

L'Agence pour la sécurité de la navigation  
aérienne en Afrique et à Madagascar  
(ASECNA)

par

© THOMAS TEKOU  
(Cameroun)

Licencié en droit (Université de Yaounde)  
Diplomé en droit aérien et spatial (Université McGill)

Thèse soumise à la Faculté des études avancées  
et de la recherche, en contribution partielle aux  
conditions requises pour l'obtention du titre de  
Master of Laws

Institut de droit aérien et spatial  
Université McGill

Montréal

Février 1982

A

Mon père,

Ma mère,

Mes frères et soeurs,

Mon épouse et mes deux enfants,

je dédie ce travail

## Remerciements

La rédaction de cette thèse n'a été possible que grâce au concours de plusieurs personnes et organismes internationaux.

Je tiens à remercier tout particulièrement le programme des Nations-Unies pour le développement (PNUD) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour avoir permis, par son aide financière, mon séjour de deux ans à Montréal, séjour au terme duquel j'ai pu achever ce travail.

Mes remerciements vont également à mon directeur de thèse, le Professeur Jean-Louis Magdelénat, auprès de qui j'ai toujours trouvé conseils avisés et disponibilité permanente. Mes remerciements s'adressent aussi à M. Paul Malekou, Directeur Général de l'ASECNA, qui a eu l'amabilité de me recevoir et de me conseiller.

Je tiens aussi à remercier, pour son accueil aimable et sa gentillesse, tout le Personnel de la Direction Générale de l'ASECNA, ainsi que le Personnel de la Mission de liaison (Paris).

Enfin, je remercie toutes les personnes qui m'ont donné des informations utiles à la rédaction de cette thèse.

## SOMMAIRE

Cette thèse fait une étude des principaux aspects relatifs à l'ASECNA.

La première partie, qui constitue l'essentiel de notre étude, analyse sa structure, ses attributions, son statut juridique, son financement, ses pouvoirs, ses relations avec les autres organisations internationales. Les principes du droit international public ainsi que les problèmes engendrés par l'application de la nouvelle convention de Dakar sont pris en considération. Quelques développements sont consacrés à une étude comparée des trois organisations régionales de sécurité aérienne (EUROCONTROL, COCESNA, ASECNA).

La deuxième partie examine l'oeuvre accomplie par l'Agence en tenant compte du développement du trafic sur les aéroports qu'elle gère, des progrès techniques réalisés dans le domaine de la navigation aérienne, et du contexte économique des pays sous-développés.

La conclusion évalue l'Agence et discute de ses perspectives d'avenir.

## Abstract

The present thesis is a study of the main aspects characteristic of the ASECNA.

The first part - being the main one in this study, endeavours to analyse its structure, jurisdiction, legal status, financing, powers and also its relationships with other international organizations. Principles of public international law, as well as problems generated by the application of the new Dakar convention will be considered. Some elements of a comparative study of the three air security regional organizations (EUROCONTROL, COCESNA, ASECNA) will also be included.

The second part will examine the accomplishments of the Agency, taking into account the development of traffic in airports managed by it, and technical progress achieved in the field of air navigation, and this, in the economic context of under-developed countries.

In the conclusion, an assessment of the Agency will be made, with a discussion of its prospects for the future.

Liste des abréviations

A v W & S. Tech	Aviation Week & Space Technology
ADM	Administration
AEF	Afrique Equatoriale Française
AFDI	Annuaire Français de Droit International
AFI	Afrique Océan Indien
ANN.ASL	Annals of Air and Space Law. Annales de droit aérien et spatial (McGill University)
AOF	Afrique Occidentale Française
ASECNA	Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar
BEPC	Brevet d'Etudes du Premier Cycle
BLU	Bande Latérale Unique.
CAFAC	Commission Africaine de l'Aviation Civile
CAP	Certificat d'Aptitude Professionnelle
CEA	Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique
CEE	Communauté Economique Européenne
CIJ	Cour Internationale de Justice
CIV	Centre d'Information en Vol
COCESNA	Corporation Centro-Américaine pour la Sécurité de la Navigation Aérienne
DAC	Directeur de l'Aviation Civile
DAGPF	Direction de l'Administration Générale, du Personnel et de la Formation
DF	Direction Financière

DG	Directeur Général
DIRE	Direction de l'Infrastructure Radioélectrique
Direction. Gle	Direction Générale
DME	Distance Measury Equipment. Dispositifs de Mesure de Distance
EAMAC	Ecole Africaine de la Météorologie et de l'Aviation Civile
ERM	Ecole Régionale de la Météorologie
ERNA	Ecole Régionale de la Naviation Aérienne
ETI	Etudes Travaux Installations
EUROCONTROL	Convention Internationale de Coopération pour la Sécurité de la Navigation Aérienne
FAC	Fonds d'Aide et de Coopération
FED	Fonds Européen de Développement
FIV	Fonds d'Investissement
HF	Haute Fréquence
IATA	International Association of Air Transport
IGC	Infrastructure Génie Civil
ITA	Institut du Transport Aérien
JALC	Journal of Air Law and Commerce
MTO	Météorologie
NA	Navigation
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OCAM	Organisation Commune Africaine et Malgache
OMM	Organisation Mondiale de la Météorologie

OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
OUA	Organisation de l'Unité Africaine
PDG	Président Directeur Général
RCA	République Centrafricaine
RCADI	Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de la Haye
RFDA	Revue Française de Droit Aérien
RGA	Revue Générale de l'Air
RGADIP	Revue Générale de Droit International Public
RGAE	Revue Générale de l'Air et de l'Espace
RIM	République Islamique de Mauritanie
RSFTA	Réseau de Service Fixe des Télécommunications Aéronautiques
RTT	Radio Télétype
SGAC	Secrétariat Général à l'Aviation Civile
SGACC	Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale
TAI	Transports Aériens Intercontinentaux
UAT	Union Aéromaritime de Transport
UIT	Union Internationale des Télécommunications
UTA	Union de Transports Aériens
VHF	Very High Frequency
VOR	Very High Frequency Omnidirectional Range
WAMEX	West Africa Meteorological Experience

## Table des matières

	Pages
<u>Introduction</u>	1
1. Aperçu historique	2
a) Organisation administrative de l'aviation civile dans l'Union française	2
b) Répartition des dépenses d'infrastructure	6
(i) Les principes de l'ordonnance No. 45.2.401 du 18 octobre 1945	6
(ii) L'application des principes de l'ordonnance du 18 octobre 1945	8
c) Evolution ultérieure	11
d) Genèse de l'ASECNA	12
2. Raisons de la création de l'Agence	13
a) Impératifs politiques	13
b) Impératifs techniques	15
c) Impératifs économiques	17
3. Particularités de l'Agence par rapport à d'autres organisations de même nature	18
a) Organisme d'assistance technique	18
b) Organisme de coopération	19
4. La convention de Dakar du 25 octobre 1974	23
a) Raisons d'être de cette nouvelle convention	23
b) Innovations	24

	Pages
<u>Première partie : Aspects juridiques et financiers de l'ASECNA</u>	28
<u>Chapitre I : Structure de l'ASECNA</u>	29
<u>Section I Les organes centraux</u>	29
1. Le Comité des Ministres	29
2. Le Conseil d'Administration	33
a) Constitution du Conseil	33
(i) Composition du Conseil	33
(ii) Conditions à remplir par les administrateurs	35
(iii) Durée du mandat et dissolution	36
b) Règles de fonctionnement interne du Conseil	37
(i) Réunions et délibérations du Conseil	37
(ii) Le président du Conseil	39
c) Pouvoirs du Conseil	41
(i) Pouvoir de décision du Conseil	42
(ii) Pouvoir de réglementation du Conseil	43
3. La direction générale	45
a) Les organes d'administration de la direction générale	45
(i) La direction de l'administration générale du personnel et de la formation	46
(ii) La direction financière	47
(iii) Les directions techniques	48

