



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

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

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

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

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

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

Axes de développement du fret aérien en Afrique	La voie à suivre
<p>Les participants ont retenu plusieurs axes de développement qui exigent des mesures supplémentaires :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Considérant que le fret aérien est un catalyseur de la croissance économique, toutes les mesures nécessaires doivent être prises pour favoriser les services de fret aérien afin de permettre aux transporteurs aériens d'exploiter librement des liaisons partout à l'intérieur du continent africain et au-delà, conformément à la DY. 2. Dans un contexte de libéralisation totale des services de fret aérien, on assistera à la création de nombreuses nouvelles « autoroutes du ciel », qui vont sensiblement multiplier les liens régionaux et mondiaux entre les fournisseurs et les clients et augmenter la connectivité. Ceci se traduira par une compétitivité accrue, davantage d'investissements directs étrangers et une accélération du développement économique. 3. La chaîne d'approvisionnement du fret aérien est un ensemble d'acteurs, de lieux d'activités, de procédures et d'échanges d'information corrélés et interactifs qui permet le déplacement du fret par voie aérienne de son point d'origine à son point de destination. 	<p>Dans l'avenir, les participants ont l'intention d'optimiser les avantages du fret aérien à travers les initiatives ci-après :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Une priorité élevée doit être accordée par les autorités nationales à la création d'un contexte réglementaire favorable au développement du fret aérien dans un cadre plus vaste de développement aéronautique et de croissance économique parrainé par les pouvoirs publics et coordonné au-delà des frontières nationales, conformément au cadre mondial de l'OACI. 2. La libéralisation accrue des opérations de fret aérien doit être promue en supprimant dans les accords de services aériens des restrictions des droits de trafic et de capacité et en assouplissant les règles de propriété et de contrôle des transporteurs aériens. Un travail commun doit être mené avec les organes respectifs pour accélérer les ratifications de la Convention de Montréal de 1999 établissant les fondements de l'introduction de la documentation électronique. 3. La coopération doit être promue entre différents acteurs de la chaîne d'approvisionnement du fret aérien au sein des États et à l'échelle internationale et la coopération doit être encouragée avec nos organisations sœurs : l'Organisation mondiale des douanes (OMD), le Conseil International des Aéroports (ACI), l'Association Internationale des Transporteurs aériens (IATA), l'Association Internationale de Fret Aérien (TIACA), la Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (FIATA), et l'Association des Transporteurs aériens africains (AFRAA).

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

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

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

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



Col. Latta Dokisime Gnana
Président de la réunion



First Meeting on Air Cargo Development in Africa (Lomé, Togo, 5-7 August 2014)

Declaration on The Development of Air Cargo in Africa: Key Milestones

Air cargo is a catalyst for economic growth. Roughly 35 per cent of global trade by value is transported via air. Airfreight has allowed otherwise remote African regions to access world markets for agricultural and other products. The success of many economies and operations depends on rapid and reliable delivery in the best possible conditions – and airfreight is often the only transportation means to fulfil these requirements. Air cargo routes provide African countries with quick and efficient access to worldwide supply chains and markets and destinations throughout the continent. It is projected that freight traffic to, from and within Africa will be growing at a pace faster than the world's pace, with emphasis on the international traffic. This trend is indicative of how aviation is helping to expand global market access for African businesses.

The Decision relating to the implementation of the Yamoussoukro Declaration concerning the Liberalization of Access to Air Transport Markets in Africa (YD, Nov 1999), which was endorsed during the Assembly of Heads of African States held in Lomé, Togo, in July 2000, created the fundamental basis of Africa's strategy for the sustainability of air transport, through a harmonized air transport liberalization framework. Taking into consideration the principal features of air cargo transportation, the African States confirmed the goal to liberalize the access to air transport market in Africa in its entirety, including air cargo operations.

Further to the adoption of the YD and in addition to efforts to address fair competition issues at national level, a number of Regional Economic Communities, sub-regional bodies, AFCAC and the AU have contributed over the years, to the development of harmonized fair competition rules. These efforts need to be supported and their products made use of.

In order to identify regulatory and operational solutions for the development of Air Cargo, its industry and services in Africa, ICAO has decided to convene the *Meeting on Air Cargo Development in Africa, from 5 to 7 August 2014*. In conclusion to this Meeting, the Directors General of Civil Aviation of the participating States (the "**Participants**") have decided, supported by air cargo stakeholders present, to state their common understanding of the vital importance of the contribution of air cargo to economic growth in Africa. They have resolved to affirm their intent for implementation of strategic decisions taken during the said Meeting in support of the sustainable development of air cargo transportation, through the signing of this Declaration.

