnelle comprend aussi bien les ingénieurs (classe I) que les ingénieurs des travaux (classe II) et que les besoins de formation se répartissent à peu près également entre les deux catégories, le déficit n'est pas jugé grave puisqu'il est prévisible que les ressources potentielles de formation de la sous-région Est permettent de faire face à cette "surcharge". Au cas où il n'en serait pas ainsi, il reste, cependant, que les sous-régions Nord et Ouest ont un excédent de places disponibles suffisant pour que, en ce qui concerne l'ensemble des Etats membres de la CAFAC, du moins, aucune pénurie grave de places disponibles dans cette branche professionnelle ne soit à craindre au cours de la période 1971-1974.

Personnel des compagnies aériennes (C) (39-40)

3.2 Le tableau 4F indique une insuffisance relativement importante du nombre de places pour les deux spécialités professionnelles classées sous cette rubrique. Il semble, néanmoins, que certains Etats aient mal interprété cette partie du questionnaire et qu'ils aient fait état de besoins de formation dans des spécialités professionnelles qui ne font pas l'objet de la présente étude. L'importance des insuffisances semble donc être exagérée et celles-ci n'existent probablement même pas. Le nouveau questionnaire présentera une classification plus détaillée de ce type de spécialistes afin de vérifier ce point aussitôt que possible.

Excédents importants de places disponibles dans les Etats membres de la CAFAC - Critères

4. On considère qu'un excédent important de places existe dans une sous-région lorsque le nombre de places disponibles porté dans les tableaux 4E ou 4F, dans une spécialité d'une branche professionnelle donnée, atteint ou dépasse 10. Il n'a pas été envisagé que des étudiants non africains chercheraient et pourraient s'inscrire aux centres et établissements de formation situés dans les Etats membres de la CAFAC.

4.1 L'excédent de places disponibles figurant aux tableaux 4E ou 4F est directement lié à la satisfaction des besoins de formation exprimés y compris l'envoi de candidats dans des centres de formation situés en dehors de la région et l'octroi d'assistance extérieure.

Excédent de places disponibles (dix ou davantage) dans les établissements anglophones (Tableau 4E)

4.2 Les excédents importants de places disponibles ont été représentés graphiquement à la page 45.

Northern sub-Region :

Communications Operations (1)	1971 - 1974 (incl.)
Air Traffic Control Personnel (13)	1971 - 1974 (incl.)
Aerodrome Maintenance Personnel (15)	1971 - 1974 (incl.)
Fire and Rescue Personnel (18 - 20)	1971 - 1974 (incl.)
Flight Operations Ground Personnel (22 - 23)	1971 - 1974 (incl.)
Airworthiness and Engineering Personnel (24)	1971 - 1974 (incl.)
Aircraft Maintenance Personnel (26 - 28)	1971 - 1974 (incl.)
Airport Management Personnel (29)	1972 - 1974 (incl.)
Air Transport Law and Economics (30)	1971 - 1974 (incl.)
Accident Investigation Personnel (31)	1971 - 1974 (incl.)
Instructional Personnel (32)	1971 - 1974 (incl.)
Flying Personnel (34 - 36)	1971 - 1974 (incl.)

OCCUPATIONAL DISCIPLINE	SUB-REGION	1971					1972					1973					1974				
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
COMMUNICATIONS OPERATIONS (1 - 4)	NORTHERN	32	-10	-2	-8	32	32	+	-10	-2	-8	32	+	-10	-2	-8	32	+	-10	-2	-8
	EASTERN	8	+	+	+	8	8	+	+	+	+	8	+	+	+	+	8	+	+	+	+
	CENTRAL																				
	WESTERN	20	15	7	15	20	20	15	5	7	15	20	15	7	15	20	20	15	5	7	15
RADIO AND TELETYPEWRITER MAINTENANCE PERSONNEL (5 - 7)	NORTHERN	60	15	5	15	60	60	15	5	15	60	60	15	5	15	60	60	15	5	15	60
	EASTERN	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	CENTRAL																				
	WESTERN	+	8	7	+	+	+	8	7	+	+	+	8	7	+	+	+	8	7	+	+
AERONAUTICAL METEOROLOGICAL PERSONNEL (8 - 10)	NORTHERN	8	8	7	+	8	8	8	7	+	8	8	8	7	+	8	8	8	7	+	8
	EASTERN	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	CENTRAL																				
	WESTERN	8	8	7	+	8	8	8	7	+	8	8	8	7	+	8	8	8	7	+	8
AIR TRAFFIC CONTROL PERSONNEL (11 - 13)	NORTHERN	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	EASTERN	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	CENTRAL																				
	WESTERN	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
AERODROME MAINTENANCE PERSONNEL (14 - 16)	NORTHERN	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	EASTERN	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	CENTRAL																				
	WESTERN	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
FIRE AND RESCUE PERSONNEL (17 - 20)	NORTHERN	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	EASTERN	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	CENTRAL																				
	WESTERN	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
BALANCE		6	10	10	10	6	6	10	10	10	6	6	10	10	10	6	6	10	10	10	6
		1	3	2	4	1	1	3	2	4	1	1	3	2	4	1	1	3	2	4	1

TABLE 4E - RESULTANT TRAINING PLACES IN RELATION TO TRAINING REQUIREMENTS
WITHIN AFCAC STATES (ENGLISH LANGUAGE ONLY)

OCCUPATIONAL DISCIPLINE	SUB-REGION	1971			1972			1973			1974		
		(21)	(22)	(23)	(21)	(22)	(23)	(21)	(22)	(23)	(21)	(22)	(23)
FLIGHT OPERATIONS GROUND PERSONNEL (21 - 23)	NORTHERN		24	25		24	25		24	25		24	25
	EASTERN		- 2	- 2		- 2			- 1				
	CENTRAL												
	WESTERN		15	- 1		15			15			15	
AIRWORTHINESS AND ENGINEERING PERSONNEL (24 - 25)	BALANCE		37	22		37	25		38	25		39	25
	NORTHERN	(24)	(25)		(24)	(25)		(24)	(25)		(24)	(25)	
	EASTERN	10			10			11			11		
	CENTRAL		10			20			20			20	
AIRCRAFT MAINTENANCE PERSONNEL (26 - 28)	WESTERN	- 1						- 1			- 1		
	BALANCE	9	10		10	20		10	20		10	20	
	NORTHERN	(26)	(27)	(28)	(26)	(27)	(28)	(26)	(27)	(28)	(26)	(27)	(28)
	EASTERN	36		26	36		26	36		26	36		26
AIRPORT MANAGEMENT PERSONNEL (29)	CENTRAL	30			20			20			20		
	WESTERN	16		12	16		12	16		12	16		12
	BALANCE	82	38		72	38		72	38		72	38	
	NORTHERN	(29)			(29)			(29)			(29)		
AIR TRANSPORT LAW AND ECONOMICS (30)	EASTERN	8			10			10			10		
	CENTRAL	- 1											
	WESTERN												
	BALANCE	7			10			10			10		
ACCIDENT INVESTIGATION PERSONNEL (31)	NORTHERN	(30)			(30)			(30)			(30)		
	EASTERN	17			15			15			15		
	CENTRAL	- 3											
	WESTERN	- 1			3			3			1		
	BALANCE	13			12			12			14		
	NORTHERN	(31)			(31)			(31)			(31)		
	EASTERN	22			22			22			22		
	CENTRAL												
	WESTERN												
	BALANCE	22			22			22			22		

TABLE 4E - RESULTANT TRAINING PLACES IN RELATION TO TRAINING REQUIREMENTS
WITHIN AFCAC STATES (ENGLISH LANGUAGE ONLY)

OCCUPATIONAL DISCIPLINE	SUB-REGION	1971		1972		1973		1974	
INSTRUCTIONAL PERSONNEL (32 - 33)	NORTHERN	(32)	(33)	(32)	(33)	(32)	(33)	(32)	(33)
	EASTERN	15		15		15		15	
	CENTRAL								
	WESTERN	10+	—	10+	—	10+	—	10+	—
	BALANCE	25+		25+		25+		25+	
FLYING PERSONNEL (34 - 37)	NORTHERN	(34)	(35)	(34)	(35)	(34)	(35)	(34)	(35)
	EASTERN	16	16+	16	16+	16	16+	16	16+
	CENTRAL	34+	9+	39+	12+	44+	12+	44+	12+
	WESTERN	7+	7+	7+	7+	7+	7+	7+	7+
	BALANCE	57+	32+	62+	35+	67+	35+	67+	35+

TABLE 4E - RESULTANT TRAINING PLACES IN RELATION TO TRAINING REQUIREMENTS
WITHIN AFCAC STATES (ENGLISH LANGUAGE ONLY)

SPECIALITE-PROFESSIONNELLE	SOUS-REGION	1971				1972				1973				1974			
		(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)
EXPLOITATION DES TELECOMMUNICATIONS (1 - 4)	NORD			19	=			19	=			19	=			19	=
	EST			20+	+			20+	+			20+	+			20+	+
	CENTRE			4	+			5	+			3	+			5	+
	OUEST			35+	+			34+	+			36+	+			34+	+
ENTRETIEN DES INSTALLATIONS RADIO, TELEIMPRIMEURS, INSTRUMENTS METEOROLOGIQUES (5 - 8)	BILAN																
	NORD	20+	9	18	+	20+	9	18	+	20+	9	18	+	20+	9	18	+
	EST																
	CENTRE	10			-1	9			-1	16			-1	14			-2
METEOROLOGIE AERONAUTIQUE (9 - 12)	OUEST	3				3				5				5			
	BILAN	20+	22	18	+	20+	21	18	+	20+	20	18	+	20+	28	18	+
	NORD	6	=	15	-5	6	=	25	-5	6	=	15	-5	6	=	21	-5
	EST																
CIRCULATION AERIENNE (13 - 16)	CENTRE	5+	8+	=	22	5+	8+	4	-11	5+	8+	1	-11	5+	8+	4	-10
	OUEST			-10	=			2	=			4	=			4	=
	BILAN	11+	8+	5	-27	11+	8+	23	-16	11+	8+	18	-16	11+	29+	29+	-15
	NORD	13	(14)	(15)	(16)	(13)	(14)	(15)	(16)	(13)	(14)	(15)	(16)	(13)	(14)	(15)	(16)
INFRASTRUCTURE (17 - 20)	EST			6+	+			6+	+			6+	+			6+	10+
	CENTRE			5	10			5	10			9	11			11	11
	OUEST			5	=			2	=			=	=			2	=
	BILAN			16+	10			13+	10			15+	11			19+	+
SECURITE-INCENDIE (21 - 23)	NORD	17	(18)	(19)	(20)	17	(18)	19	(20)	17	(18)	19	(20)	17	(18)	19	(20)
	EST	30+	30+	+	+	30+	30+	+	+	30+	30+	+	+	30+	30+	+	+
	CENTRE	15+	15+	-2	+	15+	15+	+	+	15+	15+	+	+	15+	15+	+	+
	OUEST	45+	45+	+	+	45+	45+	+	+	45+	45+	+	+	45+	45+	+	+
SECURITE-INCENDIE (21 - 23)	BILAN	21	(22)	(23)		21	(22)	23		21	(22)	23		21	(22)	23	
	NORD	+	+	+		+	+	+		+	+	+		+	+	+	
	EST	-1				-1				-2				-1			
	CENTRE	-1	+	=		-1	1+	=		-1	=			-1	=		
SECURITE-INCENDIE (21 - 23)	OUEST	-2	-2	+	-	-3	-2	+	-	-1	-3	+	-	-1	-3	+	-
	BILAN	+	+	+		+	+	+		+	+	+		+	+	+	

TABEAU 4F - NOMBRE DE PLACES EN TROP OU EN MOINS PAR RAPPORT AUX BESOINS EN FORMATION
DANS LES PAYS MEMBRES DE LA CAFAC (LANGUE FRANCAISE UNIQUEMENT)

SPECIALITE PROFESSIONNELLE	SOUS-REGION	1971				1972				1973				1974			
AUTRE PERSONNEL D'AERODROME (24 - 26)	NORD	(24)	(25)	(26)		(24)	(25)	(26)		(24)	(25)	(26)		(24)	(25)	(26)	
	EST		+	+			+	+			+	+			+	+	
	CENTRE	15	5+	4+		15	5+	4+		15	4+	4+		15	4+	5+	
	OUEST	15	+	+		15	+	+		15	+	+		15	+	+	
	BILAN	(27)	(28)	(29)	(30)	(27)	(28)	(29)	(30)	(27)	(28)	(29)	(30)	(27)	(28)	(29)	(30)
AUTRE PERSONNEL DIRECTION AVIATION CIVILE (27 - 30)	NORD	-1	-1			-2											
	EST																
	CENTRE																
	OUEST	-1	-2			-2				-1	-1						
	BILAN	(31)	(32)			(31)	(32)			(31)	(32)			(31)	(32)		
PERSONNEL DES CENTRES DE FORMATION (31 - 32)	NORD																
	EST																
	CENTRE																
	OUEST																
	BILAN	(33)	(34)	(35)	(36)	(33)	(34)	(35)	(36)	(33)	(34)	(35)	(36)	(33)	(34)	(35)	(36)
PERSONNEL DES COMPAGNIES AERIENNES (A) (33 - 36)	NORD	12+	12		+	12+	12		+	12+	12		+	12+	12		10+
	EST																
	CENTRE	5+				4+	-1		-1	4+	-1		-1	5+			
	OUEST	-1				-1				-1				-1			
	BILAN	(37)	(38)		+	(37)	(38)		+	(37)	(38)		+	(37)	(38)		10+
PERSONNEL DES COMPAGNIES AERIENNES (B) (37 - 38)	NORD																
	EST																
	CENTRE	15				5				5				15			
	OUEST	+				+				+				+			
	BILAN	(39)	(40)	(41)		(39)	(40)	(41)		(39)	(40)	(41)		(39)	(40)	(41)	
PERSONNEL DES COMPAGNIES AERIENNES (C) (39 - 41)	NORD	-21	-60	10+		-13	-46	10+		-10	-40	10+		20	20	10+	
	EST																
	CENTRE																
	OUEST																
	BILAN	(42)	(43)	(44)	(45)	(42)	(43)	(44)	(45)	(42)	(43)	(44)	(45)	(42)	(43)	(44)	(45)

TABEAU 4F - NOMBRE DE PLACES EN TROP OU EN MOINS PAR RAPPORT AUX BESOINS EN FORMATION
DANS LES PAYS MEMBRES DE LA CAFAC (LANGUE FRANCAISE UNIQUEMENT)

Tableaux 5E et 5F

Ces tableaux indiquent le nombre de places requises pour la formation, dans des pays autres que les pays membres de la CAFAC, d'après les réponses apportées au questionnaire. On n'a pas essayé d'évaluer les besoins de ce type pour les Etats qui n'avaient pas encore répondu au questionnaire, sauf dans les cas où il avait été possible d'obtenir ces données à partir d'autres sources d'information.

OCCUPATIONAL DISCIPLINE	SUB-REGION	1971					1972					1973					1974				
		(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)
COMMUNICATIONS OPERATIONS (1 - 4)	NORTHERN	4				4				4				4				4			
	EASTERN	5				5				5				5				5			
	CENTRAL	9				9				9				9				9			
	WESTERN																				
	TOTAL	5	6	7		5	6	7		5	6	7		5	6	7		5	6	7	
RADIO AND TELETYPEWRITER MAINTENANCE PERSONNEL (5 - 7)	NORTHERN	2	12			2	12			2	12			2	12			2	12		
	EASTERN	1	6	6		1	6	6		1	6	6		1	6	6		1	6	6	
	CENTRAL	3	18	6		3	18	6		3	18	6		3	18	6		3	18	6	
	WESTERN																				
	TOTAL	8	9	10		8	9	10		8	9	10		8	9	10		8	9	10	
AERONAUTICAL METEOROLOGICAL PERSONNEL (8 - 10)	NORTHERN																				
	EASTERN																				
	CENTRAL																				
	WESTERN																				
	TOTAL																				
AIR TRAFFIC CONTROL PERSONNEL (11 - 13)	NORTHERN																				
	EASTERN																				
	CENTRAL																				
	WESTERN																				
	TOTAL	11	12	13		11	12	13		11	12	13		11	12	13		11	12	13	
AERODROME MAINTENANCE PERSONNEL (14 - 16)	NORTHERN																				
	EASTERN																				
	CENTRAL																				
	WESTERN	4				4				4				4				4			
	TOTAL	14	15	16		14	15	16		14	15	16		14	15	16		14	15	16	
FIRE AND RESCUE PERSONNEL (17 - 20)	NORTHERN																				
	EASTERN																				
	CENTRAL																				
	WESTERN																				
	TOTAL	17	18	19	20	17	18	19	20	17	18	19	20	17	18	19	20	17	18	19	20
	NORTHERN	12	9			12	9			12	9			12	9			12	9		
	EASTERN																				
	CENTRAL																				
	WESTERN																				
	TOTAL	12	9			12	9			12	9			12	9			12	9		

TABLE 5E - TRAINING PLACES REQUIRED OUTSIDE OF AFCAC STATES
(ENGLISH LANGUAGE ONLY)

OCCUPATIONAL DISCIPLINE	SUB-REGION	1971			1972			1973			1974		
		(21)	(22)	(23)	(21)	(22)	(23)	(21)	(22)	(23)	(21)	(22)	(23)
FLIGHT OPERATIONS GROUND PERSONNEL (21 - 23)	NORTHERN												
	EASTERN												
	CENTRAL												
	WESTERN												
	TOTAL												
AIRWORTHINESS AND ENGINEERING PERSONNEL (24 - 25)	NORTHERN	(24)	(25)		(24)	(25)		(24)	(25)		(24)	(25)	
	EASTERN												
	CENTRAL				3			3			3		
	WESTERN	3			3			3			3		
	TOTAL	3			3			3			3		
AIRCRAFT MAINTENANCE PERSONNEL (26 - 28)	NORTHERN	(26)	(27)	(28)	(26)	(27)	(28)	(26)	(27)	(28)	(26)	(27)	(28)
	EASTERN												
	CENTRAL				5			5			5		
	WESTERN												
	TOTAL												
AIRPORT MANAGEMENT PERSONNEL (29)	NORTHERN	(29)			(29)			(29)			(29)		
	EASTERN												
	CENTRAL												
	WESTERN												
	TOTAL												
AIR TRANSPORT LAW AND ECONOMICS (30)	NORTHERN	(30)			(30)			(30)			(30)		
	EASTERN	2											
	CENTRAL												
	WESTERN												
	TOTAL	2											
ACCIDENT INVESTIGATION PERSONNEL (31)	NORTHERN	(31)			(31)			(31)			(31)		
	EASTERN												
	CENTRAL												
	WESTERN												
	TOTAL												

TABLE 5E - TRAINING PLACES REQUIRED OUTSIDE OF AFCAC STATES
(ENGLISH LANGUAGE ONLY)

OCCUPATIONAL DISCIPLINE	SUB-REGION	1971	1972	1973	1974
INSTRUCTIONAL PERSONNEL (32 - 33)	NORTHERN	(32) (33)	(32) (33)	(32) (33)	(32) (33)
	EASTERN	10	10	10	10
	CENTRAL				
	WESTERN				
	TOTAL	10	10	10	10
FLYING PERSONNEL (34 - 37)	NORTHERN	(34) (35) (36) (37)	(34) (35) (36) (37)	(34) (35) (36) (37)	(34) (35) (36) (37)
	EASTERN	3	23	30	30
	CENTRAL		2	2	2
	WESTERN				
	TOTAL	3	23	30	30

TABLE 5E - TRAINING PLACES REQUIRED OUTSIDE OF AFCAC STATES
(ENGLISH LANGUAGE ONLY)

SPECIALITE PROFESSIONNELLE	SOUS-REGION	1971					1972					1973					1974				
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
EXPLOITATION DES TELECOMMUNICATIONS (1 - 4)	NORD																				
	EST																				
	CENTRE			1	4																
	OUEST			4																	
ENTRETIEN DES INSTALLATIONS RADIO, TELEIMPRIMEURS, INSTRUMENTS METEOROLOGIQUES (5 - 8)	NORD																				
	EST																				
	CENTRE																				
	OUEST																				
METEOROLOGIQUE AERONAUTIQUE (9 - 12)	NORD																				
	EST																				
	CENTRE																				
	OUEST																				
CIRCULATION AERIENNE (13 - 16)	NORD																				
	EST																				
	CENTRE																				
	OUEST																				
INFRASTRUCTURE (17 - 20)	NORD																				
	EST																				
	CENTRE																				
	OUEST																				
SECURITE-INCENDIE (21 - 23)	NORD																				
	EST																				
	CENTRE																				
	OUEST																				

TABLEAU 5F - NOMBRE DE PLACES REQUISES - DE PREFERENCE DANS DES ETABLISSEMENTS SITUES DANS DES PAYS
AUTRES QUE LES PAYS MEMBRES DE LA CAFAC (LANGUE FRANCAISE UNIQUEMENT)

SPECIALITE PROFESSIONNELLE	SOUS-REGION	1971		1972		1973		1974	
		(24) (25) (26)	(24) (25) (26)	(24) (25) (26)	(24) (25) (26)	(24) (25) (26)	(24) (25) (26)	(24) (25) (26)	(24) (25) (26)
AUTRE PERSONNEL D'AERODROME (24 - 26)	NORD								
	EST								
	CENTRE								
	OUEST								
	TOTAL								
AUTRE PERSONNEL DIRECTION AVIATION CIVILE (27 - 30)	NORD	(27) (28) (29) (30)	(27) (28) (29) (30)	(27) (28) (29) (30)	(27) (28) (29) (30)	(27) (28) (29) (30)	(27) (28) (29) (30)	(27) (28) (29) (30)	(27) (28) (29) (30)
	EST								
	CENTRE								
	OUEST								
	TOTAL								
PERSONNEL DES CENTRES DE FORMATION (31 - 32)	NORD								
	EST								
	CENTRE								
	OUEST								
	TOTAL								
PERSONNEL DES COMPAGNIES AERIENNES (A) (33 - 36)	NORD	(33) (34) (35) (36)	(33) (34) (35) (36)	(33) (34) (35) (36)	(33) (34) (35) (36)	(33) (34) (35) (36)	(33) (34) (35) (36)	(33) (34) (35) (36)	(33) (34) (35) (36)
	EST								
	CENTRE								
	OUEST								
	TOTAL								
PERSONNEL DES COMPAGNIES AERIENNES (B) (37 - 38)	NORD	(37) (38)	(37) (38)	(37) (38)	(37) (38)	(37) (38)	(37) (38)	(37) (38)	(37) (38)
	EST								
	CENTRE								
	OUEST								
	TOTAL								
PERSONNEL DES COMPAGNIES AERIENNES (C) (39 - 41)	NORD	(39) (40) (41)	(39) (40) (41)	(39) (40) (41)	(39) (40) (41)	(39) (40) (41)	(39) (40) (41)	(39) (40) (41)	(39) (40) (41)
	EST								
	CENTRE								
	OUEST								
	TOTAL								

TABLEAU 5F - NOMBRE DE PLACES REQUISES - DE PREFERENCE DANS DES ETABLISSEMENTS SITUES DANS DES PAYS
AUTRES QUE LES PAYS MEMBRES DE LA CAFAC (LANGUE FRANCAISE UNIQUEMENT)

Comparaison entre les places demandées de préférence en dehors des Etats de la CAFAC et l'excédent apparent de places dans les établissements de formation dans les sous-régions de l'Afrique

5. Cette comparaison est faite en termes généraux. Pour des raisons pratiques, on a supposé que les programmes de formation dans les Etats de la CAFAC sont approximativement équivalents à ceux dispensés ailleurs.