	Pages
- Direction de l'exploitation de la navigation aérienne	48
- Direction de l'exploitation de la météorologie	48
- Direction de l'infrastructure radioélectrique	49
- Direction de l'infrastructure de génie civil	49
(iv) La mission de liaison à Paris	49
(v) L'agence comptable	50
b) Le directeur général	50
1. Nomination	50
2. Attributions	51
2.1 Le directeur général est le représentant quotidien de l'Agence	51
2.2 Le directeur général administre le personnel	52
(i) Catégories de personnel	52
(ii) Recrutement du personnel d'encadrement	55
(iii) Africanisation du personnel	56
(iv) Privilèges et immunités du personnel	60
(v) Caractère international du personnel	66
 <u>Section II</u> Les organes locaux: les représentations dans les Etats membres	 68
1. Rôle des représentations	68
2. Rapports entre représentants et directeurs de l'aviation civile	68

	Pages
<u>Chapitre II : Fonctionnement de l'ASECNA</u>	70
<u>Section I</u> Missions de l'ASECNA	70
1. Missions principales	70
a) Conception, réalisation et gestion des aéroports internationaux des Etats membres	70
b) Gestion des écoles inter-Etats de l'aviation civile et de la météoro- logie	73
(i) L'Ecole africaine de la météoro- logie et de l'aviation civile - EAMAC	73
(ii) Les Ecoles régionales de Douala et de Dakar	80
2. Missions secondaires	83
a) Assistance technique aux Etats intéressés	84
b) Constatation des infractions à la réglementation de la navigation aérienne	86
<u>Section II</u> L'ASECNA: établissement public multinational	87
1. Définition de l'établissement public international	88
2. Personnalité juridique de l'Agence	89
3. Autonomie financière de l'Agence	91
a) Le régime financier	91
b) Les ressources	93
1. Les redevances	93
1.1 Définitions	94
1.2 Fondements juridiques des redevances	95

	Pages
- L'article 15 de la Convention de Chicago	95
- L'article 4 de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux	99
1.3 Directives du Conseil de L'OACI en matière de redevances	99
- Déclaration du Conseil aux Etats contractants sur les redevances d'aéroports	100
- Déclaration du Conseil aux Etats contractants sur les redevances d'installations et services de navigation aérienne de route	102
1.4 Système des redevances à l'ASECNA	106
1.5 Système des redevances de route à l'EUROCONTROL	115
2. Les autres sources de recettes	119
4. Régime fiscal et douanier	125
a) Immunités fiscales	126
b) Exemptions douanières	127
<u>Section III</u> L'ASECNA et les autres organisations internationales	127
1. L'ASECNA et l'OACI	128
2. L'ASECNA et l'OM.M.	130

	Page
<u>Chapitre III : Parallèle entre l'ASECNA, la COCESNA et l'EUROCONTROL</u>	134
<u>Section I</u> Les différences et les analogies entre l'ASECNA, la COCESNA et l'EUROCONTROL	134
1. Les trois organisations régionales de sécurité aérienne et de Convention de Chicago	134
2. Le champ d'action des trois organisa- tions	138
a) L'EUROCONTROL: espace aérien supérieur	138
b) Les organisations américaine et africaine	145
3. Le financement	149
<u>Section II</u> Le domaine d'application des droits nationaux dans les trois conventions	151
1. Application des lois et règlements nationaux en matière de contrôle de la circulation aérienne	152
2. Responsabilité des services internationaux de contrôle de la circulation aérienne	154
<u>Deuxième partie</u> <u>Aspects économiques et techniques                   de l'ASECNA</u>	158
<u>Chapitre I : Infrastructure aéronautique des Etats                   membres de l'ASECNA</u>	159
<u>Section I</u> Trafic des principaux aéroports gérés par l'AECNA	159
1. Facteurs qui expliquent l'accroissement du trafic	159

	Page
a) Conséquences de l'accession à l'indépendance des Etats africains francophones	159
b) Création de la compagnie multinationale Air Afrique	160
c) Développement du fret aérien	161
d) Développement du tourisme	162
2. Mouvements d'aéronefs	162
3. Trafic passagers	165
4. Trafic de fret	166
5. Unités de trafic	167
<u>Section II</u> Impact de la progression du trafic sur l'infrastructure aéronautique au sol	170
<u>Section III</u> Financement des opérations d'équipement	172
<u>Chapitre II : Les principales réalisations de l'ASECNA</u>	177
<u>Section I</u> Infrastructure	177
<u>Section II</u> Navigation aérienne	184
<u>Section III</u> Installations météorologiques	186
<u>Conclusion</u>	188
<u>Annexes</u>	195
<u>Bibliographie</u>	266

## Introduction

Le choix de l'ASECNA (1), comme objet de cette étude, est motivé par des raisons diverses. C'est tout d'abord l'intérêt porté d'une manière générale à la coopération dans le cadre africain qui a inspiré ce choix. L'ASECNA se présente comme un exemple d'organisation à travers laquelle la coopération africaine et malgache a fait montre d'une réussite dans un domaine faisant pourtant appel à des techniques les plus sophistiquées. En outre, depuis sa création, l'Agence a été régie successivement par deux conventions (2) qui ont été adoptées dans un contexte politique et économique différent. L'idée de comparer, la convention originale de Saint-Louis à celle de Dakar, a exercé une influence non négligeable sur notre choix. Nous avons envisagé d'étendre cette comparaison à des

---

(1) Nous utiliserons indifféremment l'abréviation "ASECNA", ou Agence.

(2)a) La convention originale créant l'ASECNA a été signée à Saint-Louis du Sénégal le 12 décembre 1959 entre le Premier Ministre de la République française et les Etats africains ci-après: République Unie du Cameroun (adhésion à l'Agence le 5 janvier 1961), République Centrafricaine, République du Congo, République de Cote d'Ivoire, République du Dahomey, République Gabonaise, République de Haute-Volta, République Islamique de Mauritanie, République Malgache, République du Niger, République du Sénégal et République Soudanaise (Fédération du Mali), République du Tchad.

b) La convention de Saint-Louis a été remplacée par la convention de Dakar signée le 25 octobre 1974 et entrée en vigueur en 1976: Mêmes parties contractantes moins la France.

organismes du même genre qui existent en Europe (3) et en Amérique centrale (4).

A notre connaissance, depuis l'adoption de la convention de Dakar du 25 octobre 1974, il n'existe pas de littérature sur notre sujet. Nous avons effectué un voyage d'études auprès de la direction générale de l'ASECNA à Dakar.

Quelques considérations historiques permettront de mieux comprendre les raisons d'être de l'ASECNA, son originalité par rapport aux autres organismes similaires, le changement intervenu dans la politique de l'Agence depuis l'adoption de la convention de Dakar.

#### 1. Aperçu historique

##### a) Organisation administrative de l'aviation civile dans l'union française

L'organisation de l'aviation civile dans l'Union française reposait sur plusieurs textes essentiellement constitués par le décret - loi du 1er novembre 1936, l'ordonnance du 18 octobre 1945 et par un décret du 12 juin 1947.