The Opportunities for the development of Air Cargo in Africa

The Participants have identified a number of opportunities which demand further actions:

1. Considering that the air cargo is a catalyst for economic growth all steps are to be taken to foster air cargo services to allow air carriers to operate freely between points anywhere in Africa and beyond, in conformity with the YD.
2. Under a fully liberalized air cargo services environment, many new “highways in the sky” would be created, which would markedly expand the regional and global linkages between suppliers and customers and increase connectivity. Competitiveness would improve, foreign direct investment would increase, and economic development would accelerate.
3. The air cargo supply chain is a combined set of interconnected parties, locations, procedures, and information exchanges that enables cargo to move from its origin to its destination by air.

The Way Forward

Looking ahead, the Participants intend to optimize the benefits of air cargo through the following initiatives:

1. High priority should be given by States’ policymakers to the development of a favourable regulatory environment encouraging air cargo development as part of broader government sponsored aviation development and economic growth policy, coordinated across national borders in accordance with the ICAO worldwide framework.
2. Further liberalization of air cargo operations should be promoted through removal of restrictions on traffic rights and limitations on capacity in air services agreements and the relaxation of air carrier ownership and control rules. Work should be carried out with the respective bodies to stimulate faster ratifications of the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air signed in Montréal on 28 May 1999 (MC99) laying the foundation for the introduction of the electronic documentation.
3. Cooperation should be promoted between different units of the air cargo supply chain within States and on the international arena and cooperation fostered with our partner organizations: World Customs Organization (WCO), International Air Transport Association (IATA), Airports Council International (ACI), International Air Cargo Association (TIACA) and International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) and African Airlines Association (AFRAA).

- | | |
|---|---|
| <p>4. Security and facilitation of air cargo need to go hand in hand. All parties have a shared responsibility to ensure that air cargo moves safely and securely throughout this chain. At the same time the cargo flow should not be restricted by the lack of effective implementation of the YD and modern methods, like risk-based cargo security measures, E-freight, electronic air waybill (AWB) and electronic transfer of data should be implemented.</p> <p>5. The infrastructure and intermodal transport services play a vital role in political, economic and social development as well as the integration of Africa. While the access to capital remains an issue, ways exist for making projects attractive not only for government financing, but also for joint ventures, like public private partnerships.</p> <p>6. States should give due regard to the distinct features of air cargo services when exchanging market access rights in the framework of air service agreements and grant appropriate rights and operational flexibility so as to promote the development of these services. The removal of the regulatory restrictions on route rights, capacity and designation will allow the existing air cargo operators and new entrants to serve formerly restricted markets and to compete on the basis of price and improved service.</p> <p>7. The economic benefits of further opening the aviation market, in accordance with the YD, would include the multiplier effects generated by additional air cargo transportation for economic activities and would facilitate the inclusion of remote African countries or regions in international trade. But, if aviation charges and taxes are too high, its ability to be an economic catalyst may be compromised.</p> | <p>4. The current security and facilitation requirements in the national security programmes should be reflected; the risk management and coordination with the partner organizations working in the supply chain should be implemented, in particular national regulations should be aligned with the WCO Kyoto Convention. Wide use should be made of such tools as electronic submission of data on goods passing borders, E-freight and AWB.</p> <p>5. Considering the importance and role of infrastructure to support continued development of airports and intermodal transportation infrastructure to meet the demand for air cargo services, full consideration should be given to the available practices for attracting public and private capital.</p> <p>6. Due consideration should be given to the particular importance of air cargo for economic development in long-haul destinations and landlocked or island countries.</p> <p>7. The impact of taxes, charges and other levies on aviation, and thus on economic growth and jobs should be assessed, and action taken in order to limit their possible adverse impact on the growth and development of air cargo services.</p> |
|---|---|

<p>8. New developments in the cargo sector such as new systems, procedures, aircraft performance capabilities, renewable fuels, new supporting infrastructure, a new way to do business and the dynamic surge of e-Cargo create the need for high level educated and skilled professionals to cope with these developments in order to sustain the economic growth in Africa.</p>	<p>8. The urgent need should be recognized to strengthen the continent's expertise, to invest in qualified personnel and promote gender diversity through training to cater to the needs created by the modernization and growing complexity of the air cargo sector. Active participation should be taken in the ICAO Next Generation of Aviation Professionals (NGAP) Symposium from 3-4 December 2014 in Montréal, Canada, and fully support the AFCAC initiative Human Resources Development Fund (HRDF) for Africa supported by ICAO.</p> <p>9. States that have not done so should be urged to accede to the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment signed at Cape Town on 16 November 2001 to facilitate the acquisition of modern and fuel efficient aircraft including freighters, to ensure more economical, reliable and more environmentally friendly cargo operations.</p>
---	--

The Participants, supported by air cargo stakeholders, have decided to meet at two year intervals, in order to assess the progress in implementation of the above actions and take new steps in furtherance of the above initiatives.

Adopted by the Meeting in Lomé, Togo, on 7 August 2014



Col. Latta Dokisime Gnana

Chairman of the Meeting