5.1 Le tableau 5E indique un total de 394 places qui seront demandées, de préférence en dehors des Etats de la CAFAC au cours de la période 1971 - 1974.

5.2 Le tableau 4E indique qu'au cours de ces mêmes années, un excédent de 176 places similaires sera disponible dans les mêmes sous-régions (soit environ 44 % du besoin total). Un excédent supplémentaire de 97 places similaires sera disponible dans la région. Ce sont donc 273 places de formation (langue anglaise) qui seront disponibles dans les Etats de la CAFAC et qui seront demandées ailleurs au cours de la période 1971 - 1974.

5.3 Le tableau 5F indique de façon similaire un total de 416 places de formation qui seront demandées en dehors des Etats de la CAFAC.

5.4 Le tableau 4F indique que 83 places, similaires à ces besoins de formation "outre-mer", seront disponibles dans les mêmes sous-régions (soit environ 20 % des besoins totaux en formation "outre-mer"). En plus, 152 places seront disponibles dans des établissements de formation de la région. Les places disponibles dans l'ensemble des établissements de formation utilisant la langue française représenteront donc environ 57 % du nombre total des places qui seront demandées de préférence en dehors des Etats de la CAFAC au cours de la période 1971 - 1974.

SIGNIFICANT SURPLUSES OF STUDENT TRAINING PLACES - ENGLISH LANGUAGE ONLY
(TABLE 4E REFERS)

CLASSIFICATION	SUB-REGIONS															
	NORTHERN				EASTERN				CENTRAL				WESTERN			
	1971	1972	1973	1974	1971	1972	1973	1974	1971	1972	1973	1974	1971	1972	1973	1974
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
9																
10																
11																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																
24																
25																
26																
27																
28																
29																
30																
31																
32																
33																
34																
35																
36																
37																

Note : A significant surplus is ten (10) or more student places shown as 

EXCEDENTS SIGNIFICATIFS DE PLACES DISPONIBLES DANS LES ETABLISSEMENTS DE FORMATION
(LANGUE FRANCAISE SEULEMENT)

CLASSI- FICATION	SOUS-REGIONS															
	NORD				EST				CENTRE				OUEST			
	1971	1972	1973	1974	1971	1972	1973	1974	1971	1972	1973	1974	1971	1972	1973	1974
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
9																
10																
11																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																
24																
25																
26																
27																
28																
29																
30																
31																
32																
33																
34																
35																
36																
37																
38																
39																
40																
41																

N.B. : L'excédent des places disponibles dans les établissements de formation est qualifié de significatif à partir de dix (10) places disponibles et au-delà ; il est indiqué comme suit :

NOTE DE
TRAVAIL

COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE

Première session plénière

(Dakar, 22 février - 5 mars 1971)

COMITE DU TRANSPORT AERIEN

Question 8

de l'ordre du jour : Examen dans le cadre du programme des
travaux des activités de la CAFAC depuis
sa création

Politiques des Etats africains en matière
d'accords bilatéraux de transport aérien
(Point 4 du programme des travaux)

Résumé : La présente note traite des renseignements
recueillis auprès des Etats sur leurs politiques
dans le domaine des accords bilatéraux de transport
aérien.

Suite proposée : celle qui est indiquée ci-après
au paragraphe 17.

INTRODUCTION

1. Le bureau en examinant lors de sa première réunion (Accra, juin 1969) l'inscription au programme des travaux d'un point supplémentaire proposé par le gouvernement du Ghana ("Politiques des Etats africains en matière d'accords bilatéraux de transport aérien") a reconnu qu'il s'agissait là d'une question très délicate pour laquelle les Etats suivaient des politiques diverses. Il a toutefois exprimé l'avis que cette question devrait être examinée par la CAFAC. A cet égard, le bureau a chargé le secrétariat de s'informer, au premier stade de l'étude, des politiques suivies par les Etats dans ce domaine.
2. A cette fin, le secrétariat a adressé aux Etats de la CAFAC (décembre 1969) un questionnaire comportant trois questions :
 - la première intéressant l'exactitude des renseignements dont dispose l'OACI sur les accords bilatéraux de transport aérien conclus par les Etats de la CAFAC avec d'autres Etats.
 - la deuxième relative aux dispositions prises ou qu'on envisage de prendre aux fins d'adhésion à l'accord de transit des services aériens internationaux.
 - la troisième relative aux clauses contenues dans les accords bilatéraux.
3. Le bureau a également précisé au cours de ses différentes réunions que, lors d'une deuxième étape, la session plénière de la CAFAC pourrait éventuellement décider à quelle organisation il conviendrait de demander d'effectuer l'étude de la politique à suggérer aux Etats membres dans ce domaine.
4. On s'est efforcé dans la présente note d'analyser d'une façon succincte les réponses des Etats à la troisième question. Par ailleurs, les éléments de réponses aux deux premières questions ont servi à préciser les directives que la Commission serait appelée à donner au bureau et éventuellement aux Etats aux fins d'une étude plus approfondie de la question.

ACCORDS DE TRANSPORT AERIEN CONCLUS PAR LES ETATS DE LA CAFAC

5. Il ressort des réponses des Etats à la première question que quatre vingt deux accords et arrangements ont été conclus entre les Etats de la CAFAC dont trente sept ont été communiqués à l'OACI (cf. Doc. 8473, 8563, 8648, 8727, 8789, 8797, 8803, 8807, 8814, 8817, 8822 et 8829).
6. Par ailleurs, deux cent un accords ont été conclus entre les Etats de la CAFAC et les Etats européens dont cent treize ont été communiqués à l'OACI aux fins d'enregistrement. Les résultats de l'enquête indiquent également que les Etats de la CAFAC ont conclu des accords avec vingt Etats du Moyen-Orient dont huit ont été enregistrés à l'OACI. Il ressort en outre que vingt sept accords ont été

Par ailleurs, un Etat envisage dans certains cas la possibilité d'inclure les dispositions qui autorisent les entreprises désignées de transport aérien de conclure des arrangements de coopération sur l'exploitation des routes spécifiées dans l'accord. Un autre Etat préconise pour ce qui concerne les lignes de voisinage de simples arrangements qui résulteraient notamment d'un échange de notes diplomatiques.

11. S'agissant de la distinction dans l'octroi des droits de trafic entre les services exclusifs de frêt et les services réguliers mixtes, treize Etats ont exprimé les points de vues suivants :

- 1) dans un cas, cette distinction semble pour le moment inopportune en raison des faibles moyens dont disposent à cet égard les compagnies africaines face à la concurrence d'exploitants étrangers largement dotés de moyens spécialisés. La formulation de la rédaction relative aux services réguliers mixtes "... du droit de débarquer et d'embarquer un trafic international des passagers, du courrier et des marchandises figurant au projet d'accord type des Etats membres du Traité de Yaoundé devrait être maintenue", pour ce qui le concerne ;
- 2) dans trois cas, cette distinction existe ;
- 3) dans trois cas, cette distinction pourrait être envisagée suivant les besoins ;
- 4) dans cinq cas, il a été tenu compte notamment du développement futur du trafic du frêt pour distinguer dans l'octroi des droits de trafic entre les services exclusifs de frêt et les services réguliers mixtes ;
- 5) enfin, dans un cas, il a été proposé que la Commission recommande aux Etats membres l'octroi de droits de trafic plus libéraux pour les services de frêt exploités par les compagnies aériennes africaines, en raison de l'importance que revêtent de tels services sur l'amélioration des économies africaines. L'immensité du continent, la mauvaise répartition de sa population et des centres de production, l'insuffisance des transports terrestres militent également en faveur de l'octroi de droits de trafic plus libéraux aux services exclusifs de frêt.

CONCLUSIONS

12. L'examen général des réponses reçues des Etats révèle dans une large mesure, pour ce qui concerne le domaine des capacités, deux philosophies qui semblent témoigner d'une démarche plus ou moins restrictive. Dix Etats, en effet, utilisent dans leurs accords les dispositions du type Bermudes complétées suivant les cas par des dispositions de prédétermination tandis que huit Etats utilisent exclusivement les dernières dispositions citées.

Suite proposée

17. La Commission est invitée à :

- 1) prendre note des renseignements et des observations qui figurent dans les paragraphes ci-dessus ;
 - 2) faire préparer par le Comité du transport aérien une recommandation qui chargerait le bureau de faire procéder aux études nécessaires. Ces études devraient être orientées en vue d'aboutir à des progrès positifs dans la coordination des politiques des Etats dans le domaine des accords de transport aérien.
-

Air transport agreements between States members of AFCAC
and European States

Accords de transport aérien conclus entre Etats membres
de la CAFAC et Etats européens

Appendix II
Appendice II

Algeria	Austria
Botswana	Belgium
Burundi	Bulgaria
Cameroon	Czechoslov.
Cent. Afr. Rep.	Denmark
Chad	Finland
Congo (Br.)	France
Congo (D.R.)	Germany
Dahomey	Germany D.R.
Eg. Guinea	Greece
Ethiopia	Hungary
Gabon	Iceland
Gambia	Ireland
Ghana	Italy
Guinea	Luxembourg
Ivory Coast	Malta
Kenya	Netherlands
Lesotho	Norway
Liberia	Poland
Libya	Portugal
Madagascar Rep.	Roumania
Malawi	Spain
Mali	Sweden
Mauritania	Switzerland
Mauritius	USSR
Morocco	UK
Niger	Yugoslavia
Nigeria	
Rwanda	
Senegal	
Sierra Leone	
Somalia	
Sudan	
Swaziland	
Tanzania	
Togo	
Tunisia	
UAR	
Uganda	
Upper Volta	
Zambia	

* Accords ou arrangements enregistrés à l'OACI/
Agreements or Arrangements registered with ICAO

X Accords ou arrangements non enregistrés à l'OACI/
Agreements or Arrangements non registered with ICAO

Air transport agreements between States members of AFCAC
and Middle East States

Appendix III
Appendice III

Accords de transport aérien conclus entre Etats membres
de la CAFAC et Etats du Moyen Orient

	Algeria	Botswana	Burundi	Cameroon	Cent. Afr. Rep.	Chad	Congo (Br.)	Congo (D.R.)	Dahomey	Eg. Guinea	Ethiopia	Gabon	Gambia	Ghana	Guinea	Ivory Coast	Kenya	Lesotho	Liberia	Libya	Malagasy Rep.	Malawi	Mali	Mauritania	Mauritius	Morocco	Niger	Nigeria	Rwanda	Senegal	Sierra Leone	Somalia	Sudan	Swaziland	Tanzania	Togo	Tunisia	UAR	Uganda	Upper Volta	Zambia		
Cyprus																																											
Iran																																											
Iraq	X																										*																
Israël				*																																							
Jordan																																											
Kuwait																																											
Lebanon	X																																										
Saudi Arabia	X														*					X																							
Syria	X																*																										
Turkey																																											
Yemen																																											

* Accords ou arrangements enregistrés à l'OACI/
Agreements or arrangements registered with ICAO

X Accords ou arrangements non enregistrés à l'OACI/
Agreements or arrangements non registered with ICAO

NOTE DE
TRAVAIL

COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE

Première session plénière

(Dakar, 22 février - 5 mars 1971)

COMITE DU TRANSPORT AERIEN

Question 8
de l'ordre du jour: Examen dans le cadre du programme des
travaux des activités de la CAFAC
depuis sa création

Développement des vols non réguliers
(Point 1 e)

Résumé: La présente note a pour objet de
fournir des éléments d'information qu'il
convient de retenir pour aboutir à une
harmonisation de la politique des Etats
dans le domaine des transports aériens non
réguliers. Elle présente, par ailleurs,
le point de vue du bureau sur les possibi-
lités d'une action concertée.

Suite proposée: Celle qui est indiquée
ci-après au paragraphe 16.

Référence: Circulaire OACI 80-AT/13

I - INTRODUCTION

1. Selon les conclusions de l'étude entreprise par l'OACI sur le développement des voyages aériens internationaux - Afrique (Circulaire 80-AT/13) les vols non réguliers d'affrètement et des voyages à forfait, s'ils sont réglementés avec sagesse, semblent pouvoir jouer un rôle extrêmement important dans le développement du tourisme aérien et, en général, des voyages aériens en Afrique sans porter préjudice aux services réguliers sous réserve de création de centres disposant de ressources hôtelières et de services appropriés.

2. Le bureau, lors de sa première réunion, a décidé l'envoi aux Etats d'un questionnaire relatif aux vols non réguliers à destination et en provenance du continent y compris le trafic non régulier de marchandises.

Ce questionnaire comportait deux questions:

- la première relative à la réglementation nationale régissant les vols non réguliers,
- la seconde relative aux statistiques sur les vols non réguliers.

Des renseignements ont, par ailleurs, été demandés à la Commission européenne de l'aviation civile, à l'"European Airlines Research Bureau", au "Civil Aeronautics Board" des Etats-Unis et à la Commission canadienne des transports sur les vols non réguliers effectués d'une part, entre l'Europe et l'Afrique, et d'autre part, entre l'Amérique du Nord et l'Afrique.

3. Lors de ses deuxième et troisième réunions, le bureau a décidé l'envoi du même questionnaire aux Etats après insertion de deux colonnes supplémentaires sur le nombre des mouvements enregistrés au cours des années 1969 et 1970.

II - ANALYSE DES REPONSES DES ETATS A LA PREMIERE QUESTION:

REGLEMENTATION

4. Sur quarante et un Etats de la CAFAC, vingt trois ont répondu à cette question. L'analyse de ces réponses porte notamment sur les dispositions qui intéressent les vols non réguliers commerciaux. Dans le cadre de cette note de travail, il n'est évidemment pas possible de présenter les détails de chaque réglementation nationale dans le domaine des vols non réguliers. Seuls, les principes généraux sont très succinctement exposés. A cette fin, les rubriques ci-après ont été adoptées:

a) Nature des vols non réguliers

- vols d'affrètement,
- voyages à forfait,
- autres vols non réguliers.

le transit et les escales non commerciales des transports aériens non réguliers aux dispositions de l'accord relatif au transit des services aériens internationaux dont il est partie ou aux droits équivalents octroyés par accord bilatéral, dans d'autres cas une demande d'autorisation est exigée.

10. En ce qui concerne les vols non réguliers commerciaux avec escales, six Etats prévoient dans leurs règlements des dispositions visant à protéger les intérêts de leurs entreprises de transports aériens réguliers. Dans l'ensemble, les délais requis aux fins de demande d'autorisation varient entre 3 et 30 jours. Toutefois, trois Etats ont fixé des procédures spécifiques d'autorisation des services de voyages à forfait, à savoir:

- la détermination des dates aux fins de communication de programme de vols au gouvernement intéressé,
- la détermination des catégories de vols (courtes séries et longues séries) aux fins de limitation des délais intéressant les formalités à remplir pour ce qui concerne la demande d'autorisation des services.

Parmi les vingt trois Etats intéressés, un seul a communiqué les différents types de formulaires à remplir à l'occasion d'une demande d'autorisation de vols commerciaux non réguliers.

Par ailleurs, les Etats de la CAFAC membres de l'OACI prescrivent dans leur majorité une procédure différente de demande d'autorisation suivant que l'exploitant est ressortissant ou non à un pays partie à la convention de Chicago.

Surveillance et contrôle des services

11. Deux Etats ont prévu dans leur réglementation des dispositions qui permettent notamment de s'assurer que les vols non réguliers à destination de leur territoire sont effectués par des exploitants à qui les autorités aéronautiques de leur propre pays ont accordé des autorisations correspondantes.

A cet égard, les procédures ci-après de demande d'autorisation ont été présentées:

- liste d'entreprises à communiquer par les autorités aéronautiques des pays d'origine des exploitants,
- transmission de demande d'autorisation par le canal des autorités aéronautiques du pays de l'exploitant.

Trois Etats prévoient dans leur réglementation la possibilité pour les compagnies aériennes d'intervenir dans le processus d'octroi d'autorisation notamment pour ce qui concerne les services de voyages à forfait.

Point de vue du bureau

12. Le bureau après examen des renseignements intéressant les

figurant dans leurs rapports qui ne doivent être utilisées que pour les seuls besoins des Etats membres de la CEAC". Par ailleurs, on trouvera dans le même appendice les renseignements communiqués par le "Civil Aeronautics Board" (CAB) des Etats-Unis et par la Commission canadienne des transports.

Suite proposée

16. La Commission est appelée à examiner la question intéressant les règlements nationaux et les statistiques applicables aux vols non réguliers et à recommander aux Etats la mise au point :

- a) de principes uniformes applicables à la réglementation nationale,
- b) d'un formulaire normalisé de demande d'autorisation de voyages à forfait au sein d'un groupe de travail.

TABLE / TABLEAU 1

INCLUSIVE TOUR PASSENGERS / PASSAGERS EN VOYAGE A FORFAIT

REPORTING STATES ETATS COMMUNIQUANT LES DONNEES	Arriving from/ En provenance de				Departing to/ A destination de			
	Other African Countries Autres pays africains	Europe	North America Amérique du Nord	Other Continents Autres continents	Other African Countries Autres pays africains	Europe	North America Amérique du Nord	Other Continents Autres continents
Algeria	"	7575	"	"	"	7576	"	"
Botswana	"	"	"	"	"	"	"	"
Burundi	"	"	"	"	"	"	"	"
Cameroon	"	"	"	"	"	"	"	"
Central Afr. Rep.	"	"	"	"	"	"	"	"
Congo (Dem. Rep.)	5	863	140	113	5	543	140	113
Congo (Peop. Rep.)	"	"	"	"	"	"	"	"
Dahomey	"	"	"	"	"	"	"	"
Equatorial Guinea	"	"	"	"	"	"	"	"
Ethiopia	"	"	"	"	"	"	"	"
Gabon	"	"	"	"	"	"	"	"
Gambia	"	"	"	"	"	"	"	"
Ghana	"	"	"	"	"	"	"	"
Guinea	"	"	"	"	"	"	"	"
Ivory Coast	"	984	"	"	"	575	"	"
Kenya **	"	"	"	"	"	"	"	"
Lesotho	"	"	"	"	"	"	"	"
Liberia	"	"	"	"	"	"	"	"
Libya	"	"	"	"	"	"	"	"
Malagasy Republic	"	"	"	"	"	"	"	"
Malawi	300	389	"	"	300	308	"	"
Mali	"	"	"	"	"	"	"	"
Mauritania	"	"	"	"	"	"	"	"
Mauritius *	1002	"	"	775	775	"	"	1002
Morocco	511	57438	"	7436	459	57045	"	7526
Niger	"	"	"	"	"	"	"	"
Nigeria	"	"	"	"	"	"	"	"
Rwanda	"	"	"	"	"	"	"	"
Senegal	"	"	"	"	"	"	"	"
Sierra Leone	"	"	"	"	"	"	"	"
Somalia	"	"	"	"	"	"	"	"
Sudan	"	"	"	"	"	"	"	"
Swaziland	"	"	"	"	"	"	"	"
Tanzania **	"	"	"	"	"	"	"	"
Togo	"	"	"	"	"	"	"	"
Tunisia	25	128498	"	67	"	129118	"	63
United Arab Rep.	"	"	"	"	"	"	"	"
Uganda **	"	"	"	"	"	"	"	"
Upper Volta	"	"	"	"	"	"	"	"
Zambia	"	"	"	"	"	"	"	"
Chad	"	"	"	"	"	"	"	"
TOTAL	1843	195748	140	8391	1539	195165	140	8704

* Passengers in transit only/Passagers en transit seulement

** East African Community/Communauté Est africaine

(Cont'd)