Le décret du 1er novembre 1936 définissait les attri-

- 
- (3) EUROCONTROL "Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne", créé par la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne, signée à Bruxelles, le 13 décembre 1960, par la République Fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Royaume-Uni, le Grand Duché de Luxembourg et le Royaume des Pays-Bas.
- (4) Office des services de navigation aérienne de l'Amérique centrale, établi par la convention signée à Tegucigalpa le 26 février 1960 par le Costa Rica, el Salvador, le Guatemala, le Honduras et le Nicaragua.

butions du Ministre de l'Air et du Ministre des Colonies dans les colonies et pays du protectorat (relevant du Ministre des Colonies). Ce texte avait admis la compétence de principe du Ministre des Colonies, exercée par le biais des gouverneurs généraux. Le Ministre de l'Air ne devait donc intervenir que lorsqu'il s'agissait de donner des avis techniques, prêter du personnel ou assurer sa formation. Toutefois, l'établissement des lignes reliant la métropole ou l'étranger aux colonies relevait de la compétence du Ministre de l'Air. Selon le décret-loi de 1936, l'administration aéronautique se trouvait quelque peu dispersée entre les mains des gouverneurs généraux. Ce texte distinguait sans doute les lignes locales et les lignes d'intérêt commun, mais n'en organisait pas la coordination (5). Après la deuxième guerre mondiale, le texte de 1936, qui fondait l'organisation aéronautique sur la compétence de principe du Ministre des Colonies, fut remplacé par divers autres textes inspirés de principes totalement différents: l'ordonnance du 18 octobre 1945 (qui d'ailleurs n'avait pas abrogé le décret-loi de 1936) et divers textes dont le plus important était un décret du 12 juin 1947 relatif au fonctionnement des services aéronautiques dans les territoires d'outre-mer.

---

(5) Cartou, Louis, Droit aérien, P.U.F., col. "THEMIS", Paris: 1963, page 129.

L'ordonnance du 18 octobre 1945 avait été publiée par le Gouvernement provisoire de la République française. Cette ordonnance distinguait deux sortes de réseaux aériens: d'une part, le réseau aérien impérial, constitué par les installations nécessaires à la navigation aérienne pour relier la Métropole aux divers territoires ou groupes de territoires d'outre-mer, d'autre part, le réseau aérien local, constitué par les installations nécessaires à la navigation aérienne affectées uniquement aux liaisons intérieures de chacun des territoires ou groupes de territoires d'outre-mer (6). Les autorités métropolitaines assuraient la responsabilité d'établir, d'aménager, d'équiper, d'entretenir le réseau impérial et d'assurer en même temps la sécurité de la navigation et de la circulation sur ce réseau. Elles assuraient également la sécurité de la navigation et de la circulation sur le réseau local. La gestion du réseau aérien local relevait de la compétence des autorités de qui dépendait le territoire ou groupe de territoires. A cet effet, l'on avait créé, dans chaque territoire ou groupes de territoires intéressés, une aéronautique civile locale constituée par des services techniques et administratifs. C'est ainsi que les directions de l'aéronautique civile d'outre-mer virent le jour.

Un décret no. 47-1069 du 12 juin 1947 avait pour objet de réglementer le fonctionnement du service de l'aéronautique civile dans les territoires d'outre-mer.

---

(6) André Roussel et Pierre Simon, "Organisation administrative de l'aéronautique civile dans les territoires

Le directeur de l'aéronautique civile était dans ces territoires, le représentant du Ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme (S.G.A.C.C.) auprès du chef du territoire auquel il était directement subordonné. Il appliquait les directives générales et les instructions ponctuelles qu'il recevait de son administration centrale en ce qui concernait l'aéronautique civile d'intérêt général. En outre, en sa qualité de responsable de l'aéronautique civile d'intérêt local, dans le cadre de l'organisation administrative du territoire, il était chargé de faire appliquer les directives qu'il recevait du chef de ce territoire. A ce double titre, il participait à l'établissement du programme d'exploitation des lignes aériennes et à l'étude de toutes les questions d'infrastructure. Il définissait les besoins de l'aéronautique civile et suivait ses réalisations, assurait la sécurité de la navigation aérienne et contrôlait la circulation aérienne (7). Les dispositions de ce décret avaient été rendues applicables au territoire de Madagascar par un arrêté du 2 février 1948, au territoire de l'AOF par un arrêté du 9 février 1948, au territoire de l'AEF par un arrêté de la même date (8).

---

(7) Ibid. page 289.

(8) Le Togo et le Cameroun, faisant l'objet de mandats, étaient rattachés respectivement aux directions de l'aéronautique civile en A.O.F. et en A.E.F., bien que le rattachement administratif de ces territoires à l'A.O.F. et à l'A.E.F. ait été supprimé en 1946.

Aux textes organisant l'aéronautique civile, il faut ajouter l'application outre-mer de l'ordonnance du 2 novembre 1945 portant unification des services de la météorologie .

Telles étaient les dispositions législatives sur lesquelles était fondée l'organisation de l'aviation civile dans l'Union française avant la transformation de celle-ci, dont le début fut marqué par la loi-cadre du 23 juin 1956 (9).

b) Répartition des dépenses d'infrastructure

(i) Les principes de l'ordonnance No. 45.2.401 du 18 octobre 1945

Les articles 15 et 16 de cette ordonnance disposaient que:

1<sup>o</sup>) Les crédits nécessaires à l'établissement et au fonctionnement des services et installations de l'aéronautique civile impériale sont inscrits au budget du Ministère de l'Air (remplacé, depuis, par le Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, auquel avaient été dévolus les pouvoirs du Ministère de l'Air en matière d'aviation civile);

2<sup>o</sup>) les territoires intéressés pourront être appelés à

- 
- (9) La loi-cadre de 1956 avait doté les territoires d'Afrique Noire d'un embryon de gouvernement.  
- voir A.F.D.I., (1956), bibliographie systématique pp. 951-952.  
- voir A.F.D.I., (1957), bibliographie systématique pp. 948-949.  
- voir De Lusignan Guy, L'Afrique Noire depuis l'indépendance - L'évolution des Etats francophones, (chapitre 1er: "Le Général de Gaulle et l'Afrique"), Fayard, 1970, pages 26, 29.

participer aux charges de l'infrastructure du réseau impérial dans la mesure où le réseau aérien local bénéficie des installations du réseau impérial;

3°) les dépenses engagées pour l'aéronautique civile locale dans les différents territoires sont à la charge du budget de ces territoires;

4°) le budget de l'Etat peut y participer sous forme de subvention lorsque les projets concernant les travaux et le fonctionnement des installations intéressent le réseau aérien impérial ou que des charges exceptionnelles sont imposées à ce sujet aux territoires considérés.

L'article 2 de la même ordonnance du 18 octobre 1945 stipulait que le Ministre responsable de l'aviation civile est chargé, non seulement "d'établir, d'améliorer, d'équiper, d'entretenir le réseau impérial et d'assurer la sécurité de la navigation et de la circulation sur ce réseau", mais encore d'assurer "la sécurité de la navigation et de la circulation sur le réseau local".

La législation applicable était celle de la métropole. Elle conduisait à faire une distinction entre les aérodromes qui pouvaient, selon leur importance, être à la charge soit du budget métropolitain, soit d'un budget local, et la sécurité de la navigation et de la circulation aérienne qui devait dans tous les cas être assurée par la métropole. L'ordonnance du 18 octobre 1945 posait donc nettement le principe d'une répartition des charges financières tout en admettant une certaine flexibilité quant à la répartition

effective de ces charges (10).

Il importe donc de rechercher comment les principes de l'ordonnance du 18 octobre 1945 ont été appliqués.

(ii) L'application des principes de l'ordonnance du 18 octobre 1945

Nous analyserons successivement les règles de la répartition des dépenses relatives aux aérodromes, aux installations radioélectriques et à la météorologie.

a) Aérodromes

Le critère de répartition des dépenses était fondé sur la classe de l'aérodrome considérée. La classification française reposait sur la nature du trafic auquel l'aérodrome était destiné et comprenait les quatre classes suivantes (11):

- A - Transports réguliers à grande distance;
- B - Transports réguliers à moyenne et petite distance;
- C - Transport à la demande. Travail aérien. Taxis aériens. Tourisme;
- D - Tourisme élémentaire. Ecole.