TABLE / TABLEAU 2

1968

OTHER NON-SCHEDULED TRAFFIC/AUTRE TRAFIC NON REGULIER

REPORTING STATES ----- ETATS COMMUNIQUANT LES DONNEES	Passengers arriving from/ Passagers en provenance de				Passengers departing to/ Passagers à destination de			
	Other African Countries Autres pays africains	E u r o p e	North America Amérique du Nord	Other Continents Autres continents	Other African Countries Autres pays africains	E u r o p e	North America Amérique du Nord	Other Continents Autres continents
Algeria	709	5715	"	5089	747	5456	"	4761
Botswana								
Burundi	149	201	"	"	150	213	"	"
Cameroon	"	"	"	"	"	"	"	"
Central Afr. Rep.	200	1200	"	"	200	"	"	"
Chad	"	"	"	"	"	"	"	"
Congo (Dem. Rep.)	66	531	"	"	679	862	"	"
Congo (Peop. Rep.)								
Dahomey								
Equatorial Guinea								
Ethiopia								
Gabon	63	"	"	"	102	"	"	"
Gambia								
Ghana	143	89	"	"	48	66	"	"
Guinea				662	"	"	"	679
Ivory Coast	"			272	"			
Kenya *	2551	17621	103	272	2781	23848	100	748
Lesotho	"	"	"	"	"	"	"	"
Liberia	"	720	141	"	"	590	"	"
Libya	"	"	"	"	"	"	"	"
Malagasy Republic	"	"	"	"	"	"	"	"
Malawi	772	"	"	"	830	"	"	"
Mali	48	25	"	2	"	"	"	1
Mauritania				"				
Mauritius	110	1081	"	"	165	1603	"	"
Morocco	"	"	"	"	"	"	"	"
Niger	"	"	"	"	"	"	"	"
Nigeria			"	"				
Rwanda	2815	"	"	"	2582	"	"	"
Senegal			"	"				
Sierra Leone	169	"	"	150	67	"	"	150
Somalia	"	"	"	"	"	"	"	"
Sudan			"	"				
Swaziland	"	2423	"	"	"	2601	"	"
Tanzania *				"				
Togo	376	485	"	"	308	694	"	"
Tunisia	165	4048	"	581	60	5664	"	180
United Arab Rep.	2642	3854	"	"	230	5497	"	"
Uganda *			"	"				
Upper Volta	"	"	"	"	"	"	"	"
Zambia	"	"	"	"	"	"	"	"
T O T A L	10978	37993	244	6756	8949	47094	100	6519

* East African Community/Communauté Est africaine

TABLE / TABLEAU 3

Other Non-Scheduled Traffic (Freight)/Autre trafic non régulier (Fret)

REPORTING STATES ----- ETATS COMMUNIQUANT LES DONNEES	Arriving from/ (Tons) En provenance de (Tonnes)				Departing to/ (Tons) A destination de (Tonnes)			
	Other African Countries Autres pays africains	E u r o p e	North America Amérique du Nord	Other Continents Autres continents	Other African Countries Autres pays africains	E u r o p e	North America Amérique du Nord	Other Continents Autres continents
Algeria	.7	145	-	.5	5	64	-	1.3
Botswana					68	4.4	-	-
Burundi	36	9	-	-	-	-	-	-
Cameroon	-	-	-	-	12	100	-	-
Central Afr. Rep.	720	620	-	-	-	-	-	-
Chad	-	-	-	-	20.4	5.4	-	-
Congo (Dem. Rep.)	1059	29	-	-				
Congo (Peop. Rep.)								
Dahomey								
Equatorial Guinea								
Ethiopia					2.8	-	-	-
Gabon	1.6	-	-	-				
Gambia					.4	.2	-	-
Ghana	.4	4	-	-				
Guinea					-	2	-	-
Ivory Coast	-	7.5	-	-				
Kenya *	17	62	-	2	16	51	-	4
Lesotho	-	-	-	-	-	-	-	-
Liberia	-	-	-	-	-	-	-	-
Libya	-	-	-	-	-	-	-	-
Malagasy Republic	-	-	-	-	4.3	-	-	-
Malawi	2.2	2	-	-				
Mali	-	-	-	6.5	-	-	-	8
Mauritania					.4	.8	-	-
Mauritius	-	.1	-	-				
Morocco	.3	77.3	-	2	13	63	-	39
Niger	-	97	-	-	-	-	-	-
Nigeria					.2	-	-	-
Rwanda	2	-	-	-				
Senegal								
Sierra Leone	2.3	-	-	.5	-	-	-	-
Somalia	-	-	-	-				
Sudan					-	-	-	-
Swaziland	-	-	-	-				
Tanzania *					2.2	2	-	-
Togo	4	3	-	-				
Tunisia	-	18.4	-	5.4	-	21	-	9.5
United Arab Rep.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uganda *					-	-	-	-
Upper Volta	-	-	-	-	-	-	-	-
Zambia	-	-	-	-				
T O T A L	1850.5	1074.3	-	16.9	144.7	313.8	-	61.8

* East African Community/Communauté Estafrique

TABLE / TABLEAU 4

1969

INCLUSIVE TOUR PASSENGERS/PASSAGERS EN VOYAGE A FORFAIT

REPORTING STATES ----- ETATS COMMUNIQUANT LES DONNEES	Arriving from/En provenance de							
	Other African Countries/ Autres pays africains		Europe		North America/ Amérique du Nord		Other Continents Autres continents	
	PAX	a/c Mvts*	PAX	a/c Mvts*	PAX	a/c Mvts*	PAX	a/c Mvts*
Algeria	-	-	22584	254	-	-	-	-
Botswana	-	-	-	-	-	-	-	-
Burundi	-	-	-	-	-	-	-	-
Cameroon	500	-	4224	-	-	-	-	-
Central Afr. Rep.	-	-	-	-	-	-	-	-
Chad	-	-	-	-	-	-	-	-
Congo (Dem. Rep.)	-	-	-	-	-	-	-	-
Congo (Peop. Rep.)	-	-	-	-	-	-	-	-
Dahomey	-	-	-	-	-	-	-	-
Equatorial Guinea	-	-	-	-	-	-	-	-
Ethiopia	-	-	-	-	-	-	-	-
Gabon	203	53	-	-	-	-	-	-
Gambia	-	-	-	-	-	-	-	-
Ghana	-	-	-	-	-	-	-	-
Guinea	-	-	-	-	-	-	-	-
Ivory Coast	-	-	-	-	-	-	-	-
Kenya **	88020	4538	91449	3646	2405	315	27532	501
Lesotho	-	-	-	-	-	-	-	-
Liberia	-	-	-	-	-	-	-	-
Libya	-	-	-	-	-	-	-	-
Malagasy Republic	-	-	-	-	-	-	-	-
Malawi	300	20	389	8	-	-	-	-
Mali	-	-	-	-	-	-	-	-
Mauritania	-	-	-	-	-	-	-	-
Mauritius	-	-	-	-	-	-	-	-
Morocco	113	4	78810	980	137	2	8242	163
Niger	712	6	184	2	-	-	-	-
Nigeria	-	-	-	-	-	-	-	-
Rwanda	-	-	-	-	-	-	-	-
Senegal	-	-	-	-	-	-	-	-
Sierra Leone	917	91	314	-	23	-	-	-
Somalia	-	-	-	-	-	-	-	-
Sudan	-	-	-	-	-	-	-	-
Swaziland	-	-	-	-	-	-	-	-
Tanzania **	-	-	180	1	-	-	-	-
Togo	-	-	-	-	-	-	-	-
Tunisia	-	-	-	-	-	-	-	-
United Arab Rep.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uganda **	-	-	-	-	-	-	-	-
Upper Volta	-	-	-	-	-	-	-	-
Zambia	-	-	-	-	-	-	-	-
T O T A L	90765	4712	198134	4891	2565	317	35774	664

* Aircraft Movements/Mouvements d'aéronefs

** East African Community/Communauté Est africaine

(Cont'd)

TABLE / TABLEAU 4 (Cont'd)

1962

INCLUSIVE TOUR PASSENGERS/PASSAGERS EN VOYAGE A FORFAIT

REPORTING STATES ----- ETATS COMMUNIQUEANT LES DONNEES	Departing to/ A destination de							
	Other African Countries/ Autres pays africains		Europe		North America Amérique du Nord		Other Continents Autres continents	
	PAX	a/c Mvts*	PAX	a/c Mvts*	PAX	a/c Mvts*	PAX	a/c Mvts*
Algeria	-	-	22584	254	-	-	-	-
Botswana	-	-	-	-	-	-	-	-
Burundi	-	-	-	-	-	-	-	-
Cameroon	-	-	115	-	-	-	-	-
Central Afr. Rep.	-	-	-	-	-	-	-	-
Chad	-	-	-	-	-	-	-	-
Congo (Dem. Rep.)	-	-	-	-	-	-	-	-
Congo (Peop. Rep.)	-	-	-	-	-	-	-	-
Dahomey	-	-	-	-	-	-	-	-
Equatorial Guinea	-	-	-	-	-	-	-	-
Ethiopia	-	-	-	-	-	-	-	-
Gabon	200	53	-	-	-	-	-	-
Gambia	-	-	-	-	-	-	-	-
Ghana	-	-	-	-	-	-	-	-
Guinea	-	-	-	-	-	-	-	-
Ivory Coast	-	-	-	-	-	-	-	-
Kenya **	88086	4451	97879	3707	2410	305	25222	601
Lesotho	-	-	-	-	-	-	-	-
Liberia	-	-	-	-	-	-	-	-
Libya	-	-	-	-	-	-	-	-
Malagasy Republic	-	-	-	-	-	-	-	-
Malawi	300	-	308	-	-	-	-	-
Mali	-	-	-	-	-	-	-	-
Mauritania	-	-	-	-	-	-	-	-
Mauritius	-	-	-	-	-	-	-	-
Morocco	58	4	77378	979	132	2	8156	170
Niger	403	5	184	2	-	-	-	-
Nigeria	-	-	-	-	-	-	-	-
Rwanda	-	-	-	-	-	-	-	-
Senegal	-	-	-	-	-	-	-	-
Sierra Leone	2419	91	217	-	-	-	-	-
Somalia	-	-	-	-	-	-	-	-
Sudan	-	-	-	-	-	-	-	-
Swaziland	-	-	-	-	-	-	-	-
Tanzania **	-	-	-	-	-	-	-	-
Togo	-	-	62	1	-	-	-	-
Tunisia	-	-	-	-	-	-	-	-
United Arab Rep.	-	-	-	-	-	-	-	-
Uganda **	-	-	-	-	-	-	-	-
Upper Volta	-	-	-	-	-	-	-	-
Zambia	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	91466	4604	198727	4943	2542	307	33378	771

* Aircraft Movements/Mouvements d'aéronefs

** East African Community/Communauté Est africaine

OTHER NON-SCHEDULED TRAFFIC/AIRCRAFT MOVEMENTS

AUTRE TRAFIC NON REGULIER/MOUVEMENTS D'AERONEFS

ARRIVING FROM / EN PROVENANCE DE												
REPORTING STATES ----- ETATS COMMUNIQUANT LES DONNEES	Other African Countries Autres pays africains			E u r o p e			North America Amérique du Nord			Other Continents Autres continents		
	Passeng. Passag.	Freight Fret (T)	a/c Mvts.*	Passeng. Fret (T)	Freight Fret (T)	a/c Mvts.*	Passeng. Fret (T)	Freight Fret (T)	a/c Mvts.*	Passeng. Fret (T)	Freight Fret (T)	a/c Mvts.*
Algeria	2 235	16	38	10 832	210	271	-	-	-	6 046	-	79
Botswana												
Burundi	220	10	-	181	5	-	-	-	-	-	-	-
Cameroon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Central Afr. Rep.												
Chad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Congo (Dem. Rep.)												
Congo (People's Rep.												
Dahomey												
Equatorial Guinea												
Ethiopia												
Gaben	60	-	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gambia												
Ghana	665	310	48	998	21	50	78	-	1	753	6.670	12
Guinea												
Ivory Coast	-	-	-	-	-	-	-	-	-	571	-	5
Kenya **	1 552	-	33	17 418	-	412	109	-	3	817	-	145
Lesotho	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Liberia												
Libya												
Malagasy Republic												
Malawi	268	7	20	504	2	4	-	-	-	-	-	-
* Aircraft Movements / Mouvements d'aéronefs												

**East African Community / Communauté Est africaine

1969

(Cont'd) TABLE / TABLEAU 5

APPENDIX/APPENDICE B
(Cont'd)

OTHER NON-SCHEDULED TRAFFIC/AIRCRAFT MOVEMENTS

AUTRE TRAFIC NON REGULIER/MOUVEMENTS D'AERONEFS

REPORTING STATES ETATS COMMUNIQUANT LES DONNEES	ARRIVING FROM / EN PROVENANCE DE											
	Other African Countries Autres pays africains			Europe			North America Amérique du Nord			Other Continents Autres continents		
	Passeng. Passag.	Freight Fret (T)	a/c Mvts.*	Passeng. Passag.	Freight Fret (T)	a/c Mvts.*	Passeng. Passag.	Freight Fret (T)	a/c Mvts.*	Passeng. Passag.	Freight Fret (T)	a/c Mvts.*
Mali	105	-	145	35	-	16	-	-	8	-	-	-
Mauritania												
Mauritius												
Morocco	552	18	51	91	33	29	-	-	-	10	2	16
Niger	-	-	-	-	10	1	-	-	-	-	-	-
Nigeria												
Rwanda	160	-	172	321	-	58	-	-	-	-	-	-
Senegal												
Sierra Leone	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Somalia												
Sudan	5 576	755	367	808	933	136	-	-	-	7 612	961	164
Swaziland	921	-	433	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tanzania **												
Togo	954	15	64	283	20	2	-	-	-	-	-	-
Tunisia	486	8	64	97 081	152	1 457	-	-	-	104	1	6
United Arab Rep.	4 048	-	137	8 684	-	201	85	-	1	18 639	-	551
Uganda **												
Upper Volta												
Zambia												
Total	17 802	839	1 584	137 236	1 438	2 634	272	-	13	34 552	971	978
* Aircraft Movements / Mouvements d'aéronefs												

** East African Community / Communauté Est africaine

OTHER NON-SCHEDULED TRAFFIC/AIRCRAFT MOVEMENTS

AUTRE TRAFIC NON REGULIER/MOUVEMENTS D'AERONEFS

REPORTING STATES ETATS COMMUNIQUANT LES DONNEES	DEPARTING TO / A DESTINATION DE											
	Other African Countries Autres pays africains			Europe			North America Amérique du Nord			Other Continents Autres continents		
	Passeng.	Freight Fret (T)	a/c Mvts.*	Passeng.	Freight Fret (T)	a/c Mvts.*	Passeng.	Freight Fret (T)	a/c Mvts.*	Passeng.	Freight Fret (T)	a/c Mvts.*
Algeria	1 964	3	31	16 555	15	282	-	-	-	5 894	1	84
Botswana												
Burundi	233	15	-	191	14	-	-	-	-	-	-	-
Cameroon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Central Afr. Rep.												
Chad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Congo (Dem. Rep.)												
Congo (People's Rep.)												
Dahomey												
Equatorial Guinea												
Ethiopia												
Gabon	210	-	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gambia												
Ghana	436	2	50	872	3	50	-	-	1	736	-	12
Guinea												
Ivory Coast												
Kenya **	1 221	-	263	21 650	-	336	-	-	-	678	-	5
Lesotho	-	-	-	-	-	-	-	-	-	285	-	12
Liberia												
Libya												
Malagasy Republic												
Malawi	576	4	22	254	-	6	-	-	-	-	-	-
* Aircraft Movements / Mouvements d'aéronefs												

** East African Community / Communauté Est africaine

OTHER NON-SCHEDULED TRAFFIC/AIRCRAFT MOVEMENTS

AUTRE TRAFIC NON REGULIER/MOUVEMENTS D'AERONEFS

REPORTING STATES ETATS COMMUNIQUANT LES DONNEES	DEPARTING TO / A DESTINATION DE											
	Other African Countries Autres pays africains			Europe			North America Amérique du Nord			Other Continents Autres continents		
	Passeng.	Freight Fret (T)	a/c Mvts.*	Passeng.	Freight Fret (T)	a/c Mvts.*	Passeng.	Freight Fret (T)	a/c Mvts.*	Passeng.	Freight Fret (T)	a/c Mvts.*
Mali	105	-	145	35	-	16	-	-	8	-	-	-
Mauritania												
Mauritius												
Morocco	202	-	44	87	26	29	-	-	-	10	-	15
Niger	-	63	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nigeria												
Rwanda	72	-	172	145	-	58	-	-	-	-	-	-
Senegal												
Sierra Leone	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Somalia												
Sudan	11 391	494	457	827	-	82	-	-	-	8 111	251	175
Swaziland	887	-	438	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tanzania **												
Togo	804	13	66	312	-	-	-	-	-	-	-	-
Tunisia	372	105	89	101 206	68	1 467	-	-	-	1 035	3	25
United Arab Rep.	4 860	-	144	8 854	-	194	-	-	-	28 503	-	560
Uganda **												
Upper Volta												
Zambia												
Total	23 333	699	1 003	150 988	126	2 520	-	-	9	45 252	255	888
* Aircraft Movements / Mouvements d'aéronefs												

** East African Community / Communauté Est africaine

COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE

Première session plénière

(Dakar, 22 février - 5 mars 1971)

DOCUMENTS ET NOTES DE TRAVAIL

Questions de l'ordre du jour

Références

PLENIERE

- | | | |
|------|---|--------------------------------|
| 4 - | Ordre du jour provisoire | WP/1 |
| 6 - | Rapport du bureau | WP/2additif et
rectificatif |
| 7 - | Institution des comités
(Déroulement de la session plénière
et organisation suggérée) | WP/3 |
| 11 - | Election du bureau | WP/15 |

COMITE EXECUTIF

- | | | |
|------|---|---|
| 8 - | Activités de la CAFAC
(programme des travaux) | WP/2 (Appendice A)
WP/4
WP/7 et additif |
| 9 - | Questions financières | WP/8 et additif
WP/14 |
| 10 - | Ratification de la Constitution
Autres questions | WP/2
WP/2 |

COMITE DU TRANSPORT AERIEN

- | | | |
|-----|--|---|
| 8 - | Activités de la CAFAC
(programme des travaux) | WP/2 (Appendice A)
WP/5 et additif
WP/6
WP/9
WP/10
WP/11
WP/12
WP/13
Circulaire n°1 CAFAC
Circulaire 104-AT/25
OACI |
|-----|--|---|

(1 page)

- F I N -

INCLUSIVE TOUR TRAFFIC/TRAFFIC DE VOYAGES A FORFAIT

(1 Nov. 1967 - 31 Oct. 1968)

- 16 -

AFCAC/1 - WP/6

E C A C S T A T E S ETATS MEMBRES DE LA CEAC																
AFCAC States ----- Etats membres de la CAFAC		Austria	Belgium	Denmark	Finland	France	Germany	Italy	Netherlands	Norway	Spain	Sweden	Switzerland	Greece	U. K.	T o t a l
North African States ----- Etats de l'Afrique du Nord	Algeria Libya Morocco Tunisia U. A. R.			98		532 200 6395 3093 600	78 1184 50568 124	327 94 1042 98			81 8865 1868 91		146 573 12994		114 4724 27085 109	789 9652 16459 125291 1090
Other African States ----- Autres Etats d'Afrique					126		9353	331			2106	865	8895	1323	2599	25598
T o t a l		1659	2059	15388	170	10820	16807	1892	2060	36	13010	11905	22608	1323	34631	

(Cont'd)

TABLE / TABLEAU 8

OTHER NON-SCHEDULED CHARTER TRAFFIC/TRAFFIC DES AUTRES VOLS NON REGULIERS

(1 Nov. 1967 - 31 Oct. 1968)

AFCAC States Etats membres de la CAFAC		ECAC States Etats membres de la CEAC														
		Austria	Belgium	Denmark	Greece	France	Germany	Italy	Netherlands	Norway	Spain	Sweden	Portugal	Turkey	U. K.	T o t a l
North African States ----- Etats de l'Afrique du Nord	Algeria			98		182					493					773
	Libya					540	346	272	77						779	2014
	Morocco		119	102		502	73	10	209	167	23	80	87	52	427	1851
	Tunisia		559			737		150	355						1982	3783
	U. A. R.	83		55	50		104	99							54	445
Other African States ----- Autres Etats d'Afrique						287	278	52	1687	8	476	307			8389	11484
T o t a l		83	678	255	50	2248	801	583	2328	175	992	387	87	52	12131	

TABLE / TABLEAU 9

1969

INCLUSIVE TOUR TRAFFIC
TRAFIC DE VOYAGES A FORFAIT

E C A C STATES ETATS MEMBRES DE LA CEAC	A F C A C STATES ETATS MEMBRES DE LA CAFAC					Other African States Autres Etats Africains
	North African States Etats de l'Afrique du Nord					
	Algeria	Libya	Morocco	Tunisia	U. A. R.	
Austria	-	-	-	1 784	126	-
Belgium	-	-	3 241	3 759	-	247
Denmark	389	-	46	17 301	326	25
Finland	-	-	-	1 457	-	151
France	2 713	43	11 340	17 517	200	2 560
Germany	-	137	410	48 543	257	8 143
Greece	-	-	-	-	37	271
Iceland		No Reply / Aucune réponse				
Ireland	-	-	-	-	-	-
Italy *	78	62	487	1 808	34	-
Luxembourg		No Information Available / Pas d'information disponible				
Netherlands	-	-	1 539	3 829	-	-
Norway	-	-	-	885	-	-
Portugal	-	-	-	-	-	-
Spain	20 220	-	10 278	194	-	4 171
Sweden	-	-	598	19 574	-	1 003
Switzerland	-	-	5 032	16 881	-	12 620
Turkey	-	-	-	-	-	-
U. K.	-	-	4 703	33 207	-	3 790
Total	23 400	242	37 674	166 739	980	32 981

* Tentative estimate for final total / Estimation provisoire du total définitif

TABLE / TABLEAU 10

1969

OTHER NON-SCHEDULED CHARTER TRAFFIC
TRAFFIC DES AUTRES VOLS NON REGULIERS

E C A C S T A T E S ETATS MEMBRES DE LA C E A C	A F C A C STATES ETATS MEMBRES DE LA CAFAC					Other African States Autres Etats Africains
	North African States Etats de l'Afrique du Nord					
	Algeria	Libya	Morocco	Tunisia	U. A. R.	
Austria	-	-	-	-	-	132
Belgium	13	-	655	527	-	2 498
Denmark	-	243	116	8	82	485
Finland	-	-	-	88	-	-
France	2 876	173	3 328	708	-	770
Germany	30	662	12	585	313	1 173
Greece	-	-	-	-	-	3 898
Iceland		No Reply / Aucune réponse				
Ireland	-	-	-	-	-	-
Italy *	-	12	2	617	-	114
Luxembourg		No Information Available / Pas d'information disponible				
Netherlands	-	22	204	600	293	2 999
Norway	-	-	213	-	-	-
Portugal	-	-	13	-	-	-
Spain **	4 848	-	14	-	-	848
Sweden	-	-	-	6	-	156
Switzerland		No Information Available / Pas d'information disponible				
Turkey	-	-	-	-	-	-
U. K.	1 080	1 054	165	308	-	22 971
Total	8 847	2 166	4 722	3 447	688	36 044

** Spanish Companies only / Compagnies espagnoles seulement

* Provisional data / Données provisoires

Etats-Unis (CAB): Trafic des vols d'affrètement et des voyages
à forfait entre les Etats-Unis et l'Afrique - Année 1968.

ETATS-UNIS - AFRIQUE

<u>Origine</u>	<u>Destination</u>	<u>Escales</u>
New York Transporteur: Pan American Un aller-retour Type d'affrètement: partiel Nombre de sièges: 167	New York	Entebbe, Johannes- burg, Dakar
New York Transporteur: Pan American Un aller simple Type d'affrètement: partiel Nombre de sièges: 135	Dar-Es-Salam	Entebbé, Nairobi
New York Transporteur: Capitol Deux voyages aller simple Type d'affrètement: partiel Nombre de sièges: 165 et 183	Accra	
New York Transporteur: Trans International Un aller simple Type d'affrètement: un même groupe de passagers Nombre de sièges: 250	Addis Abéba	
New York Transporteur: Pan American Trois voyages aller-retour Type d'affrètement: un même groupe de passagers Nombre de sièges: 167 chaque affrètement	New York	Rabat
New York Transporteur: Trans World Un aller simple Type d'affrètement: un même groupe de passagers Nombre de sièges: 141	Robertsfield	
New York Transporteur: Trans World Un aller simple Type d'affrètement: un même groupe de passagers Nombre de sièges: 168	Tripoli	
New York Transporteur: World Airways Un aller simple Type d'affrètement: un même groupe de passagers Nombre de sièges: 165	Tunis	

ETATS-UNIS - AFRIQUE

<u>Origine</u>	<u>Destination</u>	<u>Escales</u>
Philadelphie	Freetown	
Transporteur: World Airways		
Un aller simple		
Type d'affrètement: un même groupe de passagers		
Nombre de sièges: 165		

AFRIQUE - ETATS-UNIS

Accra	New York	
Transporteur: Capitol		
Un aller simple		
Type d'affrètement: partiel		
Nombre de sièges: 165		
Douala	New York	
Transporteur: Air France		
Un aller simple		
Type d'affrètement: un même groupe de passagers		
Nombre de sièges: 165		
Kinshasa	New York	
Transporteur: Sabena		
Un aller simple		
Type d'affrètement: un même groupe de passagers		
Lusaka	Chicago	Boston
Transporteur: Overseas National		
Un aller simple		
Type d'affrètement: partiel		
Nombre de sièges: 105		
Nairobi	Hartford/Connecticut	
Transporteur: Trans International		
Un aller simple		
Type d'affrètement: un même groupe de passagers		
Nombre de sièges: 180		

TABLE/TABLEAU 12

United States Civil Aeronautics Board (CAB):
Charter Flight and Inclusive Tour Traffic
between the United States and Africa during
the year 1969 :

Pro-rata Charters:

New-York - Entebbe	(1) flight	167 seats
Boston - Rabat	(1) flight	167 seats
New-York - New York	(1) flight	77 seats*

* (Intermediate stops at Addis Ababa and Nairobi).

Single Entity Charters:

Phoenix - Phoenix	(1) flight	142 seats
-------------------	------------	-----------

(Intermediate stop at Nairobi).

All-Cargo Charters:

New-York - Addis Ababa	(2) flights	34,605 tons.
------------------------	-------------	--------------

CAB (Civil Aeronautics Board) des Etats-Unis:
Trafic des vols d'affrètement et des voyages
à forfait effectués entre les Etats-Unis et
l'Afrique au cours de l'année 1969 :

Vols d'affrètement partiel:

New-York - Entebbe	(1) vol	167 sièges
Boston - Rabat	(1) vol	167 sièges
New-York - New-York	(1) vol	77 sièges*

* (escales intermédiaires à Addis-Abéba et à Nairobi).

Vols d'affrètement complet:

Phoenix - Phoenix	(1) vol	142 sièges
-------------------	---------	------------

(escale intermédiaire à Nairobi).

Affrètement marchandises uniquement:

New-York - Addis-Abéba	(2) vols	34.605 tonnes.
------------------------	----------	----------------

TABLE/TABLEAU 13

Canadian Transport Commission Charter Flights
between Canada and Africa during the years 1968 and 1969:

Two charter flights to the African continent have
taken place in 1968:

- a full charter from Toronto to Dakar (168 seats);
- a partially chartered flight from Montreal to Nairobi (139 seats).

One complete charter flight to the African continent
has taken place in 1969:

- one complete charter flight from Montreal to Ouagadougou (Upper Volta) - 164 passengers.

Commission canadienne des transports: Vols
d'affrètement effectués entre le Canada et
l'Afrique au cours des années 1968 et 1969:

Deux vols d'affrètement à destination du continent
africain ont été exécutés en 1968:

- un affrètement complet de Toronto à Dakar, capacité: 168 sièges.
- un affrètement partiel de Montréal à Nairobi, capacité: 139 sièges.

Un vol d'affrètement complet à destination du continent
africain a été exécuté en 1969:

- un affrètement complet de Montréal à Ouagadougou (Haute-Volta) - 164 passagers.

NOTE DE
TRAVAIL

COMMISSION DE L'AVIATION CIVILE

Première session plénière

(Dakar, 22 février - 5 mars 1971).

COMITE EXECUTIF

Point 8

de l'ordre du jour : Examen dans le cadre du programme des travaux des activités de la CAFAC depuis sa création.

Accords entre Etats

Encourager la conclusion d'accords entre Etats dans tous les cas où ces dispositions pourraient favoriser la mise en oeuvre du plan OACI des installations et services de navigation aérienne (point 7 du programme des travaux)

INTRODUCTION

1. Conformément au point 7 du programme des travaux, le bureau, lors de sa troisième réunion, a examiné certaines insuffisances graves dans la mise en oeuvre du plan OACI de navigation aérienne, qui semblent justifier une action coordonnée et conjointe de la part des Etats membres de la CAFAC ou d'un groupe de ces Etats. Le bureau a reconnu que la CAFAC devrait essentiellement se préoccuper de l'étude des mesures qui pourraient éventuellement être prises par les Etats pour pallier les insuffisances qui provenaient soit de l'absence de toute mise en oeuvre, soit d'une mise en oeuvre partielle du plan ; à cet égard, il était essentiel ou souhaitable que les Etats agissent de concert ou collaborent sur une base multilatérale. Il était important d'orienter les activités de la CAFAC dans ce sens afin qu'elles ne fassent pas double emploi avec celles qui incombaient normalement aux bureaux régionaux de l'OACI.

Activités du bureau

2. Cette question a été examinée sur la base d'une note, préparée par le Secrétaire en collaboration avec le bureau régional de l'OACI, résumant l'état de mise en oeuvre du plan de navigation aérienne AFI et le rôle joué par les bureaux régionaux de l'OACI pour faire progresser cette mise en oeuvre (AFCAC Bureau/3 - WP/19 ; voir aussi le document 7474/13, Appendice B - résumé des progrès accomplis dans la mise en oeuvre du plan de navigation aérienne Région AFI).

(14 pages)

Parmi les diverses insuffisances qui ont été signalées à l'attention du bureau, certaines ont été considérées comme devant faire l'objet d'un examen plus approfondi par la CAFAC, à savoir :

- a) l'existence de longueur, largeur ou résistance de piste inappropriées sur sept aérodromes internationaux réguliers ;
- b) l'absence de mise en oeuvre de services de contrôle régionaux sur la plupart des routes aériennes ATS pour lesquelles il a été établi que ces services étaient nécessaires ;
- c) les durées excessives d'acheminement des échanges de renseignements sur le trafic aérien dues aux circuits RTT ou ATS en phonie directe non mis en oeuvre, et également, à la surcharge du réseau air-sol HF/RT ;
- d) les insuffisances enregistrées dans l'échange des renseignements météorologiques.

3. Les aérodromes mentionnés à l'alinéa a) du paragraphe 2 ci-dessus, comprennent les aérodromes de : Asmara, Blantyre, Dakar, Kano, Khartoum, Lagos et Tananarive. La difficulté essentielle provient de l'absence des moyens financiers nécessaires. Bien que le bureau ait considéré que ce problème ne se prêtait pas, en tant que tel, à une action concertée de la part des Etats, il l'a jugé suffisamment important pour le porter devant la Commission à laquelle il appartiendra de décider de le soumettre à l'attention des Etats intéressés (voir note en bas de page).

4. Le bureau a estimé que tout progrès éventuellement apporté à la solution d'autres problèmes énumérés au paragraphe 2 dépendait essentiellement de la mise en service rapide des circuits RTT et ATS en phonie directe requis et que toute action concertée de la part des Etats devrait être orientée, initialement, dans le sens d'une accélération de la mise en oeuvre des circuits requis. Il a considéré, en outre, que ce problème doit être examiné en fonction des priorités requises et il a convenu d'adopter l'ordre suivant :

Note : Il convient de noter qu'aucune mesure visant à élargir la piste de Blantyre (qui est de 30 m au lieu de 45 m spécifiés) n'a été envisagée du fait qu'un projet de construction d'un nouvel aéroport pour desservir la capitale du Malawi est à l'étude. Par ailleurs, il semble qu'il soit question également de prolonger les pistes existantes à Dakar, Kano, et Lagos et de construire un nouvel aéroport à Khartoum.

a) Priorité n° 1 : Circuits ATS en phonie directe (BLU) reliant :

- i) Brazzaville, Bangui, Yaounde, Douala, Bata, Libreville
- ii) Fort-Lamy, Kano, Douala, Lagos, Accra, Niamey
- iii) Alger, Niamey, Tripoli, Fort-Lamy

Note : Le réseau Alger/Niamey/Tripoli/Fort-Lamy ne fait pas partie du plan de navigation aérienne mais est requis de façon urgente pour atténuer les problèmes de conflit de trafic au-dessus du Sahara (voir conclusion n° 5 de la réunion non officielle RAC-COM AFI Nord, Dakar février 1970). Lorsque les projets de révision des limites des FIR d'Alger, de Malte et de Tunis et de création d'une FIR Tripoli actuellement en cours auront été menées à bien, des mesures seront prises pour amender le plan de navigation aérienne afin d'y inclure la nécessité de ce réseau ATS en phonie directe.

b) Priorité n° 2 : Circuits BLI (RTT-RSFTA et ATS en phonie directe) reliant :

Kinshasa et Lusaka

c) Priorité n° 3 : Circuits RTT en diplex du RSFTA reliant :

- i) Accra et Niamey
 - ii) Kano et Niamey
 - iii) Kinshasa et Nairobi
- et l'annexe du plan AFI*

d) Priorité n° 4 : Circuits RTT du RSFTA reliant :

Fort-Lamy et Khartoum

e) Priorité n° 5 : Circuits ATS en phonie directe (BLU) reliant :

Dakar et Casablanca

5. Lorsqu'il a examiné les diverses possibilités qu'avaient les Etats de mener une action concertée, le Bureau a fait un tour d'horizon de tous les moyens mis à la disposition des Etats et de l'OACI pour promouvoir la mise en oeuvre des installations et services de navigation aérienne requis. Il a noté que cette question avait fait l'objet de diverses résolutions de l'Assemblée de l'OACI, notamment des résolutions A16-9 et A16-10, et que les diverses mesures proposées pour aider les Etats à surmonter les difficultés de mise en oeuvre comprenaient, entre autres :

- a) les avis et l'assistance que les bureaux régionaux de l'OACI fournissent aux Etats auprès desquels ils sont accrédités pour les aider à résoudre leurs problèmes en matière d'organisation, d'exploitation et d'entretien des services et installations requis et leurs problèmes logistiques ou de procédure.

- b) les réunions non officielles entre deux ou plusieurs Etats afin de convenir des aspects de la mise en oeuvre qui nécessitent une action coordonnée de ces Etats (définition des normes techniques du matériel à installer aux stations terminales des Etats voisins, détermination des fréquences devant être utilisées, etc...) ;
- c) les projets spéciaux OACI de mise en oeuvre au titre desquels un expert ou un groupe d'experts est mis à la disposition des Etats et peut se rendre en visite prolongée dans ces Etats afin de les conseiller sur les moyens de remédier à leurs difficultés ;
- d) l'utilisation des divers programmes d'assistance technique disponibles au titre du PNUD, tels que les missions d'experts, l'attribution de bourses d'études et la participation aux projets OACI régionaux ou inter-régionaux d'assistance technique ;
- e) la négociation de prêts et les missions d'experts sur une base bilatérale ou multilatérale ;
- f) la négociation de prêts destinés à financer les dépenses en capital en s'adressant à des sources internationales dans le cadre du système des Nations Unies ;
- g) l'utilisation du principe de l'agence d'exploitation, en notant que ces organismes, à l'image de l'ASECNA, fonctionnent de façon autonome et ne relèvent pas de l'administration gouvernementale mais sont soumis aux règlements et au contrôle gouvernementaux. Ils offrent leurs services à tous les usagers sans discrimination, et financent leur exploitation en tout ou en partie au moyen de redevances dont le produit est versé directement à l'organisme et non au trésor de l'Etat ;
- h) la conclusion d'accords de coopération entre Etats en vue de fournir collectivement les services de navigation aérienne ou d'utiliser en commun des services au sol auxiliaires en suivant en cela l'exemple des services fournis à l'intérieur d'une FIR englobant un ou plusieurs Etats ou bien celui de la mise en place des services d'entretien nécessaires à la vérification et au calibrage en vol des aides à la navigation aérienne ;
- i) l'utilisation du principe de l'aide collective en notant cependant que cette mesure particulière ne convient habituellement qu'aux régions où les services et installations requis n'entraînent aucun bénéfice substantiel pour l'Etat qui doit les fournir mais sont essentiels à la sécurité aérienne ; il faut aussi tenir compte du fait que le recours éventuel à une telle mesure est considéré par l'OACI comme une solution à laquelle il ne faut recourir que lorsque toutes les autres méthodes de mise en oeuvre ont échoué ;

6. En outre, le bureau a noté qu'en ce qui concernait l'alinéa d) il pourrait être possible, dans certains cas exceptionnels, d'obtenir un supplément d'équipement par l'intermédiaire d'un projet du fonds spécial dépendant du PNUD, sous réserve de certaines conditions. Le projet devrait contribuer au développement économique du pays, et les dépenses en capital devraient s'appliquer à l'achat d'équipement en devises étrangères. L'installation en question devrait être essentielle au fonctionnement du réseau des services au sol. Il faudrait avoir une assurance raisonnable que le gouvernement pourra faire fonctionner et entretenir le matériel de façon satisfaisante et continue. Enfin il faudrait que la contribution de contrepartie du gouvernement dans les dépenses en capital, sous la forme de bâtiments, services et travaux locaux, etc..., représente la plus grande partie des coûts globaux. Le Secrétariat de l'OACI estime, cependant, qu'il est extrêmement improbable que le PNUD approuve un tel projet pour l'instant.

CONCLUSIONS

7. Il est évident que la question de la mise en oeuvre des circuits du service fixe aéronautique conformément à la liste des besoins à satisfaire en priorité dressée au paragraphe 4 ci-dessus devra être examinée en deux étapes dont les objectifs essentiels seront les suivants :

- a) premièrement, convenir d'une planification de la mise en oeuvre, déterminer les coûts représentés par les investissements en biens d'équipement et évaluer les coûts d'exploitation et d'entretien (voir Appendice ci-joint) ;
- b) deuxièmement, déterminer la mesure dans laquelle il faudra avoir recours à l'aide financière extérieure et les moyens les plus propres à l'assurer, compte tenu des diverses possibilités de financement existantes, signalées aux paragraphes 5 et 6 ci-dessus.

8. Il a été estimé, néanmoins, que toutes discussions ultérieures visant à satisfaire les objectifs cités seraient vaines tant que les Etats n'auraient pas eu l'occasion d'étudier convenablement le problème en consultation avec le bureau régional de l'OACI, le cas échéant. Dans ce sens le bureau a demandé au Secrétaire d'attirer l'attention des Etats concernés sur les insuffisances du service fixe aéronautique en question, la nécessité d'une action éventuelle concertée à cet égard, et sur le fait qu'il serait souhaitable de consulter le bureau régional de l'OACI le cas échéant ; il a aussi demandé que les Etats soient informés de ce que cette question serait discutée à la première session plénière de la CAFAC. Toutes ces dispositions ont été prises.

Mesures suggérées

9. La Commission est invitée à :

- a) donner les instructions nécessaires au Secrétaire afin qu'il attire l'attention des Etats concernés sur la nécessité de remédier aux insuffisances en matière de longueur, largeur ou résistance de pistes sur les sept aérodromes mentionnés au paragraphe 3 et sur les diverses possibilités d'accords financiers esquissées au paragraphe 5 ;
- b) décider à la lumière des renseignements que les délégations des Etats fourniront à la première session plénière, si elle souhaite poursuivre les objectifs mentionnés au paragraphe 7 ou si elle souhaite instituer un groupe d'étude et le charger de l'examen de la question ;
- c) poursuivre l'échange de vues sur tout problème spécifique de mise en oeuvre qu'elle estimerait devoir faire l'objet d'une action concertée de la part des Etats, compte tenu du fait que cette action pourrait s'exercer dans n'importe lequel des sens indiqués aux alinéas b), c), d), f), g) et h) du paragraphe 5.

SPECIFICATIONS TECHNIQUES

EVALUATION DES COUTS

1. INTRODUCTION

Il n'est pas possible de faire une évaluation détaillée des coûts pour chacun des emplacements figurant sur la liste établie dans la note de travail WP/7, la raison en étant que, dans certaines stations, les bâtiments, terrains, installations d'alimentation électrique (y compris l'installation auxiliaire), etc... déjà existants, pourront accueillir le matériel et les antennes supplémentaires alors que, dans d'autres stations, il pourra être nécessaire de développer un ou plusieurs de ces mêmes éléments préexistants pour pouvoir mettre en place et faire fonctionner le nouveau matériel.

De même, dans les stations où il est recommandé d'installer un équipement terminal de radiotéléimprimeurs, le nombre et le type de téléimprimeurs requis dépendra des conditions existantes, à savoir du type de communication et du nombre de machines déjà disponibles. En ce qui concerne le matériel de réserve aussi bien radio que télé-imprimeur - il conviendra de déterminer, pour chaque station, dans quelle mesure on dispose du matériel approprié. Si ce n'est pas le cas, il faudra alors prévoir, dans les évaluations des coûts, la fourniture de matériel supplémentaire à titre de réserve.

Il est indispensable que les normes techniques du matériel de toutes les stations faisant partie d'un même réseau ou des deux stations terminales d'un circuit point à point soient compatibles les unes avec les autres. Il est souhaitable, également, que chaque fois que cela sera possible, les normes techniques de tout nouveau matériel devant être installé en une station soient identiques à celles du matériel existant de façon que les pièces de rechange et les éléments soient interchangeables.

2. SPECIFICATIONS GENERALES

2.1 Emetteurs

Gamme de fréquence :

2 - 30 MHz

Contrôle de fréquence : (1)

de préférence par synthétiseur
de fréquence alternativement par
four à quartz

Nombre de voies :
(en cas de commande par quartz)

au moins six

Stabilité de fréquence :

synthétiseur - ± 1 par mille
millionième par jour
four à quartz - ± 1 par mil-
lionième par jour

SPECIFICATIONS TECHNIQUES

Type de transmission : (2)	A3, A3B, A3A, A3H, A3J, F1
Déplacement de fréquence - F1 :	présélectionnée : 200 Hz, 400 Hz ou 500 Hz
Niveau de la porteuse :	réglable, pré-réglé, de zéro au maximum
Impédance de sortie : (3)	50/75 ohms coaxial ou 600 ohms équilibré
Puissance de sortie : (4)	500 watts ou 1000 watts (puissance de crête)
Impédance d'entrée :	600 ohms
Niveau d'entrée :	de -20 dbm à +10dbm
Courbe de réponse :	écart maximum de 3db dans la bande des 300 à 3000 Hz par rapport au niveau cor- respondant à 1000 Hz
Sélection de voie ou réglage :	il est souhaitable que les éléments de réglage soient pré-réglés et que le temps de sélection de la fréquence de travail ne soit pas supé- rieure à une minute
Alimentation électrique :	en fonction des besoins locaux.

- Notes : 1) Contrôle de fréquence : il convient de tenir compte de la plus grande stabilité et de la plus grande souplesse dans la sélection des fréquences des appareils à synthétiseur. Dans le cas de commande par quartz, le quartz doit être installé dans un four afin que la température soit strictement contrôlée.
- 2) Type de transmission : afin de permettre l'adaptation de l'émetteur au matériel existant et l'installation ultérieure d'autres types de matériel (par exemple, à bande latérale indépendante), l'émetteur doit pouvoir fonctionner selon les types indiqués. Des pilotes convenables sont disponibles qui peuvent fonctionner sur les types énumérés, soit directement soit par intercalage de modules.
- 3) L'impédance de sortie qui devra être précisée pour chaque station dépendra du type de circuits d'alimentation de l'antenne déjà en place.

- 4) La puissance de sortie de l'émetteur sera déterminée en fonction du service qu'on en attend et sera vraisemblablement fixée à 500 ou 1000 watts (puissance de crête).