Tout aérodrome de classe A était nécessaire aux liaisons entre territoires ou fédérations et avait de ce fait, les caractéristiques d'un aérodrome "impériale". De même, les aérodromes de classes C et D faisaient partie du réseau local, du point de vue de l'aviation civile. Le cas des aérodromes de classe B était beaucoup plus complexe car les transports

---

(10) Marcel Pascal, "Répartition des dépenses d'infrastructure entre la Métropole et les Territoires d'outre-mer". R.G.A., No. 2 (1950), pp. 272-278.

(11) Ibid. p. 274; voir aussi Guinchard, M. "Les problèmes de la classification des aérodromes" RFDA (1958) T. 2, p. 2

auxquels ces aérodromes étaient destinés pouvaient, suivant les cas, être des transports intérieurs au territoire ou bien, au contraire, des transports entre territoires. Un aérodrome de classe B pouvait donc, suivant les cas, être incorporé soit dans le réseau "impérial" soit dans le réseau "local".

L'incorporation d'un aérodrome au réseau impérial ou au réseau local avait pour objet de déterminer quelle était la collectivité responsable de la création, de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation de cet aérodrome.

b) Installations radioélectriques

Les installations radioélectriques désignées par le terme d'aides à la navigation aérienne garantissent la sécurité de la navigation le long de certaines routes aériennes. Le critère de répartition des aides à la navigation aérienne reposait sur l'importance prépondérante qu'elles présentaient soit pour le réseau aérien impérial, soit pour le réseau aérien local. Les aides à la navigation étaient classées dans les trois catégories suivantes (12):

- 1<sup>o</sup>) Centres de télécommunications installés sur les aérodromes impériaux: impériaux;
- 2<sup>o</sup>) Centres de télécommunications qui, bien qu'installés sur des aérodromes locaux, sont indispensables pour assurer la sécurité de la navigation aérienne impériale ou mondiale: impériaux;

---

(12) Ibid. p. 275.

3<sup>o</sup>) Centres de télécommunications installés sur des aérodromes locaux et ne présentant d'intérêt que pour la sécurité de la navigation aérienne locale: locaux.

c) Météorologie.

Un arrêté interministériel (Travaux publics - France d'outre-mer) du 14 décembre 1946 précisait les modalités de répartition des dépenses des services de la météorologie entre le budget métropolitain et les budgets locaux des territoires relevant du Ministère de la France d'outre-mer. Cet arrêté admettait que le budget métropolitain devait supporter toutes les dépenses afférentes à la création, à l'installation et au fonctionnement des stations météorologiques du réseau synoptique de protection de la navigation aérienne.

Le régime juridique que nous venons d'examiner a de nos jours largement perdu de son importance. En effet, les territoires d'outre-mer qui présentaient pour l'aviation civile le plus grand intérêt étaient ceux constitués par l'Afrique occidentale française, l'Afrique équatoriale française et Madagascar. Or, tous ces territoires ont évolué jusqu'à la sécession et l'indépendance. Toutefois, ces considérations historiques permettent de bien comprendre qu'avant la création de l'ASECNA, c'est la France seule qui assurait la responsabilité du trafic aérien pour l'ensemble de l'Union française. Sur le territoire de la République, le Secrétariat Général à l'aviation civile et commerciale (S.G.A.C.C.), incorporé au Ministère des Travaux Publics,

était l'organisme responsable du transport aérien sur le plan gouvernemental. C'est par l'intermédiaire de ses services (13) qu'étaient gérés les biens et moyens matériels, l'infrastructure, nécessaires à la sécurité aérienne. Cette mission était accomplie par la France en application de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale (7 décembre 1944) dont l'article 2 dispose que "aux fins de la présente convention, il faut entendre par territoire d'un Etat les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit Etat" (14).

c. Evolution ultérieure

L'administration de l'aviation civile dépendait de l'organisation administrative générale de l'Etat. Or, les mutations profondes dont celle-ci avait fait l'objet avaient eu des répercussions sur l'administration de l'aéronautique civile. L'évolution de l'administration des pays d'outre-mer s'était précipitée à partir de la loi-cadre du 23 juin 1956 et des décrets pris pour application. Ces textes avaient "décentralisé" l'Union Française. La Constitution française de 1958, en substituant à l'Union Française relativement centralisée, une communauté fondée sur l'association librement consentie d'états autonomes, ne pouvait manquer, entre autres, de poser le problème de la réorganisation des

---

(13) Inspection générale des bases, direction des transports aériens, direction de la navigation aérienne, direction des bases, service de l'aviation légère et sportive.

(14) Situation qui a évolué depuis, tous les Etats membres sont devenus membres de l'OACI.

services de l'aéronautique civile outre-mer. Certaines contradictions devaient apparaître entre l'affirmation de la personnalité des jeunes Etats, et les préoccupations de normalisation, d'uniformisation inhérentes à l'organisation des transports aériens (15).

d. Genèse de l'ASECNA

Au début des années 1959, il fallait mettre au point, d'un commun accord entre les treize Etats de la communauté et dans le cadre de l'article 78 de la constitution de 1958, une organisation qui, tenant compte des impératifs propres au transport aérien, sauvegarderait néanmoins l'autonomie des Etats. Une décision prise dans le cadre de la communauté le 30 avril 1959 et portant sur l'organisation générale des transports extérieurs et communs prévoyait que, dans les domaines qui relèvent de leurs compétences propres, notamment en ce qui concerne les transports aériens d'intérêt local, les Etats membres de la communauté prennent toutes les dispositions en vue de l'harmonisation de leur action dans la mesure où elle prolonge celle de la communauté (16). Les discussions et l'élaboration de la convention ASECNA (17) eurent lieu dans le courant de l'année 1959. Dans sa forme primitive, le projet était dénommé A.G.I.A.M. (Agence de Gestion de l'Infrastructure Aéronautique) et l'organisme

---

(15) Mangenot, M. "L'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar". La Revue administrative, (janvier, février 1960), pp. 62-64.

(16) Voir à ce sujet J. de Lanversin, "L'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar". R.G.A. (no. 3, 1960), p. 215.

(17) Il s'agit bien de la convention originale de Saint-

créé devait avoir des attributions beaucoup plus vastes s'étendant à la totalité des problèmes d'infrastructure. C'est à la suite de la réunion du Conseil exécutif de Tananarive que fut mise au point la formule définitive dite ASECNA. Le 12 décembre 1959, à l'occasion de la tenue du sixième Conseil exécutif de la communauté à Saint-Louis du Sénégal, la convention qui allait régir la nouvelle organisation fut présentée à la signataire des autorités compétentes (18). La convention créant l'ASECNA avait été signée avant l'éclatement de la communauté.

## 2. Raisons de la création de l'Agence

A ses origines, l'ASECNA se présentait comme une sorte de compromis entre les impératifs politiques, techniques et économiques.

### a) Impératifs politiques

Dans le cadre de l'Union Française (19), la loi cadre du 23 juin 1956 avait essayé d'opérer une assez forte décentralisation. Toutefois, les territoires africains se trouvaient toujours dans une situation de dépendance de peuples colonisés. L'éveil des souverainetés africaines et l'évolution que connurent dès 1954 (20) les relations de la France avec certaines de ses dépendances allaient

---

(18) Le Premier Ministre de la République Française et douze chefs d'Etats de la communauté avaient signé la convention donnant naissance à l'ASECNA.

(19) L'Union Française fut créé en 1946 par la constitution de la IVème République. Elle fut une première étape dans l'évolution des rapports entre la métropole et ses colonies.

(20) 1954: Fin de la guerre d'Indochine, début des événements d'Algérie (1er novembre 1954).

sans doute précipiter le processus de décolonisation. S'agissant de l'évolution des relations avec l'Afrique Noire, il faut noter que ces pays voulaient une autonomie interne plus complète que celle de l'Union Française; ils manifestaient clairement leur intention de n'obtenir cette transformation qu'en maintenant les liens étroits avec la France (21).

Lorsque le Général de Gaulle accéda au pouvoir, il annonça le 13 juin 1958 son intention de réformer l'Union Française (22). Le titre XII de la nouvelle constitution (4 octobre 1958) créant la communauté avait été soumise à un référendum. Voter en faveur de la nouvelle constitution impliquait accepter en quelque sorte de s'unir à la France, chacun conservant la totale liberté de son administration et de son gouvernement. Cela signifiait donc, d'une part, la reconnaissance d'une autonomie interne totale et, d'autre part, celle de la nécessité d'établir de grands ensembles économiques, politiques et culturels aux fins de ne pas balkaniser le continent africain. Par contre, un vote négatif de cette constitution revenait à choisir l'isolement pur et simple et la rupture complète avec la France. La France s'était engagée à aider les Etats africains dans le seul cadre de la communauté. Les territoires de l'ancienne A.O.F., de l'ancienne A.E.F. et de

---

(21) Michel B. Monlau, "Le transport aérien en Afrique Noire francophone et les accords bilatéraux franco-africains". Thèse de maîtrise non publiée, Université McGill, août 1975, p. 2.

(22) De Lusignan, Guy, op.cit., pp. 17 et ss.

Madagascar avaient accepté la nouvelle constitution à une majorité écrasante. Seule la Guinée vota "non" à 95%. Sékou Touré avait déclaré, peu avant le référendum: "nous préférons la pauvreté dans la liberté à la richesse dans l'esclavage" (23). Le vote positif conduisait évidemment à remettre en cause le système antérieur dans lequel la France assumait l'ensemble des responsabilités juridiques, techniques et financières, en matière de circulation aérienne.

"Le bon outil technique, créé et dirigé par la République Française, n'était plus adapté à la réalité politique et quelque excellente qu'ait pu être la technique, il n'était pas question de la maintenir aux dépens de la politique" (24).

La solution trouvée fut la création de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar. Cette Agence se substitua dans leur activité et dans leur patrimoine aux anciennes directions de l'aviation civile et l'A.E.F.-Cameroun, de l'A.O.F. et de Madagascar, lesquelles dépendaient directement du S.G.A.C.C.

b) Impératifs techniques

La création de l'ASECNA avait coïncidé avec l'entrée en service des avions quadri réacteurs. Ces nouveaux appareils, volant deux fois plus haut et deux fois plus

---

(23) C'est le 25 août 1958 à Conakry (Guinée) que le Général de Gaulle avait rencontré le Président Sékou Touré. Extraits du discours du 25 août: voir De Lusignan, op.cit., p. 31, notes 2 et 3.

(24) San Marco, "L'ASECNA", Transports, (mars-avril, 1961), p. 31.

vite, exigeaient des mesures nouvelles et urgentes en particulier dans le domaine des télécommunications (réduction des temps de transmission et automatisation), de la radionavigation (installation de VOR) (25) et de l'atterrissage (installation d'ILS (26) et balisage haute intensité), de la météorologie et de l'infrastructure aéroportuaire (allongement et renforcement de piste, extension d'aires de stationnement et d'aérogares). Par ailleurs, en 1959, les seuls aéroports aptes à recevoir les premiers quadrimoteurs étaient ceux de Dakar, Niamey, Douala, Brazzaville et Abidjan (27). Il était ainsi apparu aux jeunes Etats africains, qui étaient à l'aube de leur indépendance, que pour assurer une sécurité la meilleure possible et aux moindres frais, il était nécessaire de grouper les espaces aériens qu'ils géraient. Une solution contraire eut été surprenante à l'heure où l'ensemble des nations entendait résoudre le problème de la régionalisation

---

(25) V.O.R. = Very high frequency omnidirectional range, c'est-à-dire le système de radio-phare omnidirectionnel.

(26) I.L.S. = Instrument Landing System, c'est-à-dire le système d'atterrissage aux instruments. Les communications, au lieu de passer par la voie manuelle, étaient remplacées par des télétypes, ce qui constituait une source de dépense extrêmement importante.

(27) Tous ces aéroports faisaient partie du réseau impérial.

des contrôles aériens. Ainsi, dans le cas de l'ASECNA, non seulement l'évolution des conditions générales de la circulation aérienne (28), mais aussi des données propres au contexte économique des pays sous-développés, militaient en faveur d'une coopération inter-étatique pour assurer l'efficacité et la sécurité du transport aérien.

### c) Impératifs économiques

Les considérations économiques avaient une importance particulière dans le cadre des Etats issus de la communauté. Après leur accession à la souveraineté internationale, les jeunes Etats allaient être confrontés à plusieurs problèmes dans tous les secteurs de la vie économique. Dans le domaine de l'aviation civile, l'infrastructure exigée par "l'âge de la réaction" était coûteuse et sophistiquée sans toutefois être immédiatement rentable. En plus, le problème de la main-d'oeuvre qualifiée se posait à cette époque avec une certaine acuité. L'Agence se présentait ainsi, comme une des solutions les moins onéreuses, compatibles avec la sécurité aérienne et la progression du trafic aérien.

De nos jours, les raisons d'ordre technique et économique sont encore valables. Les arguments politiques qui

---

(28) P. Gaudeau, "Les nouvelles exigences du contrôle du trafic aérien", R.G.A., (1956), p. 256. Sur l'évolution antérieure: voir P. de la Pradelle, "Le développement de l'aviation civile et l'évolution du droit aérien interne", D. 1945, chronique, p. 33.

avaient présidé à la création de l'Agence n'ont plus qu'un intérêt historique (29).

Par rapport à EUROCONTROL et COCESNA, l'Agence possède certaines caractéristiques qui lui sont propres.

3. Particularités de l'Agence par rapport à d'autres organisations de même nature

Sous le régime de la convention de Saint-Louis du Sénégal, l'ASECNA se présentait comme un instrument d'assistance technique et de coopération en matière de sécurité aérienne.

a) Organisme d'assistance technique

Le caractère d'assistance technique peut s'expliquer par des considérations historiques. L'ASECNA était le

"résultat d'une déconcentration de l'administration française de l'aviation civile, le Secrétariat général à l'aviation civile. Cette opération fut rendue nécessaire par la décolonisation effectuée par la France en Afrique, à partir de 1956. La décolonisation s'accompagne généralement d'une assistance fournie par l'ex-puissance colonisatrice à L'Etat nouveau. La collaboration est substituée à la dépendance" (30).

Dans une première phase (jusqu'en 1974), la participation de la France était largement majoritaire (31). La France y occupait une place très importante par ses techniciens et par ses crédits. Au début, le budget de l'Agence était alimenté par transfert à celle-ci des crédits antérieurement

---

(29) Voir Infra, pp. 23-24.

(30) Maurice Tancelin, "L'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar", R.G.A.E. (No. 3, 1965), p. 281.

(31) Voir article 19 du cahier des charges annexé à la

prévus au budget du S.G.A.C.C. pour les ex-territoires d'Afrique occidentale française, d'Afrique équatoriale française et de Madagascar (32).

De nos jours, l'assistance technique de la France n'a plus la même importance que dans le passé. Depuis 1974, le capital humain et financier, mis par la France à la disposition de l'Agence, est en diminution progressive avec la politique d'africanisation prônée par la Convention de Dakar (33). Toutefois, si la caractéristique d'assistance technique est appelée à disparaître, les Etats africains continueront à utiliser l'Agence au même titre que les Etats européens utilisent EUROCONTROL pour les mêmes raisons techniques et économiques (34). L'Agence continuera à fonctionner comme instrument de coopération technique entre les Etats.

b) Organisme de coopération

Pillet avait souligné en 1898 (35) le caractère de dépendance réciproque en matière de commerce international:

"la véritable situation des Etats dans le commerce international est une situation d'interdépendance. A ce titre, l'interdépendance, loi sociale de notre époque, vaut mieux qu'une indépendance barbare."