2.2 Récepteurs

Gamme de fréquence :	2 - 30 MHz
Contrôle de fréquence : (1)	de préférence par synthétiseur alternativement par four à quartz
Stabilité de fréquence :	synthétiseur - ± 1 par mille millionième par jour four à quartz - ± 1 par millionième par jour
Impédance d'entrée :	50/75 ohms coaxial
Type de transmission: (2)	A3, A3B, A3A, A3H, A3J, F1
Sensibilité :	3 μ V pour un rapport signal + bruit/bruit de 15 db $\left(\frac{S + B}{B} \right)$
Impédance de sortie :	600 ohms
Niveau de sortie :	maximum + 10 dbm
Courbe de réponse :	dans la bande des 300 à 3000 Hz, écart maximum de 3 db par rapport au niveau correspondant à 1000 Hz
Alimentation électrique :	selon les besoins locaux

Notes :

- (1) contrôle de fréquence : les avantages du contrôle par synthétiseur ont déjà été indiqués dans le paragraphe concernant les émetteurs. Lorsqu'on utilisera des émetteurs et récepteurs commandés par quartz, il conviendra vraisemblablement de préciser si les récepteurs sont équipés d'un contrôle de fréquence.
- (2) le récepteur peut être réglé sur le "type de transmission" utilisé, soit directement, soit par adjonction de modules convertisseurs appropriés.

2.3 Matériel télégraphique

Types de matériel pouvant être requis :

imprimeur sur page, uniquement récepteur
imprimeur sur page, uniquement récepteur avec appareil reperforateur
perforateur récepteur
imprimeur sur page, uniquement émetteur à clavier
imprimeur sur page, uniquement émetteur, avec clavier et émetteur sur bande
émetteur sur bande simple ou multiple
clavier perforateur
vitesse de fonctionnement : 50 bauds
alphabet devant être utilisé :

alphabet télégraphique international n° 2 conformément à l'Annexe 10, Vol. I 1ère partie par. 4.2.1 et Vol. II par. 3.8

alimentation électrique - télégraphe : en fonction des besoins des installations locales existantes

moteur : en fonction de l'alimentation électrique locale.

Note : Comme il a déjà été indiqué dans l'introduction à cet Appendice le nombre et les types de matériel télégraphique requis à chaque station dépendront du matériel déjà existant. De même, alors que dans certaines stations, l'alimentation électrique sera suffisante pour subvenir aux besoins supplémentaires, elle pourra devoir être renforcée en d'autres emplacements.

2.4 Antennes

2.4.1 Circuits de point à point

Il est souhaitable d'employer des antennes horizontales, log-périodiques, sur les circuits point à point.

Les spécifications dépendront de la longueur du circuit et des fréquences utilisées.

2.4.2 Réseaux

Toute exploitation de réseaux nécessite habituellement une antenne omnidirectionnelle. Il convient d'utiliser un type d'antenne qui émette le rayonnement principal aux angles d'élévations inférieurs soit, un type d'antenne connu sous le nom d'antenne à "monopole conique". Les fréquences utilisées sur chaque réseau détermineront les caractéristiques de l'antenne qu'il conviendra d'utiliser.

2.4.3 Généralités

Les antennes employées pour la transmission doivent pouvoir émettre une puissance de fréquence radio d'au moins 1kW et, ne pas permettre, ni à l'émission ni à la réception, un rapport d'onde stationnaire supérieur à 2 : 1.

2.5 Dispositifs d'appel et d'appel sélectif

Il est nécessaire d'installer des dispositifs d'appel et de réponse appropriés sur les circuits discrets ATS en phonie directe. L'indicatif d'appel peut être, soit 2200/50 Hz, soit 500/50 Hz. En ce qui concerne les réseaux ATS en phonie directe, il est nécessaire d'avoir recours à un dispositif d'appel sélectif SELCAL.

Sur les deux systèmes, tout appel, à la réception, sera signalé visuellement et auditivement et le signal auditif pourra être supprimé.

Sur un réseau SELCAL, le dispositif d'appel est conçu de façon à permettre la sélection du code de n'importe quelle autre station du réseau, selon les besoins, mais le dispositif de réponse est habituellement réglé sur le code de la seule station réceptrice. Afin de déterminer les besoins individuels en matière de dispositifs d'appel et de réponse à chaque emplacement, il faudra donc attribuer d'avance des codes appropriés à chacune des stations du réseau.

3. EVALUATION DES COUTS

3.1 Matériel radio

Emetteur	500 watts	\$6000
	1000 watts	\$10000
Récepteur		\$5000
Pièces de rechange nécessaires pour une durée d'exploitation de 2 ans - 10 % du coût unitaire		

Emetteur	500 watts	\$600
	1000 watts	\$1000
Récepteur		\$500
Matériel d'essai et de mesure (en fonction des besoins)	par emplacement	\$2500

3.2 Antennes

Circuits fixes, log-périodiques	\$8000
Réseaux à monopole conique	\$4000

3.3 Matériel télégraphique

Imprimeur sur page, uniquement récepteur	\$600
" " avec appareil "Perforateur	\$700
Perforateur récepteur	\$600
" " uniquement émetteur à clavier	\$750
" " uniquement émetteur à clavier et avec émetteur sur bande	\$800

émetteur sur bande simple \$300
émetteur sur bande multiple \$450
clavier perforateur \$450
alimentation électrique nécessaire au fonctionnement du télégraphe selon les besoins

3.4 Dispositif d'appel sélectif

Les coûts dépendront du type de matériel choisi.

3.5 Frais de transport

De 600 à 2000 dollars selon le lieu de destination.

3.6 Frais d'installation

Il a été suggéré un chiffre de 1000 dollars par station aux fins de couvrir la fourniture de tout le matériel nécessaire à l'installation en général, poles d'alimentation, isolant, fils, câbles etc.. En outre, il convient d'inclure sous cette rubrique, toute adjonction s'avérant nécessaire du point de vue terrains, bâtiments, installations d'alimentation électrique, etc., les coûts impliqués dépendant des conditions existantes pour chaque station considérée.

3.7 Frais d'entretien

Dans certaines stations, l'adjonction d'un émetteur et d'un récepteur n'augmentera vraisemblablement pas les effectifs alors que dans d'autres, une telle adjonction pourra entraîner une augmentation importante du matériel existant, et par conséquent, du personnel technique. Il serait souhaitable aussi d'envisager la nécessité éventuelle de faire fonctionner l'installation 24 heures sur 24. Les coûts impliqués pour la fourniture de pièces de rechange et de matériel de contrôle sont indiqués ci-dessus.

3.8 Coûts d'exploitation

Dans le cas des circuits et réseaux ATS en phonie directe, l'opérateur sera le contrôleur de la circulation aérienne déjà en fonction. Pour ce qui est des circuits RTT, la nécessité d'avoir recours à davantage de personnel sera déterminée par le degré de complexité et d'encombrement des centres de communications existants. Les redevances supplémentaires en matière d'énergie électrique dépendront des prix locaux et, à cet égard, on peut faire les évaluations suivantes: un émetteur de 500 watts consommera 1,5 kW, un émetteur de 1000 watts, 3 kW et un récepteur, 150 watts. La puissance électrique supplémentaire dont devra disposer une installation télégraphique ne sera vraisemblablement pas supérieure à une consommation de 100 watts par machine pour le moteur.

4. RESUME

4.1 Dépenses en capital

Il convient de procéder aux vérifications suivantes lorsqu'on évalue les dépenses en capital des installations individuelles :

- a) type de prestation de service à fournir, par exemple ;
RTT - voie ATS - circuit à bande latérale indépendante ;
- b) types d'antennes qui devront être employés ;
- c) puissance de sortie de l'émetteur utilisé ;
- d) existence ou non de matériel de réserve (radio, matériel télégraphique, etc.) approprié et en quantité suffisante ;
- e) matériel télégraphique supplémentaire qui pourrait être requis ;
- f) matériel supplémentaire de contrôle et de mesure éventuellement nécessaire ;
- g) capacité des installations d'alimentation électrique et des génératrices auxiliaires, compte tenu de la charge accrue qui leur sera imposée ;
- h) nécessité éventuelle d'agrandir les bâtiments existants ou d'en construire de nouveaux ;
- i) possibilité d'installer les antennes requises sur le terrain disponible ;
- j) dans les cas où de nouveaux terrains et bâtiments s'avèrent nécessaires, il faudra tenir compte du coût des services tels que ceux qui sont impliqués par la construction de voies d'accès, par la fourniture d'eau, d'électricité etc... ;
- k) frais de transport ;
- l) disponibilité des matériaux de construction éventuellement nécessaires.

4.2 Frais d'entretien et d'exploitation

Lorsqu'on calcule les frais d'entretien et d'exploitation, il faut tenir compte des éléments suivants et vérifier :

- a) si le personnel technique en place suffit à assurer le bon fonctionnement des nouvelles installations ;
- b) s'il y a suffisamment d'opérateurs sur place au centre de communications pour faire face à la charge supplémentaire que représente la mise en service du (ou des) nouveau(x) circuits(s) ;

c) s'il est nécessaire d'assurer un service de 24 heures sur 24 pour les nouvelles installations ;

d) enfin, évaluer les redevances locales d'alimentation électrique et de fourniture des carburants nécessaires aux génératrices auxiliaires.

5. FORMATION DE PERSONNEL

Lorsque le personnel doit être augmenté ou du personnel nouveau mis en place pour assurer le fonctionnement de nouvelles installations, il convient d'envisager la possibilité d'utiliser les projets OACI régionaux et inter-régionaux susceptibles d'apporter une aide dans ce domaine, à savoir, entre autres, le projet concernant l'entretien des téléimprimeurs et celui portant sur la recherche de fréquences radio.

COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE

Première session plénière

(Dakar, 22 février - 5 mars 1971)

ADDITIF No. 1

COMITE EXECUTIF

Point 8 de l'ordre du jour : Examen, dans le cadre du programme des travaux, des activités de la CAFAC depuis sa création.

Accords entre les Etats

Encourager les accords entre les Etats chaque fois que cela contribuera à mettre en oeuvre les plans régionaux OACI d'installations et services de navigation aérienne (Point 7 du programme des travaux de la CAFAC).

1. Dans leur réponse à la lettre EC 12/6.6.13 - 203 du 4 novembre 1970 qui leur avait été adressée par la CAFAC, les administrations des Etats mentionnés ci-dessous ont fourni les renseignements suivants en égard à l'état de mise en oeuvre du plan de navigation aérienne dans leurs pays respectifs.

Communauté estafricaine

2.

Circuit RTT Nairobi - Addis Abbéba	: mis en oeuvre
Circuit RTT Nairobi - Kigali	: mis en oeuvre prévue pour fin 1970
Circuit ATS en phonie directe Nairobi - Addis Abbéba	: mis en oeuvre
Circuit ATS en phonie directe Nairobi - Lusaka	: mis en oeuvre

Autres circuits : la Communauté estafricaine devrait être en mesure de mettre en oeuvre tous les autres circuits recommandés dans le plan de navigation aérienne de l'OACI d'ici fin 1972.

AFCAC/1 - WP/7
31/12/1970
Addendum No. 1
8/2/1971

Gabon

3. Réseau ATS en phonie directe (BLU) :

Tout l'équipement destiné au réseau ATS en phonie directe mentionné au par. 4 a) ii) a été installé dans le nouveau bloc technique de l'aéroport international Léon Mba. L'expert de recherche de fréquences de l'OACI aidera à sélectionner les fréquences convenables au cours de la visite qu'il doit effectuer au Gabon.

Ghana

4. Circuit RTT Accra - Lagos : devrait être mis en oeuvre en 1971.
- Circuit RTT Accra - Kano : devrait être mis en oeuvre en bande latérale indépendante en 1972.
- Circuit ATS en phonie directe Accra - Kano : devrait être mis en oeuvre en bande latérale indépendante en 1972.
- Circuit RTT Accra - Niamey : l'administration nigérienne a signalé qu'elle n'a pas l'intention de mettre en oeuvre ce circuit.
- Circuit RTT Accra - Douala : des essais devraient avoir lieu dès le début de l'année 1971.
- Circuit RTT Accra - Abidjan : fonctionne de l'aube au crépuscule ; on prévoit qu'il fonctionnera 24 h sur 24 dès que les essais sur fréquences de nuit auront été menés à bien.
- Circuit RTT Accra - Roberts : à l'essai ; il s'agit d'un circuit provisoire qui sera supprimé lorsque les autres circuits prévus auront été mis en oeuvre.
- Réseau ATS en phonie directe (BLU) de la FIR d'Accra : des essais devraient être effectués très prochainement avec Abidjan, Lomé et Cotonou.

Rwanda

5. Circuit RTT Kigali - Nairobi : essais en cours ; mise en oeuvre prévue prochainement (voir aussi sous la rubrique Communauté estafrique ci-dessus).
- Circuit RTT Kigali - Kinshasa : l'administration rwandaise devrait être en mesure de mettre en oeuvre un circuit RTT Kigali - Kinshasa dans un proche avenir.
-

NOTE DE
TRAVAIL

COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE

Première session plénière

(Dakar, 22 février - 5 mars 1971)

COMITE EXECUTIF

Question 9
de l'ordre du jour : Questions financières

Prévisions budgétaires 1971 et 1972

Résumé : Présentation des prévisions
budgétaires pour les exercices 1971 et 1972.

Suite à donner : voir paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Le bureau de la CAFAC, lors de sa première réunion à Accra en juin 1969, a approuvé les prévisions budgétaires correspondant aux exercices 1969 et 1970 ainsi que la répartition des dépenses au titre de ces deux exercices entre les Etats membres de la CAFAC.

1.2 Les prévisions budgétaires pour 1971 et 1972 ainsi que les contributions prévues que les Etats seront appelés à payer pour les années 1971 et 1972 figurant dans la présente note (cf. Appendices A et B) ont été examinées par le bureau lors de sa troisième réunion à Rabat. Par ailleurs, le bureau a décidé de soumettre aux Etats membres les prévisions des dépenses qui résulteraient d'une décision d'établir un secrétariat séparé. Le tableau présenté en Appendice C donne ces prévisions pour les exercices 1971 et 1972. L'ensemble de ces prévisions est soumis à la session plénière de la CAFAC conformément aux dispositions du paragraphe 13 de la constitution de la Commission.

2. PREVISIONS BUDGETAIRES 1971 ET 1972

2.1 Dans l'établissement des prévisions budgétaires 1971 et 1972 (Appendice A), il a été tenu compte des dépenses encourues en 1969, des prévisions déjà approuvées pour 1970 et des activités prévues durant les deux années à venir. En raison de l'éventualité de

1'établissement d'un secrétariat séparé, les dépenses indirectes prises en compte actuellement par l'OACI en application des dispositions des paragraphes 12 et 13 de la constitution de la CAFAC apparaissent dans les prévisions budgétaires pour la période considérée (Appendice C).

2.2 Les dépenses en 1969 - première année de la Commission africaine de l'aviation civile - se sont élevées à 2.649 dollars ; les prévisions budgétaires déjà approuvées par le bureau pour 1970 s'élèvent à 13.250 dollars. Les prévisions pour 1971 et 1972 s'élèvent respectivement à 54.900 et 15.700 dollars.

2.3 Réunions

2.3.1 La première session plénière de la CAFAC est prévue dans le budget de 1971 et deux réunions du bureau ont été prévues pour chacune des années 1971 et 1972.

2.3.2 Une somme de 36.200 dollars y compris certaines dépenses directes relatives à la réunion est prévue pour la session plénière en 1971. Il a été tenu compte dans ces prévisions que l'Etat hôte mettrait en outre gracieusement à la disposition de la Commission : locaux, équipement, matériel, fournitures de bureau, etc... et un certain nombre d'employés de bureau et d'employés subalternes (cf. Appendice D).

2.3.3 Les sommes de 8.200 dollars prévues pour chacune des années 1971 et 1972 ont été calculées dans l'hypothèse qu'il y aurait deux réunions de bureau au cours de chacune de ces deux années et correspondent au même montant prévu à cette fin pour 1970.

2.4 Frais de déplacement et allocations journalières

2.4.1 De même que pour 1970, une somme de 2.000 dollars a été prévue pour 1971 et 1972 pour couvrir les frais de déplacement et allocations journalières du secrétariat de la CAFAC, en cas d'insuffisance des crédits OACI, tandis qu'une somme de 3.000 dollars est prévue à cet effet dans les prévisions budgétaires du secrétariat séparé.

→ 2.5 Utilisation d'un consultant

2.5.1 Il est envisagé l'utilisation d'un consultant en vue d'entreprendre des études sur la politique des Etats de la CAFAC en matière d'accords bilatéraux de transport aérien. Une somme de 3.000 dollars a été prévue à cet effet pour 1971. (5.000 → CEAC)
amendé à 2.000 \$

2.6 Affranchissement, téléphone, télégrammes, fournitures de bureau, traduction et impression des documents

2.6.1 Les prévisions à ce titre pour 1971 et 1972 sont principalement fondées sur les sommes déjà approuvées au même titre pour 1970. Il a été tenu compte d'un certain surcroît d'activités au cours de ces deux années à venir.

2.7 Divers

2.7.1 Une somme insignifiante (175 dollars) est prévue à ce titre pour 1971 et 1972 pour couvrir toutes dépenses imprévues qui pourraient survenir et qui ne sont pas autrement prévues dans ces prévisions budgétaires.

3. CONTRIBUTIONS DES ETATS AUX BUDGETS 1971 ET 1972

3.1 Les contributions que les Etats seront appelés à payer au titre des budgets 1971 et 1972 (Appendice B) ont été calculées sur la base de leurs contributions à l'OACI pour ce qui concerne l'année 1971; les contributions OACI vis-à-vis de 1972 seront déterminées lors de la dix-huitième session de l'Assemblée convoquée en juin 1971.

3.2 Il convient de noter que les sommes indiquées à l'Appendice B vis-à-vis de chaque Etat ne sont, nécessairement, que des prévisions qui devront être ajustées à la fin de chaque exercice, une fois connues les dépenses réelles.

3.3 Selon la décision prise par le bureau de la CAFAC lors de sa deuxième réunion à l'effet de faire également contribuer le Botswana, la Gambie et le Lesotho au budget de la CAFAC en 1970, les contributions aux budgets 1971 et 1972 ont été réparties entre 41 Etats de la CAFAC.

4. SUITE A DONNER

4.1 Les prévisions budgétaires pour les exercices 1971 et 1972 sont soumises à la Commission conformément aux dispositions du paragraphe 13 de la constitution.

4.2 Le bureau :

- a) invite la Commission à examiner les prévisions budgétaires pour 1971 et 1972 (Appendice A) ainsi que les contributions correspondantes des Etats (Appendice B).
- b) invite la Commission à prendre note des prévisions budgétaires pour la période correspondante (Appendice C) compte tenu de l'éventualité d'une décision motivée visant à instituer un secrétariat séparé. Si une telle décision était prise, la Commission est invitée par ailleurs à examiner les prévisions qui figurent en Appendice C et à établir un règlement financier pour la détermination des contributions de ses membres.
- c) recommande à la Commission d'approuver le budget des dépenses directes afférentes à ses activités (cf. Appendice A).

APPENDICE A

PREVISIONS BUDGETAIRES - EXERCICES 1971 ET 1972

(en dollars des Etats-Unis)

	Dépenses réelles 1969	Prévisions approuvées 1970	Prévisions proposées 1971 1972	
I. Réunions				
1. Session plénière	-	-	36.200	-
2. Réunions du bureau	2.236	8.200	8.200	8.200
	(1 réunion)		(2 réunions)	
→ II. Frais de déplacement et allocations journalières du secrétariat de la CAFAC (en cas d'insuffisance des crédits OACI)	-	2.000	2.000	2.000
			(il faudrait tenir compte du fait que les voyages se feront au 1 ^{er} classe.)	
→ III. Consultant			10.000	-
IV. Affranchissement, téléphone et télégrammes	247	900	1.400	1.400
V. Fournitures de bureau	129	50	75	75
VI. Traduction de documents	-	1.800	3.500	3.500
VII. Impression et reproduction des documents	37	300	350	350
VIII. Divers	-	-	175	175
	2.649	13.250	54.900	15.700
	=====	=====	=====	=====
			+ 9.000	

APPENDICE B

CONTRIBUTIONS DES ETATS AUX BUDGETS 1971 ET 1972

(en dollars des Etats-Unis)

E T A T S	1 9 7 1		1971	1972
	Contribution au budget OACI	Contribution correspondante au budget CAFAC	Contribution au budget CAFAC	Contribution au budget CAFAC
	%	%	Dollars EU	Dollars EU
République arabe unie	0,29	5,23	2.871,27	821
Nigéria	0,16	2,89	1.586,61	453
Algérie	0,15	2,71	1.487,79	425
Chacun des 38 autres Etats	0,13	2,35	1.290,15	369

A P P E N D I C E C

PREVISIONS BUDGETAIRES - EXERCICES 1971 ET 1972
COMPTE TENU DES DEPENSES AFFERENTES A UN SECRETARIAT SEPARÉ
(en dollars des Etats-Unis)

	<u>Prévisions proposées 1971</u>	<u>Prévisions proposées 1972</u>
I. Secréariat		
1 P-4 Secrétaire CAFAC	20.520	20.520
Dépenses de recrutement (première année seulement)	4.600	-
1 P-3 Traducteur-interprète	16.927	16.927
Dépenses de recrutement (première année seulement)	4.600	-
1 G-4 Secrétaire	5.000	5.000
1 G-4 Employé de bureau/dactylo	5.000	5.000
II. Réunions		
1. Session plénière	36.200	-
2. Réunions du bureau	8.200	8.200
III. Frais de déplacement et allocations journa- lières du secrétariat de la CAFAC	3.000	3.000
IV. Consultant	3.000	3.000
V. Affranchissement, téléphone et télégrammes	1.500	1.500
VI. Fournitures de bureau	75	75
VII. Traduction de documents	-	-
VIII. Impression et reproduction de documents	500	500
IX. Divers	<u>200</u>	<u>200</u>
Premier total	109.322	63.922
Logement et frais de matériel de bureau (s'ils ne sont pas mis à la disposition du secrétariat par le pays hôte)		
Logement (5.000 pieds carrés à raison de \$4.00 par pied carré)	2.000	2.000
Matériel de bureau (Fournitures de bureau, y compris les machines à écrire, pour le Secrétaire de la CAFAC, le traducteur, le secrétaire et l'employé de bureau)	<u>2.800</u>	<u>-</u>
Total y compris le logement et le coût des fournitures de bureau	104.122 =====	65.922 =====

A P P E N D I C E D

PREMIERE SESSION PLENIERE DE LA CAFAC

Dépenses prévues

Assistance temporaire (salaires, déplacements et indemnités journalières)	17.100 dollars
Heures supplémentaires	500
Déplacement et indemnités journalières du personnel OACI	10.500
Déplacement et indemnités journalières du personnel OUA/CEA	3.400
Locaux et équipement	-
Réception	300
Fournitures (reproduction interne des documents)	1.000
Affranchissement, téléphone et télégrammes	300
Transport, matériel d'interprétation	2.000
Divers	1.100
	36.200 dollars
	=====

ANNEXE 1

PREMIERE PARTIE - LES CHARGES

Charges prévues

17.100 dollars	Assistance temporaire (salaires, déplacements et indemnités journalières)
500	Heures supplémentaires
10.500	Déplacement et indemnités journalières du personnel OACI
3.400	Déplacement et indemnités journalières du personnel OUA/OEA
-	Bois et équipement
300	Région
1.000	Formations (reproduction d'ouvrages des documents)
300	Alimentation, téléphone et télégrammes
2.000	Transport, matériel d'entretien
1.700	Divers
38.200 dollars	

10/2/71

COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILEPremière session plénière

(Dakar, 22 février - 5 mars 1971)

COMITE DU TRANSPORT AERIENNOTE DE
TRAVAILQuestion 8de l'ordre du jour: Examen dans le cadre du programme des travaux
des activités de la CAFAC depuis sa créationFacilitation (Point 1 h)INTRODUCTION

1. Lors de sa première réunion (Accra, juin 1969), le bureau a reconnu la nécessité de mettre en application d'une façon aussi complète que possible les dispositions de l'annexe 9 de l'OACI relative à la facilitation du transport aérien international. Par ailleurs, il a noté que l'étude de l'OACI sur le "développement des voyages aériens internationaux en Afrique" (circulaire 80-AT/13) contient entre autres la conclusion suivante: "comme le développement du tourisme en Afrique dépend dans une très grande mesure des voyages en avion et comme l'annexe 9 de l'OACI est conçue précisément pour faciliter le développement du transport aérien, les Etats africains devraient faire des efforts particuliers pour mettre en application les normes et pratiques recommandées applicables de l'annexe 9".