---

(32) Mangenot, M., op.cit., renvoi 15.

(33) Voir infra, pp. 56-60; pp. 119 et ss.

(34) Sanmarco, Louis, "Why ASECNA", Interavia, (3/1962), p. 341.

(35) R.G.D.I.P., (1898), pp. 86 et 88, cité au Dictionnaire de la terminologie du droit international, sous "interdépendance", p. 341.

De nos jours, la coopération s'est imposée avec la prise de conscience de plus en plus marquée de l'existence d'intérêts mutuels, communs à tous les membres de la société internationale.

"Nous allons vers une situation où c'est le refus de l'interdépendance des Etats qui ne peut être présumé" (36).

Cette importante question de la coopération n'a pas échappé aux gouvernants africains qui, dans la charte de l'OUA, étaient résolus

"à réaffirmer les liens entre leurs Etats en créant des institutions communes et en les renforçant" (37), à coordonner et à harmoniser leurs politiques générales, notamment dans les domaines d'économie, des transports et communications..." (38).

---

(36) Jenks, "Interdependence as the basic concept of contemporary international law", in *melanges Rolin, Pedone*, Paris, 1964, p. 148. De même Friedman parle de "l'anachronisme de la souveraineté nationale". The changing structure of international law, London, Stevens, 1964, pp. 35-37; le juge Alvarez définit le nouveau droit international comme "un droit d'interdépendance sociale". Voir C.I.J. Rec. 1947-48, pp. 68-69, Rec. 1949, pp. 40-42. Rec. 1950, pp. 13-14-175-176. Rec. 1952, pp. 124-125-129. La doctrine soviétique y est très hostile car elle reste attachée à la "notion de souveraineté qui est à la base du droit international contemporain". Voir Krylov, S., "Les notions principales du droit des gens: la doctrine soviétique du droit international", 70.R.C.A.D.I. (1947-I), pp. 411-475 et notamment pp. 435 et 451-452.

(37) Préambule de la charte.

(38) Charte de l'OUA, art. 2.2.b, cité par Lessedjina Ikwame I Pu'ozia, La coopération multilatérale inter-africaine en aviation civile. Presses universitaires du Zaïre: 1977, p. 16.

Depuis, l'OUA a suivi avec intérêt les activités des organes communs de transport aérien en Afrique. Le souci de l'OUA pour ce moyen de communication peut être résumé par ces quelques extraits du discours prononcé par le Secrétaire général administratif de l'OUA à l'occasion de la création de la CAFAC:

"...les dirigeants de l'OUA ont si bien senti cette nécessité que, dès leur première rencontre au sein de notre Organisation, ils ont fait appel à tous les gouvernements pour qu'ils mettent en commun leurs ressources et leurs expériences en matière de transports aériens afin de garantir à ces derniers un développement coordonné qui en fasse le point de départ de l'unité économique de l'Afrique..." (39).

Comment s'est traduite l'idée de coopération dans le cadre de l'ASECNA?

Les Etats membres d'EUROCONTROL et de COCESNA ont accepté d'apporter des limitations à leur souveraineté pour des considérations tirées de l'uniformisation de "l'ordre technique international" dans le domaine de l'aviation civile (40). En Afrique Noire, une sorte de coopération de fait avait préexisté aux souverainetés nationales. Monsieur Tancelin (41) rapporte que les chances de coopération étaient donc meilleurs que dans les hypothèses

---

(39) Discours prononcé par le Secrétaire général administratif de l'OUA lors de la création de la CAFAC.

(40) R.H. Mankiewicz, "Organisation internationale de l'aviation civile", A.F.D.I. (1956), p. 643, cité par J. de Lanversin, op.cit., renvoi 16, p. 211.

(41) Op.cit., renvoi 30.

européenne et américaine. Après leur indépendance, les Etats africains avaient le droit de revendiquer la gestion de l'espace aérien situé au-dessus de leur territoire respectif (42). Une telle revendication aurait conduit à une balkanisation de l'espace aérien dans un domaine où le progrès technique exige la construction de grands ensembles. Conscients des exigences de la technique aéronautique, ceux-ci ont consenti des concessions de souveraineté majeures pour constituer un outil commun de la navigation aérienne. Chacun des Etats membres a délégué à l'Agence la charge d'assurer la sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien au-dessus de son territoire. Dans le cadre de l'ASECNA, la coopération serait davantage due à l'insuffisance du capital humain et économique. L'idée de coopération servira désormais de fondement à l'existence de l'Agence, étant donné la disparition progressive du caractère d'assistance technique. Les Etats africains membres doivent assumer pleinement leur responsabilité car l'avenir de l'Agence envisagée comme organisme de coopération entre les Etats dépendra, dans une large mesure, des moyens financiers que celle-ci aura à sa disposition.

Le virage politique amorcé depuis 1972 a amené les Etats membres de l'ASECNA à adopter la nouvelle convention

---

(42) "Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire".  
Convention de Chicago, article 1er.

de Dakar.

4. La Convention de Dakar du 25 octobre 1974 (43)

a) Raisons d'être de cette nouvelle convention

Sous le régime de la convention originale de Saint-Louis, les Etats africains membres avaient confié à l'Agence le soin de gérer (44) leurs aéroports internationaux. L'équipe dirigeante était française. Après quinze années de fonctionnement, les dirigeants africains ont manifesté la volonté d'africaniser (45) et d'élargir le domaine d'activité de l'Agence dans un souci d'efficacité et d'harmonisation des investissements. Il fallait donc adapter la convention originale à l'évolution politique et

---

(43) Entrée en vigueur en 1976, cette convention abroge et remplace l'ancienne convention de Saint-Louis 12 décembre 1959. La convention de Dakar a été signée par les mêmes parties contractantes moins la France.

(44) Convention de Saint-Louis, art. 2.

(45) "Conférence à Paris des Ministres de tutelle de l'ASECNA", Air et Cosmos 521, (16 mars 1974, p. 9. La décision de réformer l'Agence avait été prise dès l'année 1972; en novembre 1973 les ministres de tutelle de l'ASECNA arrêtaient, à Bangui, l'agenda de l'africanisation; juin 1974: un comité arrêtaient à Lomé les principes de l'africanisation; 24 et 25 octobre 1974: signature de la convention à Dakar; 17 novembre 1974: nomination des premiers directeurs africains. Information recueillie directement de Monsieur Paul Malekou, directeur général de l'ASECNA.

économique des Etats africains en se débarrassant autant que possible des structures juridiques héritées de l'époque coloniale, structures extraverties, servies par des instruments inadéquats. Les Etats membres ont donc adopté une nouvelle convention qui semble être beaucoup plus conforme aux intérêts spécifiquement africains.

Les rédacteurs de la convention de Dakar n'avaient pas oeuvré dans un vide juridique. Bienque plusieurs dispositions de la convention originale de Saint-Louis soient reprises par la convention de Dakar, celle-ci innove sur de nombreux points.

b) Innovations

Nous allons essayer de dégager les innovations en comparant les deux conventions dans leur contexte juridique, politique et économique.

La convention de Saint-Louis autorisait aux seuls Etats africains membres de l'OCAM à devenir membres de l'Agence. Bref, le champ d'action de l'Agence était limité aux anciennes colonies de la France en Afrique Noire. La convention de Dakar prévoit que n'importe quel Etat africain, anglophone ou francophone, peut devenir membre de l'Agence. La convention est ouverte à l'adhésion de tout Etat intéressé (44 bis). Elle laisse à tout Etat membre la possibilité de la dénoncer sous réserve d'en aviser l'Etat dépositaire avec un préavis de six mois (45 bis). Des résolutions prises

---

(44 bis) Convention de Dakar, art. 17.