MESURES DECIDEES PAR LE BUREAU

2. Compte tenu de ce qui précède et conformément au paragraphe 4.1 f) de la constitution de la CAFAC, le bureau a décidé:
- a) de charger le secrétariat d'appeler tout particulièrement l'attention des Etats sur l'importance des comités nationaux de facilitation,
 - b) de demander à l'OACI de poursuivre sa pratique d'envoyer des missions dans les zones où les améliorations sont particulièrement nécessaires en consultation avec le secrétariat de la CAFAC et avec les Etats auprès desquels les missions sont envisagées.
3. Deux missions de facilitation ont été entreprises à cet égard.

La première par un expert FAL du secrétariat général de l'OACI au Kenya et en Ouganda en octobre 1969.

(2 pages)

La seconde par un autre expert FAL de l'OACI, Montréal, au Sénégal, en Côte-d'Ivoire, en République populaire du Congo, au Ghana et au Libéria en février 1970. Le secrétaire de la CAFAC a pris part à certaines étapes de cette mission. Il a souligné par ailleurs, au cours d'autres missions, l'importance des questions intéressant la création des comités nationaux de facilitation ou les activités de ceux déjà établis.

SUITE PROPOSEE

4. La Commission est appelée:

- a) à noter les paragraphes 1 à 3 ci-dessus,
- b) à recommander aux Etats, conformément aux dispositions du paragraphe 4.1 f) de la constitution de la CAFAC, la mise en application des normes et pratiques recommandées internationales.

- F I N -

NOTE DE
TRAVAIL

COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE

Première session plénière

(Dakar, 22 février - 5 mars 1971)

COMITE DU TRANSPORT AERIEN

Question 8

de l'ordre du jour: Examen, dans le cadre du programme des travaux, des activités de la CAFAC depuis sa création

Comment organiser la collecte des statistiques demandées par l'OACI dans ses formulaires du transport aérien afin d'établir une documentation de base pour la planification (Point 1 c)

INTRODUCTION

1. Lors de sa première réunion, le bureau a reconnu la nécessité de recueillir les statistiques du transport aérien de façon aussi complète que possible. A cet égard, il a noté les conclusions de l'étude de l'OACI intitulée "développement des voyages aériens internationaux - Afrique" (circulaire 80-AT/13) qui recommande notamment de communiquer des formulaires du transport aérien à l'OACI, en particulier ceux qui comportent des renseignements sur le trafic par étapes, les mouvements d'aéroport et les aspects financiers des entreprises de transport aérien. Tout en notant également un progrès continu dans la communication des statistiques qui incombent aux Etats membres de l'OACI en vertu de l'article 67 de la Convention de Chicago, le bureau a toutefois reconnu qu'en raison des difficultés qui empêchaient notamment les Etats africains de communiquer leurs formulaires de statistiques à temps, il convenait d'apporter d'autres améliorations. Ces difficultés résultent dans une large mesure de l'insuffisance de personnel qualifié, ainsi que de l'extrême lenteur des méthodes de collecte.

MESURES ENVISAGEES PAR LE BUREAU

2. Conformément aux dispositions de la résolution A16-34 de l'Assemblée de l'OACI, qui recommande la tenue de petites réunions locales et régionales du type "laboratoire", le bureau a exprimé le souhait que l'OACI organise des réunions de ce type et a suggéré que la première réunion se tienne à Dakar et la deuxième en Afrique orientale. Selon le bureau, ces réunions devraient être préparées d'une manière adéquate. A cet égard, les invitations devraient être adressées suffisamment tôt aux Etats qui seraient également appelés à communiquer à l'OACI des renseignements exhaustifs sur les méthodes

de collecte de statistiques, à indiquer les difficultés éprouvées, etc... Le bureau a par ailleurs estimé que les Etats de l'Afrique du Nord et de l'Afrique Centrale devraient être invités à se faire représenter à ces réunions dont l'ordre du jour comporterait la question de la collecte des statistiques du transport aérien non régulier. L'OACI a répondu favorablement à cette demande.

3. La première de ces deux réunions a eu lieu à Dakar (6-11 octobre 1969). Les Etats suivants et une organisation internationale représentant plusieurs Etats ont envoyé des délégués à cette réunion : Côte d'Ivoire, Gabon, Ghana, Sénégal et ASECNA. Les Etats suivants avaient demandé en effet à l'ASECNA de les représenter : Cameroun, Haute-Volta, Niger, République centrafricaine, Tchad et Togo. Un économiste de la direction du transport aérien de l'OACI (Montréal) a assumé les fonctions de secrétaire de la réunion.

4. La deuxième réunion de ce type organisée au bénéfice des Etats membres de la CAFAC a eu lieu à Kampala en Ouganda du 6 au 10 avril 1970. Six Etats - le Kenya, la République Malagasy, le Malawi, l'Ouganda, la République unie de Tanzanie et la Zambie (seize délégués en tout) - ont participé à cette réunion dont le secrétariat a été assuré par le sous-directeur des études économiques et statistiques, direction du transport aérien de l'OACI.

CONCLUSIONS DU RAPPORT DE LA DEUXIEME REUNION

5. Un certain nombre de suggestions ont été formulées en matière de procédures et de méthodes. On a estimé qu'afin de simplifier et d'accélérer la collecte des formulaires, les administrations pourraient peut-être déléguer leurs pouvoirs en matière de statistiques de compagnies, aux compagnies aériennes en cause qui enverraient directement à l'OACI les formulaires dûment remplis avec copie à leurs administrations respectives. Cette méthode pourrait facilement s'appliquer dans le cas des formulaires A, C, D, E et F de transport aérien, le formulaire B devant nécessairement être rempli par les administrations nationales.

6. Etant donné le volume de travail que constituent pour les compagnies aériennes la compilation et la transmission à l'OACI des statistiques de transport aérien, les participants ont estimé que tous les recueils contenant des statistiques de compagnies devraient être envoyés aux compagnies ayant contribué à leur publication. Afin d'économiser sur le transport, cette diffusion aux compagnies aériennes pourrait se faire par l'intermédiaire de l'IATA.

7. L'organisation des travaux statistiques à l'intérieur des compagnies aériennes diffère d'une compagnie à l'autre et il a paru que dans beaucoup de cas les méthodes pourraient être améliorées. Ainsi l'OACI aurait peut-être avantage à détacher un expert statisticien auprès de chacune des compagnies aériennes en cause, en vue de les aider à simplifier et canaliser leurs travaux statistiques. Si un expert, possédant une vaste expérience des statistiques des compagnies aériennes, pouvait ainsi se rendre, sur leur demande, auprès des compagnies aériennes, de nombreux cas de méthodes irrationnelles pourraient sans aucun doute être éliminés et l'OACI aurait

l'assurance que les compagnies aériennes adopteraient des méthodes efficaces. Si l'OACI s'attachait ainsi les services d'un expert conseil en la matière, elle pourrait par ailleurs éventuellement publier une étude sur la manière dont les activités statistiques sont organisées au sein des différentes compagnies et des administrations nationales d'aviation civile.

8. A propos des formulaires du transport aérien, il a été noté que le papier vert actuellement utilisé n'est pas très pratique pour la photocopie. Il a été également indiqué que le formulaire B pourrait être agencé de manière que la copie que l'administration doit conserver dans ses dossiers puisse être remplie en même temps que l'original destiné à l'OACI. Actuellement, en effet, le formulaire B une fois rempli par les administrations doit être photocopie.

9. Pour ce qui concerne les instructions figurant au verso des différents formulaires, les participants se sont prononcés en faveur de la publication éventuelle d'une sorte de manuel qui contiendrait toutes les instructions applicables aux divers formulaires du transport aérien ainsi que des notes précisant et expliquant ces diverses instructions, les codes d'aéroports, de compagnies aériennes et de types d'aéronefs ainsi que des tableaux des coordonnées géographiques des aéroports et des distances entre aéroports. Un certain nombre de suggestions de détail ont été formulées à cet égard (suggestions quant aux endroits où il y aurait intérêt à préciser ces instructions); il a été souligné par ailleurs que tout code susceptible d'être utilisé pour les aéroports, les compagnies aériennes ou les types d'aéronefs devrait être établi en commun par l'OACI, l'IATA et tout autre organisme intéressé.

10. Quant à la définition d' "étape intérieure" figurant dans le formulaire A, certains participants ont pensé qu'il serait plus juste de considérer le trafic sur les étapes intérieures des routes internationales comme étant du trafic international. Il a été admis toutefois que cette question était très complexe et que tout changement apporté à la méthode adoptée par l'OACI affecterait également les renseignements à fournir sur les formulaires C et I.

11. Pour ce qui concerne le formulaire C et le recueil de statistiques "Trafic par étapes", tous les représentants des compagnies aériennes participant à la réunion ont estimé que les renseignements sur le trafic par étapes ne correspondaient pas toutefois à leurs besoins en fait de planification de routes et qu'à l'avenir ils préféreraient que les statistiques actuelles sur le trafic par étapes soient remplacées par des statistiques sur le trafic "ligne aérienne origine et destination". Prévoyant cependant qu'un bouleversement de ce genre ne serait peut-être pas possible à l'échelon mondial avant de nombreuses années, la réunion a estimé que la mise au point d'un système régional de statistiques "origine et destination" applicable au continent africain pourrait être considérée comme mesure intermédiaire qui pourrait sans doute être prise dans le cadre de la CAFAC. Les représentants des compagnies aériennes à la réunion ont expliqué que, pour le moment, ils n'auraient aucune difficulté à fournir des statistiques sur le trafic par étapes pour

l'ensemble de l'année et que tout système de statistiques origine et destination qui pourrait être mis au point devrait couvrir la totalité de l'année, avec peut-être une subdivision par trimestre. En tout cas, pour ce qui concerne le formulaire C, il a été en fin de compte suggéré qu'afin de faciliter le travail des compagnies aériennes et assurer que tout le trafic international était bien signalé, l'OACI pourrait remplir les colonnes a et b du formulaire C avant de l'adresser aux compagnies aériennes. L'OACI pourrait remplir ces deux colonnes d'après les horaires publiés.

12. Pour ce qui concerne le formulaire D, les participants ont indiqué que, notamment en Afrique, il serait intéressant d'obtenir des indications sur le personnel des compagnies aériennes en cours de formation. Il a été reconnu toutefois que cette suggestion serait difficilement réalisable en pratique. Il a été suggéré par ailleurs que les compagnies aériennes africaines pourraient étudier et comparer le pourcentage de leur personnel, étranger au pays.

13. La réunion a reconnu que les études économiques effectuées par l'OACI représentent une application très utile des statistiques recueillies par l'Organisation. Il a été avancé que la portée de ces études pourrait être encore élargie et que les études relatives aux passagers et marchandises pourraient en règle générale être périodiquement mises à jour.

14. Les projets statistiques destinés à être soumis pour étude à la cinquième session de la division des statistiques ont été jugés extrêmement intéressants. On peut prévoir d'ores et déjà que de nombreux aéroports en Afrique, au début du moins, auront quelque difficulté à fournir les statistiques financières selon le plan proposé à la division des statistiques. Toutefois ces difficultés ne seront vraisemblablement pas insurmontables et l'intérêt des statistiques financières d'aéroports a été tout à fait reconnu. La réunion a estimé par ailleurs que des statistiques sur le transport aérien commercial non régulier étaient très nécessaires et qu'on ne prévoyait pas de difficultés majeures à fournir les données statistiques suggérées dans le rapport du groupe d'experts.

SUITE PROPOSEE

15. La Commission est appelée à noter les paragraphes 2 à 14 et à recommander aux Etats et au bureau les mesures qu'elle jugera nécessaires en vue d'améliorer la transmission des statistiques à l'OACI.

- F I N -



COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE

Première session plénière

(Dakar, 22 février - 5 mars 1971)

COMITE DU TRANSPORT AERIEN

Question 8
de l'ordre du jour : Examen dans le cadre du programme des travaux
des activités de la CAFAC depuis sa création

Importance du tourisme
(Point 1 a)

QUELQUES DONNEES SUR LE TOURISME AFRICAIN

(Note présentée par l'Institut du transport aérien)

AFRICA - WP/11
6/1/1971



COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE

Première session plénière

(Dakar, 22 février - 5 mars 1971)

COMITE DU TRANSPORT AERIEN

Question 8
de l'ordre du jour : Examen dans le cadre du programme des travaux
des activités de la CATAC desis sa création

Importance du tourisme
(Point 1 a)

QUELQUES DONNEES SUR LE TOURISME AFRICAIN

(Note présentée par l'Institut du transport aérien)

1. Le 4ème colloque de l'IATA, qui s'est tenu en novembre 1970, a montré amplement que transport aérien et tourisme sont de plus en plus étroitement liés. Il a également appelé l'attention sur la difficulté croissante, sur le plan statistique, d'établir une distinction entre le "touriste" proprement dit et l'homme d'affaires. On sait que la définition du touriste qui a été adoptée en 1963 par la Conférence des Nations Unies sur le tourisme et les voyages internationaux englobe tous les visiteurs temporaires qui séjournent plus de 24 heures dans un pays donné, quel que soit le motif de leur voyage, à condition qu'ils ne viennent pas y exercer une activité rémunérée.
2. Un certain nombre de pays récepteurs fournissent cependant des statistiques suffisamment détaillées pour ventiler les arrivées par pays de résidence, par mode de transport et par motif de la visite. On dispose alors d'une bonne base d'étude.
3. Or, sur la cinquantaine de pays et territoires qui composent l'Afrique (y compris les îles avoisinantes), 19 ont fourni des statistiques de tourisme à l'UIOOT en 1967 et 13 seulement en 1968.
4. C'est dire que le tourisme en Afrique est encore mal connu. Encore faut-il noter que les séries disponibles pour un pays donné sont souvent peu homogènes et peu détaillées. Ainsi, par exemple, sur les 19 pays qui ont fourni des statistiques en 1967, 14 seulement donnent des indications sur la nationalité (ou le pays de résidence) des visiteurs. Par ailleurs, les pays qui publient des chiffres n'ont pas tous adopté les définitions recommandées par la Conférence des Nations Unies sur le tourisme et les voyages internationaux, réunie à Rome en 1963.
5. On peut dire cependant que le nombre de visiteurs étrangers qui se rendent chaque année en Afrique n'atteint actuellement une certaine amplitude que pour un petit nombre de pays : le Maroc, la Tunisie, la République Arabe Unie, la République Sud-Africaine, la Rhodésie, le Kenya et l'Algérie.
6. Pour ces 7 pays, le nombre d'arrivées de touristes* étrangers était le suivant en 1968 :

Maroc	: 481 081	Rep. Sud-Africaine	: 299 772
Tunisie	: 330 284	Rhodésie	: 266 421
R.A.U.	: 317 621	Kenya	: 262 000
		Algérie	: 137 389

* Le terme touriste est pris dans son sens le plus large selon la définition adoptée à Rome en 1963 par la Conférence des Nations Unies. Il désigne tout visiteur temporaire séjournant au moins 24 heures dans le pays visité, que ce soit pour affaires ou pour des raisons personnelles (y compris le tourisme proprement dit).

7. Les risques, sans doute très réels, de double comptages empêchent de faire le total de ces 7 pays**. On peut penser toutefois qu'ils représentent à eux seuls une très large majorité des touristes reçus par l'ensemble des pays d'Afrique.

8. A titre purement indicatif, on a fait figurer sur le tableau suivant l'évolution du nombre d'arrivées de touristes étrangers dans les pays ou territoires d'Afrique pour lesquels on dispose de chiffres pour l'une au moins des années 1964-1968 (sources : UIOOT et archives ITA).

D'où proviennent les visiteurs étrangers reçus par les pays d'Afrique ?

9. Pour déterminer quels sont les pays ou régions qui fournissent des visiteurs aux divers pays d'Afrique, on s'est fondé sur les statistiques de l'UIOOT et sur d'autres chiffres disponibles à l'ITA, dans la mesure où une répartition par pays de résidence (ou au moins par nationalité) figurait dans ces statistiques.

10. Dans le Tableau 2 ci-après, on a retenu l'année 1967, donc déjà ancienne, mais pour laquelle on disposait de chiffres pour un plus grand nombre de pays qu'en 1968 ou en 1969.

11. Par leur situation géographique qui les situe sur le pourtour méditerranéen ainsi que par leurs caractéristiques ethniques, démographiques, économiques, culturelles et historiques, les pays de l'Afrique du Nord ont été regroupés ensemble dans le Tableau 2 A. Les autres pays ou territoires d'Afrique pour lesquels des statistiques suffisamment détaillées étaient disponibles ont été regroupés dans le Tableau 2 B.

12. Ces tableaux font apparaître les pourcentages respectifs d'Européens, de Nord-Américains, de ressortissants d'autres pays d'Afrique et de ressortissants d'autres pays reçus par chacun des pays qu'il a été possible d'inclure.

N.B. - On voudra bien noter que ces pourcentages ne peuvent être considérés que comme des ordres de grandeur très approximatifs et qu'ils peuvent même comporter une assez large marge d'erreur étant donné, rappelons-le, qu'ils sont fondés dans la quasi-totalité des cas sur des statistiques par nationalité et non pas par pays de résidence. Ainsi, par exemple, une part non négligeable des Européens reçus par tel pays d'Afrique peut fort bien être constituée par des ressortissants d'un ou de plusieurs pays d'Europe résidant en fait dans un autre pays ou territoire d'Afrique.

** Il s'y ajouterait probablement le Mozambique, mais on ne dispose malheureusement pas de statistiques pour ce territoire pour 1968.

13. On a représenté sous forme de graphiques les principales données contenues dans les Tableaux 2 A et 2 B, mais pour l'année 1968 et en ne retenant, parmi les pays pour lesquels on disposait de statistiques suffisamment détaillées, que ceux qui ont reçu plus de 40 000 visiteurs étrangers en 1968.

14. Si l'on constate des variations parfois assez grandes dans le taux de croissance du tourisme dans les différents pays qui composent l'Afrique, il faut noter cependant qu'au cours de la période 1964-1969, le Continent pris dans son ensemble a bénéficié d'un taux de croissance d'environ 15 % par an.

15. Il est intéressant de remarquer que trois autres régions seulement ont enregistré des taux supérieurs : L'Océanie avec 21 % par an, l'Extrême-Orient avec 19 % par an et les Antilles avec 17 % par an.

16. Le taux d'accroissement annuel enregistré par l'Europe n'est que de 8 %, celui de l'Amérique du Nord de 12 % comme pour l'Amérique Centrale et du Sud.

13. On a représenté sur la carte de géographie les principales données contenues dans les Tableaux 2 et 3. Mais pour l'année 1966 et en raison de la situation économique on dispose de statistiques suffisamment détaillées, que ceux qui ont reçu plus de 40 000 visiteurs étrangers.

14. Si l'on compare les données statistiques parfois assez grandes dans le cas de croissance du tourisme dans les différents pays qui composent l'Afrique, il faut noter cependant qu'en cours de la période 1964-1969, le Continent n'a pas connu une véritable explosion de croissance à l'environnement 10 % par an.

15. Il est intéressant de remarquer que trois autres régions seulement ont enregistré des taux supérieurs : l'Océanie avec 12 % par an, l'Extrême-Orient avec 10 % par an et les Antilles avec 10 % par an.