(45 bis) Convention de Dakar, art. 21.

au cours de la première réunion du comité des ministres de tutelle à Niamey (30 juillet 1975) complètent les dispositions de la convention et invitent l'Agence à recourir à la coopération avec tout Etat développé et les organisations internationales susceptibles de concourir au développement de l'aviation civile et de la météorologie. Bien qu'elle privilégie la coopération avec la France qui demeure le premier partenaire statutaire, la nouvelle convention de Dakar étend le champ de la coopération à d'autres Etats industrialisés. Par ailleurs, l'article 2 de la convention de Dakar élargit davantage la mission de l'Agence en la chargeant de la "conception, de la réalisation et de la gestion des installations et services" alors que la convention originale ne confiait que la gestion des "installations et services" (46). Les Etats membres ont procédé à l'africanisation des structures et des cadres de direction. L'institutionnalisation d'un comité des Ministres (47), le transfert du siège de Paris à Dakar (48), l'égalité des voix instaurée au sein du conseil d'administration (49), l'existence d'une disposition sur le règlement des différends entre Etats signataires (50), l'installation des services d'exploitation et d'études à Dakar, la nomina-

---

(46) Convention de Saint-Louis, art. 2.

(47) Convention de Dakar, art. 3.

(48) Statuts, art. 1.

(49) Statuts, art. 6.

(50) Convention de Dakar, art. 20.

tion des cadres africains à la tête de la Direction Générale constituent les principales mesures qui ont été prises pour asseoir l'Agence et lui donner l'allure d'une institution spécifiquement africaine. L'enregistrement de la convention de Dakar à l'OACI (51), sa signature par tous les Etats membres, la ratification par plus de six Etats membres ont rendu exécutoires l'ensemble de ses dispositions (52). Par rapport à son prédécesseur, la convention de Dakar autorise expressément l'Agence à intervenir dans d'autres Etats que les Etats membres (53).

Tout au long de nos développements, nous prendrons le soin de souligner et de commenter l'apport original de la convention de Dakar.

L'une des idées centrales de cette thèse est que dans le domaine de la sécurité de la navigation aérienne, on est passé d'un régime de souveraineté étatique à la coopération internationale. Souveraineté, interdépendance, coopération constituent, entre autres, les thèmes majeurs de la thèse. La création de l'ASECNA apporte une solution africaine au problème de "l'internationalisation du contrôle de la circulation aérienne" (54) créé par le développement

---

(51) Convention de Dakar, art. 23.

(52) L'ASECNA est régie par trois textes qui forment un tout indissociable: la convention, les statuts et le cahier des charges; c'est ce qui ressort de l'article 16 de la convention qui stipule que "l'organisation et le fonctionnement de l'Agence sont précisés dans les statuts et le cahier des charges ci-annexés".

(53) Convention, articles 11 et 12; statuts, art. 2.

(54) Convention de Dakar, préambule.

rapide des services aériens utilisant des avions à réaction volant à grande vitesse et à haute altitude.

Précisons que cette thèse a, avant tout, un caractère strictement juridique. Elle accorde une importance particulière aux aspects juridiques de la question. Toutefois, le souci de donner une vue globale sur la vie de l'Agence et son évolution nous a amené à aborder des questions d'ordre économique, financier et technique.

La première partie de cette thèse sera consacrée à l'étude des aspects juridiques et financiers de l'ASECNA; une deuxième partie, relativement moins importante, traitera de ses aspects économiques et techniques.

Première Partie

Aspects juridiques et financiers de l'ASECNA

Dans un premier chapitre, nous analyserons la structure de l'Agence. Un deuxième chapitre traitera de son fonctionnement. EUROCONTROL et COCESNA étant les équivalentes de l'ASECNA, nous consacrerons un troisième chapitre à une étude comparée des trois organisations.

## Chapitre I : Structure de l'ASECNA

Etant donné que l'ASECNA gère les biens matériels, "operational agency", on doit normalement trouver des organes locaux (Section II). Nous verrons en effet qu'il existe des représentations de l'Agence dans chaque Etat membres; celles-ci sont rattachées à des organes centraux (Section I).

### Section I Les organes centraux

L'Agence est placée sous la tutelle d'un comité des ministres chargés de l'aviation civile. Elle est administrée par un conseil d'administration assisté d'un Directeur Général.

#### 1. Le Comité des Ministres

##### a) Raison d'être du Comité des Ministres

Précisons que le Comité des Ministres est une création originale de la convention de Dakar (55). Ce comité existait en fait depuis 1972 et la convention de Dakar l'a institutionnalisé (56).

Avec l'africanisation, les Etats membres ont estimé que la politique générale de l'Agence doit être définie par les représentants des gouvernements. Le Comité des

---

(55) Pour le texte de la convention, voir notre Annexe.

(56) Convention de Dakar, art. 3.

Ministres a donc supplanté l'ancien conseil d'administration qui, sous le régime de la convention de Saint-Louis, se trouvait investi d'un pouvoir de décision même dans les matières qui sont généralement soumises dans les établissements publics à l'approbation d'une autorité administrative centrale.

#### b) Composition

La première réunion du Comité des Ministres s'est tenue à Niamey le 30 juillet 1975. Au cours de cette réunion, le comité adopta une résolution (57) qui fixe son règlement intérieur.

Le Comité des Ministres est composé des ministres chargés de l'aviation civile dans chaque Etat membre de l'Agence. Il est présidé par le ministre de l'Etat contractant dans lequel se tient la réunion. Chaque ministre peut être assisté d'un ou plusieurs experts. Le Président du Conseil d'administration et le Directeur Général de l'ASECNA assistent avec voix consultative aux séances du comité

#### c) Attributions

L'idée qui avait présidé à la création d'un Comité des Ministres était essentiellement politique. Il n'est

---

(57) Résolution No. c. M. 75-II-6, 30 juillet 1975.

donc pas étonnant que la convention de Dakar stipule que le comité est "l'organe de tutelle de l'Agence" et "définit sa politique générale" (58). Depuis 1974, sans toutefois s'écarter du marché traditionnel français, cette politique consiste à élargir les horizons de coopération à d'autres Etats industrialisés. En plus de ses attributions politiques d'ordre général, le Comité de Ministres est le seul organe compétent pour nommer à tous emplois de direction, le Directeur Général ou autres directeurs. Soulignons que les postes de direction ne sont pas attribués en fonction de l'importance des Etats au sein de l'ASECNA. En plus de la compétence technique, le critère de nomination est davantage guidé par un souci d'équilibre entre les différents Etats membres. Nous pensons qu'en plus des critères ci-dessus, celui de la contribution financière de chaque Etat devrait avoir une importance non négligeable. Le Comité des Ministres approuve la nomination du Président du Conseil d'administration (59).

#### d) Réunions et délibérations

L'article 4 de la convention de Dakar combiné avec la résolution du 30 juillet 1975 (60) déterminent les règles de fonctionnement interne du comité.

Le Comité des Ministres se réunit en session ordinaire au moins une fois par an sur convocation du ministre de

---

(58) Convention de Dakar, art. 3.

(59) Statuts, art. 7.

l'Etat dans lequel doit se tenir la réunion ordinaire annuelle, et qui assure la présidence du comité pour l'année considérée. Il se réunit en session extraordinaire sur convocation du ministre de l'Etat où se tient la réunion ordinaire annuelle:

- à la demande du tiers des Etats signataires;
- en cas de demande de réexamen d'une décision du conseil d'administration de l'ASECNA intéressant plusieurs Etats membres (61), selon les dispositions prévues à l'article 25 des statuts.