16. Les taux d'augmentation ont aussi enregistré par l'Europe d'est que de 8 %, celui de l'Amérique du Nord de 12 % comme pour l'Amérique Centrale et le Sud.

TABLE 1 - NUMBER OF ARRIVALS OF FOREIGN VISITORS

TABLEAU 1 - NOMBRE D'ARRIVEES DE VISITEURS ETRANGERS

Countries visited Pays visités	1964	1965	1966	1967	1968
Algeria	99 954	109 332	127 564	111 574	134 811
Cameroon	2 100	-	-	-	-
Congo (Dem. Rep.)	9 993	2 087	2 300	16 422	19 443
Dahomey	1 963	2 065	2 200	10 031	10 840
Ethiopia	24 822	25 411	26 000	29 401	42 114
Gabon	-	-	-	3 331	-
Ghana	27 941	26 111	26 500	-	15 315
Kenya	65 432	81 448	106 500	117 138	262 000 *
Libya	60 999	65 340	70 649	81 589	133 123
Mali	-	190	205	1 177	2 027
Mauritius	10 033	10 058	13 040	14 814	15 553
Morocco	373 570	378 419	424 031	400 131	481 058
Mozambique	-	-	-	207 847	-
Nigeria	18 283	21 288	16 878	21 829	23 373
Rhodesia	294 745	258 071	216 250	238 653	266 421
Sierra Leone	-	18 209	16 073	14 486	-
South Africa	229 252	226 899	257 008	275 538	299 772
Sudan	9 895	11 407	12 500	-	-
Tanzania	5 119	6 274	23 900	38 000	-
Tunisia	138 235	165 840	218 817	231 088	330 284
Uganda	12 566	20 000	23 985	38 202	53 963
United Arab Rep.	497 382	542 100	578 734	344 954	317 621
Zambia	-	-	14 100	22 400	-

* In 1968 a new series started which includes arrivals from Tanzania and Uganda.

PERCENTAGE OF VISITORS BY REGION OF ORIGIN OR NATIONALITY
 REPARTITION EN % DES VISITEURS RECUS PAR GRANDE REGION D'ORIGINE OU
 REGROUPEMENT DE NATIONALITES

A - NORTH AFRICA/AFRIQUE DU NORD

Receiving Country/ Pays récepteur	Region of Origins / Régions originantes				Total
	E u r o p e	North America/ Amérique du Nord	Other African Countries/ Autres pays d'Afrique	Other Countries/ Autres pays	
Algeria	56,4% incl./dont France 43,7%	1,6% incl./dont USA 1,6%	36,0% incl./dont Morocco 27,7% Tunisia 7,6%	6,0%	100%
Morocco	75,5% incl./dont France 26,1% U. K. 15,2% Spain 8,8%	12,5% incl./dont USA 11,2% Canada 1,3%	6,3% incl./dont Algeria 6,3%	5,7%	100%
Tunisia	73,6% incl./dont France 22,0% Germany 18,0% U. K. 9,7% Switzerl. 7,0%	3,4% incl./dont USA 3,4%	17,4% incl./dont Libya 9,6% Algeria 5,2% Morocco 2,3%	5,6%	100%
Libya	49,8% incl./dont Italy 16,0% U. K. 11,3% Germany 4,7% France 4,5%	7,2% incl./dont USA 7,2%	0,8%	42,2% incl./dont Other Arab Countries/ Autres pays arabes 33,4%	100%
United Arab Republic	27,2% incl./dont U. K. 6,3% Germany 5,4% Greece 4,2% France 3,6% Scandin. 3,2%	8,4% incl./dont USA 7,7% Canada 0,7%	6,4%	58,0% incl./dont Other Arab Countries/ Autres pays arabes 24,2% Middle East/ Moyen-Orient 24,3% Asia 5,6%	100%

B - OTHER AFRICAN COUNTRIES/AUTRES PAYS D'AFRIQUE

Congo (Dem. Republic)	92,4% incl./dont Belgium 58,7% France 9,0% Italy 5,8%	5,9% incl./dont USA 5,9%	0,9% incl./dont Nigeria 0,7% United Arab Rep. 0,2%	0,8% incl./dont Lebanon 0,5% Japan 0,3%	100%
Ethiopia	5,7%	23,5% Total Americas Total Amériques	52,9%	17,9% incl./dont Asia & South Sea Islands/ Océanie 7,6% Middle East/ Moyen-Orient 9,4%	100%

Country	Region	Number of D. O. S. Officers			
		Other	Other	Other	Other
Algeria	North Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Angola	South America	1,000	1,000	1,000	1,000
Argentina	South America	1,000	1,000	1,000	1,000
Armenia	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Australia	Oceania	1,000	1,000	1,000	1,000
Austria	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Azerbaijan	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Bahrain	Middle East	1,000	1,000	1,000	1,000
Bangladesh	South Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Barbados	Caribbean	1,000	1,000	1,000	1,000
Belarus	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Belgium	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Belize	Central America	1,000	1,000	1,000	1,000
Benin	West Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Bhutan	South Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Bolivia	South America	1,000	1,000	1,000	1,000
Bosnia and Herzegovina	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Brazil	South America	1,000	1,000	1,000	1,000
Bulgaria	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Burkina Faso	West Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Burundi	East Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Cambodia	South East Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Cameroon	West Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Canada	North America	1,000	1,000	1,000	1,000
Cape Verde	West Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Casakhstan	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Cayman Islands	Caribbean	1,000	1,000	1,000	1,000
Czech Republic	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Dominica	Caribbean	1,000	1,000	1,000	1,000
Dominican Republic	Caribbean	1,000	1,000	1,000	1,000
Ecuador	South America	1,000	1,000	1,000	1,000
Egypt	Middle East	1,000	1,000	1,000	1,000
El Salvador	Central America	1,000	1,000	1,000	1,000
Equatorial Guinea	West Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Eritrea	East Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Estonia	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Ethiopia	East Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Fiji	Oceania	1,000	1,000	1,000	1,000
Finland	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
France	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Gabon	West Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Gambia	West Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Georgia	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Germany	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Ghana	West Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Greece	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Guatemala	Central America	1,000	1,000	1,000	1,000
Guinea	West Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Guinea-Bissau	West Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Haiti	Caribbean	1,000	1,000	1,000	1,000
Honduras	Central America	1,000	1,000	1,000	1,000
Hungary	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Iceland	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
India	South Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Indonesia	South East Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Iran	Middle East	1,000	1,000	1,000	1,000
Iraq	Middle East	1,000	1,000	1,000	1,000
Ireland	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Israel	Middle East	1,000	1,000	1,000	1,000
Italy	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Jamaica	Caribbean	1,000	1,000	1,000	1,000
Japan	East Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Jordan	Middle East	1,000	1,000	1,000	1,000
Kazakhstan	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Kenya	East Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Kiribati	Oceania	1,000	1,000	1,000	1,000
Korea	East Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Kuwait	Middle East	1,000	1,000	1,000	1,000
Kyrgyzstan	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Laos	South East Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Latvia	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Lebanon	Middle East	1,000	1,000	1,000	1,000
Lesotho	South Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Liberia	West Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Liechtenstein	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Lithuania	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Luxembourg	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Macao	East Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Macedonia	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Madagascar	East Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Malawi	South Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Malaysia	South East Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Maldives	South Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Mali	West Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Malta	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Marshall Islands	Oceania	1,000	1,000	1,000	1,000
Martinique	Caribbean	1,000	1,000	1,000	1,000
Mauritania	West Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Mauritius	Indian Ocean	1,000	1,000	1,000	1,000
Mexico	North America	1,000	1,000	1,000	1,000
Moldova	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Monaco	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Mongolia	East Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Montenegro	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Morocco	North Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Mozambique	South Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Myanmar	South East Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Namibia	South Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Nepal	South Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Netherlands	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Netherlands Antilles	Caribbean	1,000	1,000	1,000	1,000
New Zealand	Oceania	1,000	1,000	1,000	1,000
Nicaragua	Central America	1,000	1,000	1,000	1,000
Niger	West Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Nigeria	West Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
North Macedonia	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
North Korea	East Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Norway	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Oman	Middle East	1,000	1,000	1,000	1,000
Pakistan	South Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Palestine	Middle East	1,000	1,000	1,000	1,000
Panama	Central America	1,000	1,000	1,000	1,000
Papua New Guinea	Oceania	1,000	1,000	1,000	1,000
Paraguay	South America	1,000	1,000	1,000	1,000
Peru	South America	1,000	1,000	1,000	1,000
Philippines	South East Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Pitcairn Islands	Oceania	1,000	1,000	1,000	1,000
Poland	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Portugal	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Romania	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Russia	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Rwanda	East Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Saint Kitts and Nevis	Caribbean	1,000	1,000	1,000	1,000
Saint Lucia	Caribbean	1,000	1,000	1,000	1,000
Saint Vincent and the Grenadines	Caribbean	1,000	1,000	1,000	1,000
Samoa	Oceania	1,000	1,000	1,000	1,000
San Marino	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Saudi Arabia	Middle East	1,000	1,000	1,000	1,000
Senegal	West Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Serbia	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Seychelles	Indian Ocean	1,000	1,000	1,000	1,000
Sierra Leone	West Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Singapore	South East Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Slovakia	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Slovenia	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
South Africa	South Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
South Korea	East Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Spain	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Sri Lanka	South Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
St. Helena	Oceania	1,000	1,000	1,000	1,000
St. Pierre and Miquelon	Caribbean	1,000	1,000	1,000	1,000
St. Vincent and the Grenadines	Caribbean	1,000	1,000	1,000	1,000
Sweden	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Switzerland	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Taiwan	East Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Tajikistan	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Tanzania	East Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Togo	West Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Tonga	Oceania	1,000	1,000	1,000	1,000
Trinidad and Tobago	Caribbean	1,000	1,000	1,000	1,000
Tunisia	North Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Turkey	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Turkmenistan	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Uganda	East Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Ukraine	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
United Arab Emirates	Middle East	1,000	1,000	1,000	1,000
United Kingdom	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
United States	North America	1,000	1,000	1,000	1,000
Uruguay	South America	1,000	1,000	1,000	1,000
Uzbekistan	Europe	1,000	1,000	1,000	1,000
Venezuela	South America	1,000	1,000	1,000	1,000
Vietnam	South East Asia	1,000	1,000	1,000	1,000
Yemen	Middle East	1,000	1,000	1,000	1,000
Zambia	South Africa	1,000	1,000	1,000	1,000
Zimbabwe	South Africa	1,000	1,000	1,000	1,000

PART 1. LIST OF COUNTRIES BY REGION IN ORDER OF ALPHABETIC
 PART 2. LIST OF COUNTRIES BY REGION IN ORDER OF ALPHABETIC
 PART 3. LIST OF COUNTRIES BY REGION IN ORDER OF ALPHABETIC
 PART 4. LIST OF COUNTRIES BY REGION IN ORDER OF ALPHABETIC
 PART 5. LIST OF COUNTRIES BY REGION IN ORDER OF ALPHABETIC

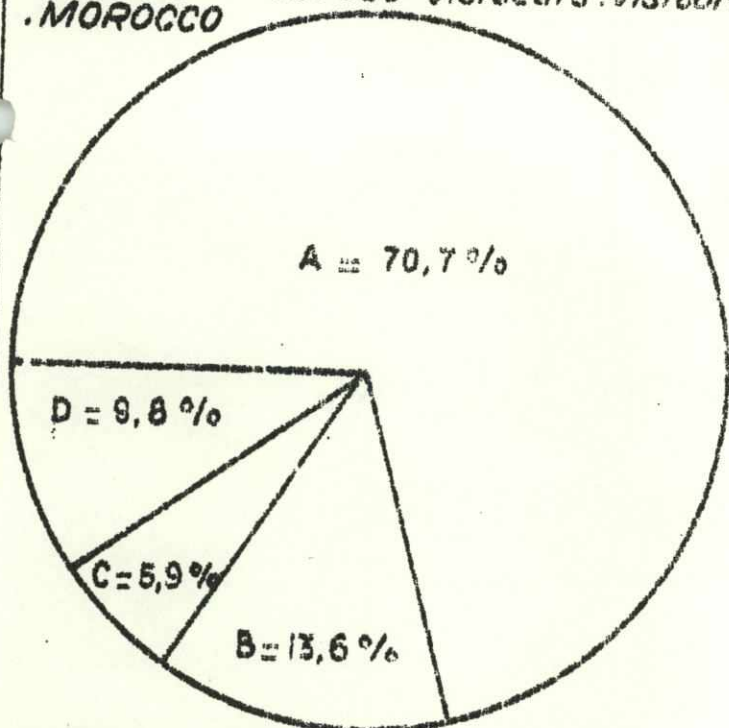
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
1000	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%</

B - OTHER AFRICAN COUNTRIES/AUTRES PAYS D'AFRIQUE

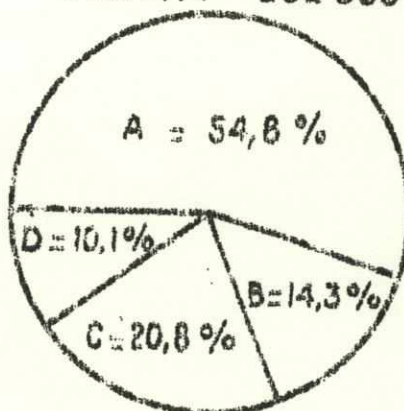
Gabon	79,9% incl./dont France 66,5%	9,3% incl./dont USA 9,2% Canada 0,1%	7,7%	3,1% incl./dont Latin America/ Amérique Latine Asia 2,1% 1,0%	100%
Kenya	61,1% incl./dont U. K. 34,5% Germany 9,0% (Fed.) Italy 4,0%	19,0% incl./dont USA 17,5% Canada 1,5%	9,6% incl./dont S. Africa 3,0%	10,3% incl./dont India & Pakistan 5,8% Israel 1,5% Australia & New Zealand 1,2%	100%
Mali	72,9% incl./dont France 42,0% U. K. 7,0% U.S.S.R. 6,4% Germany 6,2%	23,5% incl./dont USA 21,6% Canada 1,9%	1,6%	2,0%	100%
Mauritius	14,9% incl./dont U. K. 7,1% France 6,0%	2,5% incl./dont USA 2,5%	73,4% incl./dont Reunion 42,1% Malagasy 10,8% S. Africa 8,2%	9,2% incl./dont Australia 5,1%	100%
Mozambique	37,8% (Portugal)	(in other countries/ (dans autres pays)	55,6% incl./dont S. Africa 36,2% Rhodesia 16,3%	6,6%	100%
Nigeria	43,8% incl./dont U. K. 26,9% France 5,2% Germany 4,3% (Fed.)	20,3% incl./dont USA 18,6% Canada 1,7%	3,3% incl./dont Ghana 3,3%	32,6% incl./dont India 2,2% Lebanon 2,1% Japan 1,2%	100%
Uganda	25,9% incl./dont U. K. 12,1% Germany 4,9% (Fed.)	14,5% incl./dont USA 13,5% Canada 1,0%	52,4% incl./dont Kenya 33,7% Tanzania 7,7%	7,2% incl./dont India 2,5%	100%

1968

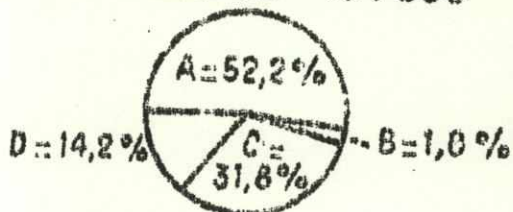
MAROC 481 000 visiteurs .visitors
MOROCCO



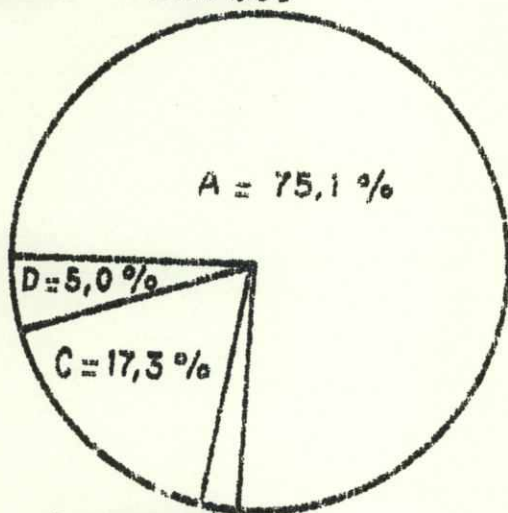
KENYA 262 000



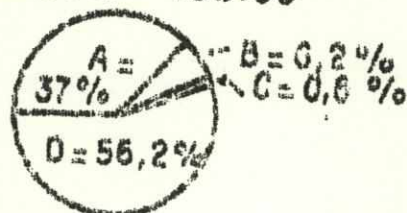
ALGERIE 134 800



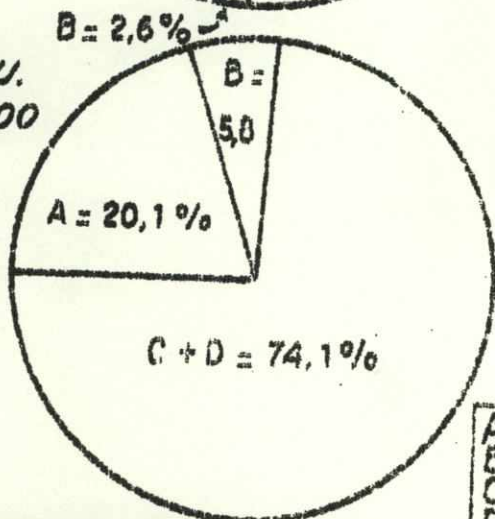
TUNISIE 330 300



LIBYE 133 100



R.A.U. 317 600



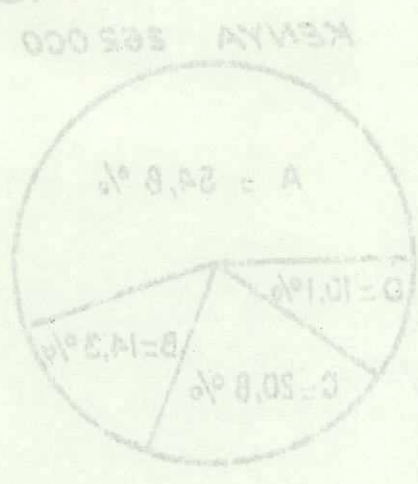
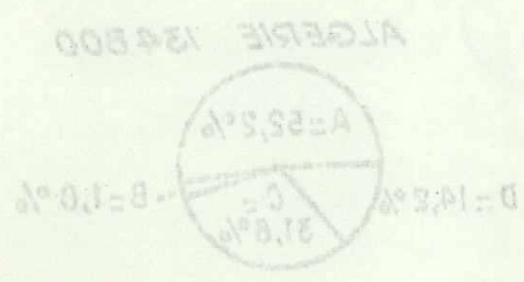
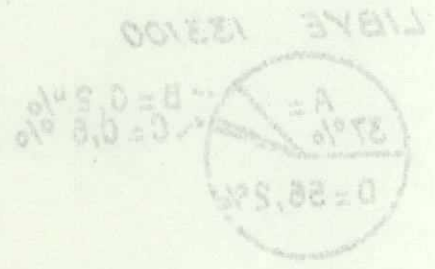
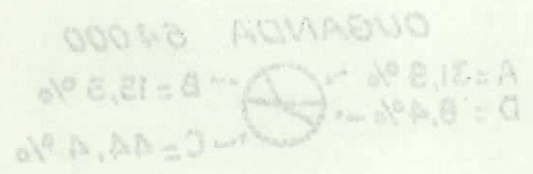
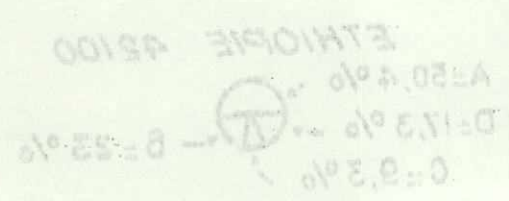
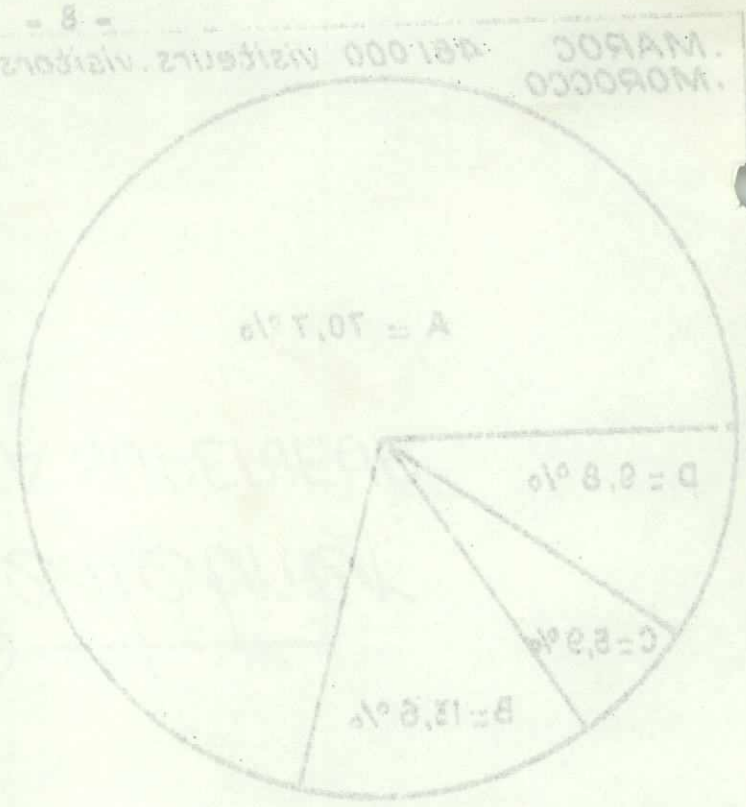
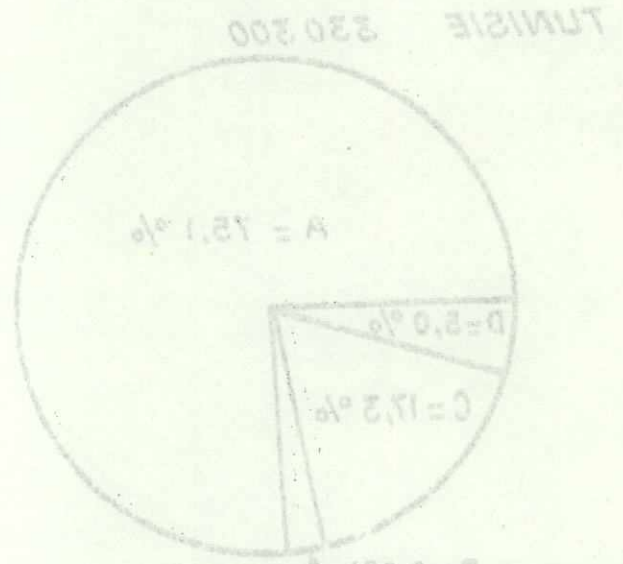
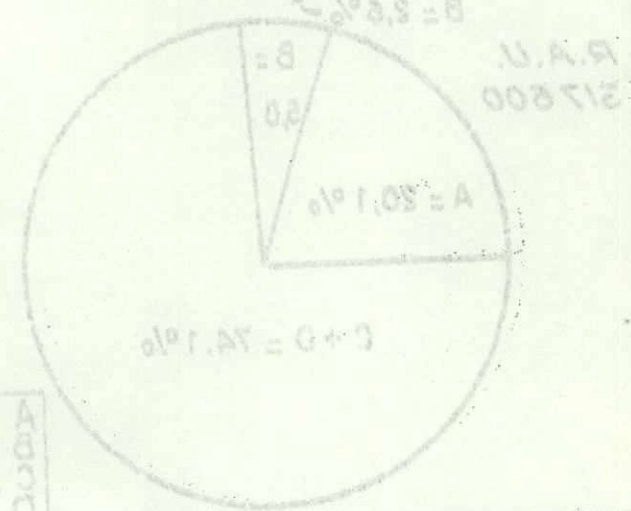
UGANDA 54 000
A = 31,9% B = 15,3%
D = 8,4% C = 44,4%

ETHIOPIE 42 100
A = 50,4% B = 23%
D = 17,3% C = 9,3%

- A - Europe
- B - Amérique du Nord - North America
- C - Autres pays d'Afrique - Other African countries
- D - Autres pays - Other countries

A - Europe
 B - Amérique du Nord - North America
 C - Autres pays d'Afrique - Other African countries
 D - Autres pays - Other countries

1971-72 C-451-448



APPENDICE (suite)

- b) que les secrétariats de l'OACI et de la CEA prennent toutes dispositions utiles pour fournir une assistance en réponse aux requêtes présentées par les groupements sous-régionaux d'Etats ;
- c) que les pouvoirs publics et les compagnies aériennes de chacun des pays africains intéressés entreprennent, en consultation avec les administrations chargées de la planification économique générale et en faisant appel aux conseils autorisés qui peuvent leur être nécessaires, des études portant sur les besoins de chaque pays en matière de transport aérien et adaptées aux nécessités qui leur sont propres."

RAPPORT DE LA
CONFERENCE DES TRANSPORTS AERIENS AFRICAINS

(Addis-Abéba, novembre 1964)

RECOMMANDATION N° 1

COMPAGNIES SCUS-REGIONALES

"LA CONFERENCE,

NOTANT

- a) que le développement du transport aérien africain suppose une planification et une organisation conçues sur une base internationale ;
- b) que le premier objectif devrait être la création de compagnies aériennes sous-régionales multinationales ;
- c) que la création d'une compagnie aérienne pan-africaine unique, quoique prématurée, pourrait s'avérer comme la solution finale* ; et
- d) que les études sur les besoins de chaque pays en matière de transport aérien constituent une première étape dans la voie de la planification et de l'organisation internationales et qu'il conviendrait d'en charger les administrations de l'aviation civile et les compagnies aériennes nationales, qui disposeraient du concours des experts nécessaires à cet effet ;

RECOMMANDE :

- a) que les Etats africains procèdent entre eux à des consultations sur la base des groupements sous-régionaux définis à l'Appendice 1 au rapport sur le transport aérien en Afrique (CEA : Doc. E/CN.14/TRANS/20 - OACI : Doc. 8419-AT/718) pour décider du groupement sous-régional dont chacun des Etats, s'il le souhaite, fera partie ; que les Etats en question examinent les problèmes posés par la création de compagnies aériennes sous-régionales pour se prononcer sur la politique à adopter en la matière et pour décider des nouvelles mesures à prendre ; qu'ils décident de l'action future qu'ils désireraient entreprendre et que les décisions prises en ce qui concerne la création des sous-régions soient portées à la connaissance des secrétariats de la CEA et de l'OACI par l'intermédiaire du secrétariat de l'OUA, avant le 31 mars 1965 ;

* Les délégations du Ghana et de la Guinée ont demandé que figure au rapport leur réserve relative à ce considérant, estimant que le libellé du dernier membre de phrase devrait se lire..."est considérée comme la solution finale."

1. The first of these is the fact that the
the situation is not as it was in the past.
The second is the fact that the situation is not as it was in the past.

2. The second of these is the fact that the
the situation is not as it was in the past.
The third is the fact that the situation is not as it was in the past.

3) inviter les Etats qui ont d'ores et déjà entrepris la tâche d'instituer de tels groupes de travail à communiquer régulièrement au secrétariat les résultats de leurs travaux.

4) envisager la possibilité pour d'autres organisations d'apporter toute l'aide nécessaire aux différents groupes d'experts et permettre ainsi la coordination des efforts dans ce domaine.

- F I N -

Il est en effet à craindre, si ce projet africain n'était pas traité à l'échelle sous-régionale groupant des Etats et entreprises ayant entre eux des affinités comme d'ailleurs cela ressort des dispositions du paragraphe a) de la recommandation n° 1 de la Conférence des transports aériens africains (Addis-Abéba, novembre 1964), que tous les efforts, si constants soient-ils, ne se heurtent à des difficultés dont la résolution est incertaine.

b) Possibilité pratique de centraliser les bases d'entretien et d'autres services techniques

Notre avis sur cette question est du même ordre que celui intéressant le point a).

Cependant, il nous semble que les discussions sur les installations industrielles pour les transporteurs maghrébins sont déjà assez avancées. Le succès de cette opération, si elle était menée à bien, aurait certainement un effet moteur sur les projets d'intégration africains, mais encore faut-il déjà concentrer les efforts, pour que cette action purement maghrébine aboutisse.

c) Opportunité de développer les accords de coopération et les arrangements existant entre les compagnies aériennes

Dans le cadre des associations auxquelles appartiennent les transporteurs africains, il existe une certaine coopération surtout commerciale. Cette coopération pourrait être étendue de façon efficace à d'autres domaines. L'AAFRA serait susceptible à cet égard de jouer un rôle important sous la réserve qu'aucune disposition exclusive ne soit dirigée contre les compagnies africaines non membres de l'IATA".

Zambie

19. "Zambia Airways est membre de l'Association africaine de l'aviation. Par conséquent, cette compagnie s'intéresse à l'étude proposée".

Suite proposée

20. La Commission est appelée à :

1) examiner les paragraphes 6 à 19 ci-dessus en vue de déterminer les modalités d'application d'un programme fondé sur les trois aspects de la question relative à la coopération et à l'intégration des compagnies aériennes.

2) dégager les directives visant à la constitution de groupes de travail là où la volonté d'un tel projet de coopération est manifeste .

Sierra Leone

15. "Cette administration approuve les propositions du bureau de la CAFAC pour ce qui concerne les études à entreprendre dans le domaine de la coopération et de l'intégration des compagnies aériennes africaines. Toutefois, pour des raisons de pénurie en personnel spécialisé dans notre département de l'aviation civile, cette administration ne sera pas en mesure de participer à cette étude..."

Soudan

16. "Cette question a été étudiée avec la compagnie Sudan Airways qui a déclaré que ces trois aspects de la coopération avaient déjà retenu l'attention des compagnies aériennes africaines au sein de leur association, l'AAFRA. Elles estiment qu'il est essentiel de coordonner les efforts de l'AAFRA et de la CAFAC dans ce domaine, en vue d'éviter tout chevauchement d'études et perte de temps et d'argent.

... La compagnie Sudan Airways appuie sans restriction la création de groupes d'étude qui seraient chargés d'effectuer les études nécessaires ; toutefois, du fait qu'elle est actuellement engagée dans les négociations et études relatives à la fusion projetée des compagnies "Sudan Airways", "United Arab Airlines" et "Libyan Arab Airlines", la compagnie ne pourra pas participer, pour le moment, aux études suggérées. D'ici là, "Sudan Airways" se fera un plaisir de fournir aux groupes d'études tous les renseignements dont ils pourraient avoir besoin".

Tchad

17. "... Dès 1964, lors de la réunion à Addis-Abéba sur les transports aériens en Afrique, les Etats signataires du Traité de Yaoundé créant Air Afrique ont offert aux compagnies africaines de les faire bénéficier de leur expérience dans la constitution et l'exploitation d'une compagnie sous-régionale.

La société multinationale demeure toujours disponible et ouverte à toutes les formes de coopération avec les autres compagnies aériennes africaines ou non.

C'est pourquoi Air Afrique participe activement, en tant que membre fondateur, à toutes les activités de l'"Association of African Airlines (AAFRA)" depuis les débuts de cette association et à tous les niveaux.

Les différents domaines, énumérés au point 5 du programme des travaux de la CAFAC, font l'objet d'études et de recherches de la part des Comités permanents et du Comité exécutif".

Tunisie

18. " a) Possibilité pratique de normaliser le matériel volant et les moyens au sol destinés au service des aéronefs

S'agissant d'une intégration à réaliser au niveau régional, nous pensons que la solution à ces problèmes doit d'abord être recherchée au niveau des regroupements sous-régionaux.

... Avant d'étudier la question lors de la prochaine session plénière, il conviendrait de faire le point de la situation des organismes internationaux d'exploitation commune de transport aérien en Afrique tels que la compagnie Air Afrique, en Afrique occidentale, la compagnie East African Airways, en Afrique orientale, et la compagnie Pan Arab Airlines dont les Etats arabes de l'Afrique du Nord peuvent faire partie. Le principal problème est de savoir si ces compagnies aériennes seraient considérées comme les compagnies aériennes sous-régionales de leurs régions respectives.

Il importe au plus haut chef d'obtenir l'avis des Etats membres de la CAFAC sur les questions fondamentales et essentielles qui se posent pour ce qui concerne la création de compagnies aériennes sous-régionales :

A - Savoir si ces compagnies aériennes sous-régionales prendront la forme d'un organisme international d'exploitation ou celle d'un organisme d'exploitation en commun composé des compagnies aériennes nationales de ces sous-régions.

B - Au cas où un organisme international d'exploitation ou un organisme d'exploitation en commun serait créé parallèlement aux compagnies nationales, quels seraient les rapports entre la nouvelle compagnie aérienne et les compagnies aériennes existantes ? Il conviendrait de procéder à une étude du trafic présent et prévu pour voir si ce trafic justifierait la création d'une nouvelle entreprise de transport aérien qui exploiterait parallèlement aux compagnies nationales existantes.

C - Il conviendra également de tenir compte de certaines difficultés inhérentes à la création de compagnies aériennes sous-régionales, à savoir : immatriculation des aéronefs, droits de trafic et différents moyens nécessaires à leur fonctionnement".

République démocratique du Congo

12. "La direction de la société nationale Air Congo ... souhaite participer aux travaux qui font l'objet de votre circulaire".

République Malagasy

13. "Pour ce qui concerne les groupes d'étude à instituer en vue de réaliser cet objet, je propose la création d'un groupe Océan-Indien dans lequel s'intégreront Madagascar et les autres pays intéressés de la même sous-région.

A l'occasion, il est à remarquer que l'idée de coopération ne pourra aboutir qu'à mesure où on arrivera à grouper tout d'abord, par petits blocs, et à partir de ces derniers, constituer plus tard les compagnies régionales multinationales".

République populaire du Congo

14. "L'administration de l'aviation civile en République populaire du Congo est favorable à la tenue d'une réunion ou d'études ayant pour objet la coopération et l'intégration des compagnies aériennes africaines".

Comité du Transport aérien de l'OACI qui, par ailleurs, a chargé le Secrétariat de l'Organisation de poursuivre la collecte d'éléments nécessaires à l'étude des formes existantes d'arrangements de coopération entre Etats et entre compagnies aériennes. Le Comité a, en outre, chargé le Secrétariat de l'Organisation de lui faire rapport en temps voulu, mais au plus tard pendant le premier semestre de 1972, sur la quantité d'éléments réunis ainsi que sur la nature et la portée de toute étude qui pourrait être entreprise.

RESUME DES REPONSES RECUES

Côte d'Ivoire

7. "L'administration ne pense pas pouvoir participer à l'étude envisagée, mais se tient à la disposition du secrétariat pour fournir tous renseignements utiles à l'étude à laquelle l'Association africaine de l'aviation devrait pouvoir apporter sa contribution".

Gabon

8. "Le Gabon n'est pas en mesure de participer aux études mentionnées dans cette lettre et d'instituer des groupes d'études; il est cependant disposé à apporter son aide aux Etats susceptibles de participer à cette étude".

Gambie

9. "... la Gambie suivra avec intérêt le développement de cette question".

Ghana

10. "... l'administration approuve cette initiative tendant à favoriser la coopération entre compagnies aériennes africaines et sera disposée à participer à tous échanges de vues ou études destinés à promouvoir cette intégration, elle tient à signaler cependant les difficultés manifestes susceptibles d'être une entrave à la réalisation de ces objectifs".

République arabe unie

11. "Conformément aux dispositions de la recommandation n° 1 de la Conférence des transports aériens africains et selon la décision du bureau de la CAFAC lors de sa deuxième réunion (Dakar, 27 et 28 janvier 1970), la République arabe unie, la République du Soudan et la République arabe libyenne ont décidé de créer une nouvelle compagnie aérienne composée des compagnies aériennes de ces Etats. Des études sont actuellement en cours afin de déterminer le statut juridique de la compagnie aérienne commune projetée. Des informations utiles détaillées sur cette nouvelle compagnie aérienne vous seront communiquées dès que possible.

Il a été initialement convenu que d'autres Etats de l'Afrique du Nord pourraient faire partie de la nouvelle compagnie aérienne.

INTRODUCTION

1. Lors de sa première réunion, le bureau a déterminé quels seraient les organismes auxquels devait incomber la responsabilité de mener une étude couvrant les aspects de ce point du programme des travaux de la CAFAC. A cet effet, une lettre du président de la CAFAC (août 1969) a été envoyée à la CEA lui demandant de commencer les travaux sur cette question, conjointement avec l'Association Africaine de l'aviation (AAFRA) et en consultation avec l'OACI.
2. En réponse, le secrétaire exécutif de la CEA a indiqué les étapes déjà franchies par cette Commission depuis la Conférence des transports aériens africains tenue à Addis-Abéba en 1964, ceci tant du point de vue organisation des réunions que réalisation de certaines études. Le cas des pays du Maghreb était notamment cité comme illustrant le processus de coopération et d'intégration.
3. Le bureau a notamment pris note du point de vue exprimé par la CEA selon lequel il était maintenant peu indiqué de faire entreprendre des études par quelque organisation que ce soit, le problème se situant plus sur le plan de la mise en application des décisions prises en commun par les Etats au cours des réunions. A cet égard, tenant compte du cas des pays maghrébins, il ne pouvait y avoir de progrès possible qu'à travers la constitution de groupes de travail par les Etats qui exprimeraient la volonté de réaliser un tel projet de coopération. La tâche de tels groupes de travail serait d'améliorer certaines données statistiques et de définir les différentes formes et étapes de coopération et d'intégration des compagnies aériennes, en ayant en vue l'accord de leurs gouvernements sur le plan d'action à déterminer. Ensuite, une décision d'ordre politique pourrait être prise qui permettrait la mise en application d'un tel plan.
4. Suite à la suggestion faite par la CEA, le bureau a décidé de charger le secrétariat de consulter les Etats afin de déterminer ceux qui, dans les différentes parties de l'Afrique, seraient disposés à participer à l'élaboration d'un programme fondé sur les trois aspects de la question relative à la coopération et à l'intégration des compagnies aériennes.
5. En conséquence, le secrétariat a adressé aux Etats de la CAFAC, à la CEA et à l'AAFRA, la lettre circulaire n° 8 (avril 1970) dans laquelle étaient notamment rappelées les dispositions de la recommandation n° 1 de la Conférence des transports aériens africains mentionnée ci-dessus (Voir en Appendice le texte de cette recommandation).
6. Lors de sa troisième réunion, le bureau a examiné les renseignements communiqués par les Etats sur cette question et a décidé de les soumettre à la session plénière qui les étudierait compte tenu notamment des incidences politiques. Par ailleurs, il a pris note de la publication par l'OACI notamment de deux circulaires contenant les textes d'accord de coopération intéressant Air Afrique et East African Airways. Ceci ne constitue qu'une phase du programme arrêté par le

COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE

Première session plénière

(Dakar, 22 février - 5 mars 1971)

**NOTE DE
TRAVAIL**

COMITE DU TRANSPORT AERIEN

Question 8
de l'ordre du jour : Examen dans le cadre du programme des travaux
des activités de la CAFAC depuis sa création

Coopération et intégration des compagnies
aériennes
(Point 5)

Résumé : Cette note présente les réponses des Etats de la CAFAC sur leur participation éventuelle à l'élaboration d'un programme fondé sur les trois aspects de la question intéressant la coopération et l'intégration des compagnies aériennes, à savoir :

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

Suite proposée : Celle qui est indiquée ci-après au paragraphe 20.

Références : OACI - Circulaire 84-AT/14
OACI - Doc. 8462 - AT/719
CEA - Doc. E/CN.14/TRANS/26
OACI - Circulaire 98-AT - 100-AT

(9 pages)

COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE

Première session plénière

(Dakar, 22 février - 5 mars 1971)

COMITE DU TRANSPORT AERIEN

NOTE DE
TRAVAIL

Question 8

de l'ordre du jour: Examen dans le cadre du programme des travaux
des activités de la CAFAC depuis sa création

Développement optimal des services aériens
internationaux.
(Point 1 f)

Référence: Circulaire OACI 80-AT/13

INTRODUCTION

1. Lors de sa première réunion, le bureau a décidé de procéder à un examen complémentaire des conclusions sur la disponibilité et la qualité des services aériens internationaux qui se dégagent de la Circulaire OACI 80-AT/13 sur le développement des voyages aériens internationaux en Afrique. A cet égard, il a chargé le secrétariat d'adresser aux Etats, dès que possible, un questionnaire aux fins de procéder à cette étude complémentaire et de consulter la CEA et l'AAFRA dans une deuxième étape.
2. En conséquence, le secrétariat a adressé aux Etats de la CAFAC sous couvert de la lettre circulaire no.11 (juillet 1970) un questionnaire portant notamment sur les questions suivantes: fréquence des vols, coordination des horaires, création de nouveaux services, accords de coopération entre compagnies aériennes.
3. Lors de sa troisième réunion, le bureau a noté les mesures prises par le secrétariat conformément aux décisions arrêtées sur ce point. Le bureau a par ailleurs estimé que les résultats de cette première étape de l'étude devraient être portés à l'attention de la Commission.

REPONSES DES ETATS

4. Au moment de la rédaction de cette note de travail, quinze Etats ont répondu au questionnaire mentionné ci-dessus, à savoir: Algérie, Côte-d'Ivoire, Gabon, Ghana, Madagascar, Malawi, Mali, Nigéria, République arabe unie, République populaire du Congo, République rwandaise, Sierra Leone, Swaziland, Tchad et Tunisie.

TRAVAUX ULTERIEURS

5. Il ressort de ce qui précède que le nombre de réponses reçues reste encore faible. En conséquence, avant de procéder à l'analyse des données disponibles, le secrétariat envisage de demander aux Etats qui n'ont pas encore communiqué ces renseignements de le faire dès que possible. La deuxième étape de l'étude pourra être entreprise, suivant la décision du bureau à cet égard, en consultation avec la CEA et l'AAFRA.

SUITE A DONNER

6. La Commission est appelée à noter les paragraphes 1 à 5 ci-dessus et à donner au bureau, à toutes fins utiles, les directives qu'elle pourra juger nécessaires à la poursuite de l'étude en question.

- F I N -

Références: Circulaire OACI 80-AT/13

INTRODUCTION

1. Lors de sa première réunion, le bureau a décidé de procéder à un examen complémentaire des conclusions sur la disponibilité et la qualité des services aériens internationaux qui se dégagent de la Circulaire OACI 80-AT/13 sur le développement des voyages aériens internationaux en Afrique. A cet égard, il a chargé le secrétariat d'adresser aux Etats, dès que possible, un questionnaire aux fins de procéder à cette étude complémentaire et de connaître les progrès réalisés dans une deuxième étape.

2. En conséquence, le secrétariat a adressé aux Etats de la CAPAC sous couvert de la lettre circulaire no. 11 (juillet 1970) un questionnaire portant notamment sur les questions suivantes: fréquence des vols; coordination des horaires; création de nouveaux services; accords de coopération entre compagnies aériennes.

3. Lors de sa troisième réunion, le bureau a noté les mesures prises par le secrétariat conformément aux décisions arrêtées sur ce point. Le bureau a par ailleurs estimé que les résultats de cette première étape de l'étude devraient être portés à l'attention de la Commission.

MEMBRES DES ETATS

4. Au moment de la rédaction de cette note de travail, quinze Etats ont répondu au questionnaire mentionné ci-dessus, à savoir: Algérie, Côte-d'Ivoire, Gabon, Ghana, Madagascar, Mali, République arabe égyptienne, République populaire du Congo, République tchadienne, Rwanda, Sénégal, Togo et Tunisie.