A l'issue de chaque réunion ordinaire, le Comité des Ministres désigne l'Etat dans lequel aura lieu sa prochaine réunion annuelle et en fixe la date. Le comité ne peut valablement délibérer que si les deux tiers au moins des ministres sont effectivement présents ou représentés. Les délibérations du comité sont prises à la majorité absolue des votants, sauf celles ayant une incidence financière. Pour ces dernières, la majorité des voix est fixée aux quatre-cinquièmes. Les délibérations du comité sont exécutoires. La Direction Générale de l'Agence assure le secrétariat des réunions qui sont généralement précédées par une réunion d'experts. Les membres du Comité des Ministres, les experts et d'une manière générale toute personne présente aux séances, sont tenus au secret des délibérations.

---

(61) Convention de Dakar, art. 4.

La manière dont ce comité fonctionne entraîne des implications sur le plan du droit international public. Nous venons de voir que les décisions du comité sont prises à la majorité et non à l'unanimité. Ceci signifie que les Etats sont obligés de se soumettre aux décisions prises à la majorité et de faire ainsi des concessions de souveraineté pour des impératifs techniques ou économiques. A mesure que le progrès développe les techniques, certaines tâches s'avèrent trop lourdes pour être assurées isolément de façon efficace par la plupart des Etats. L'interdépendance (62) de tous est devenue une réalité que l'on ne peut que constater en dépit du fait que les conventions internationales reflètent les notions de souveraineté. Si le Comité des Ministres est davantage un organe politique, le conseil d'administration se présente, dans la convention de Dakar, comme un organe technique.

## 2. Le conseil d'administration

### a) Constitution du conseil

#### (i) Composition du conseil

Sous le régime de la convention de Saint-Louis (63), il y'avait un déséquilibre au niveau de la répartition des sièges au conseil. La France était considérée comme un

---

(62) Dreyfus, Simone, Droit des relations internationales, Paris: 1978, p. 154.

(63) Pour le texte de la convention, voir Nicolas Mateesco Matte, Traité de droit aérien-aéronautique, 3ème édition, pp. 659-679.

"Primus inter pares" en ce sens qu'il y avait parité entre la représentation au conseil d'administration de la République française et l'ensemble des Etats africains réunis (64). Toutefois, l'article 3 de l'ancienne convention qui définissait cette parité lui conférait en même temps un caractère contingent, en la liant étroitement à la répartition des charges telle qu'elle résultait de l'ancien article 19 du cahier des charges. A la création de l'Agence, la République française devait contribuer pour 70% puis à partir de 1963 pour plus de 50% aux dépenses résultant des attributions propres de l'Agence et pour au moins 50% aux dépenses résultant des services confiés à l'Agence au titre de l'article 10 (65) de la convention. La participation de la France était en réalité supérieure à celle prévue dans la convention par le jeu des accords d'aide et de coopération. En outre, il était prévu que la composition du conseil d'administration de l'Agence, telle qu'elle était fixée à l'article 6 des statuts annexés à la convention de Saint-Louis, devait faire l'objet d'un réexamen chaque fois que l'évolution de la participation respective des Etats membres aux dépenses de l'article 2 (66) le justifiera (67).

---

(64) Convention de Saint-Louis, art. 3; statuts, art. 6.

(65) L'article 10 vise la gestion et l'entretien des aéroports secondaires des Etats membres.

(66) L'article 2 vise la gestion des aéroports internationaux des Etats africains membres.

(67) Idée tirée de la lettre de son Excellence Monsieur Jean Delagarde, Ambassadeur extraordinaire et Plénipotentiaire Haut-Représentant de la République française à Dakar, 2 mai 1966.

En 1972, la composition du conseil d'administration avait fait l'objet d'une modification qui, jusque là, avait laissé encore à la France une représentation exceptionnelle. Avec la révision de 1972, la composition du conseil passait de 24 à 22 membres, comprenant 14 représentants des pays africains et 8 représentants français. La représentation française avait donc diminué de quatre membres. La place prépondérante qu'occupait la France au sein du conseil s'expliquait par l'importance de sa contribution financière et le caractère d'organisme d'assistance technique qui était reconnu à l'ASECNA.

En effet, depuis 1974, l'Agence a acquis un visage africain et malgache. Traduisant la politique de l'africanisation, la convention de Dakar a instauré l'égalité des voix au sein du conseil d'administration. Désormais, le conseil est composé d'un délégué pour chaque Etat signataire (68). Les Etats désignent les membres du conseil d'administration chargés de les représenter, ainsi que leurs suppléants éventuels. Le mandat des administrateurs est gratuit (69).

(ii) Conditions à remplir par les administrateurs

Seuls les citoyens des Etats signataires qui jouissent de leurs droits civils et politiques peuvent être désignés

---

(68) Statuts, art. 6 la France dispose, présentement, d'une seule voix au conseil d'administration.

(69) Ibid.

comme membres du conseil. Etant donné que le conseil d'administration est l'organe qui étudie les dossiers qui seront soumis par la suite, au Comité des Ministres, les administrateurs sont choisis "en fonction de leur compétence technique ou économique en rapport étroit avec l'objet de l'Agence" (70). Aux fins de garantir l'indépendance et l'intégrité des membres du conseil, ceux-ci ne sont pas autorisés

"à prendre ou conserver un intérêt direct ou indirect dans une entreprise contractant avec l'Agence, qu'elle soit personnelle ou sous forme de société civile ou commerciale, ou qu'il s'agisse d'une filiale" (71).

(iii) Durée du mandat et dissolution

La convention de Dakar a abrégé la durée du mandat des membres du conseil d'administration. Au lieu d'être en poste pour six ans, le mandat des administrateurs a été ramené à trois ans (72). Les membres sortant peuvent être désignés à nouveau. Toutefois, tous ceux qui ont perdu la qualité en laquelle ils ont été nommés cessent de plein droit de faire partie du conseil.

Le conseil d'administration peut être dissous, pour cause de gestion contraire à l'intérêt public. La décision

---

(70) Statuts, art. 8.

(71) Statuts, art. 9.

(72) Statuts, art. 11.

de dissolution est prise à la majorité des quatre-cinquièmes des membres du comité des ministres. Cette même décision doit en même temps instituer une délégation qui sera chargée d'expédier les affaires courantes. Un nouveau conseil doit être obligatoirement désigné dans un délai de trois mois au plus (73).

b) Règles de fonctionnement interne du conseil

(i) Réunions et délibérations du conseil

Les statuts fixent les règles de réunion et de délibérations du conseil. La convention de Dakar a diminué le nombre des sessions du conseil d'administration. Au lieu de se réunir au moins quatre fois par an, la convention actuelle prévoit que le conseil se réunit sur convocation de son président "au moins deux fois par an et le plus souvent si les besoins de l'Agence l'exigent" (74). Les réunions extraordinaires se tiennent sur demande de la moitié des administrateurs. Le lieu de réunion prévu par l'ancien statut était le siège de l'Agence situé à Paris. Depuis 1974, le conseil d'administration se réunit à Dakar ou sur le territoire de tout Etat membre. Le conseil ne peut valablement délibérer que lorsque la moitié au moins des Etats sont représentés à la séance. Ses décisions sont prises à la majorité absolue des votants et sont exécutoires.

---

(73) Statuts, art. 12.

Toutefois, la texte de la convention de Dakar apporte des atténuations à ces deux qualifications des délibérations. Si les décisions du conseil sont, en principe, exécutoires, le gouvernement d'un Etat signataire peut demander un second examen d'une délibération qui n'aurait pas obtenu l'accord de l'administrateur chargé de le représenter (75). Au lieu de huit jours, et sauf cas d'extrême urgence, le gouvernement intéressé dispose désormais d'un délai de trente jours suivant la notification du procès-verbal, pour faire examiner sa requête. En outre, le principe majoritaire est écarté lorsqu'il s'agit des délibérations relatives au statut du personnel, à l'établissement et à la perception des redevances, au compte financier de l'Agence et aux conditions financières des accords particuliers. Dans toutes ces matières, la majorité des voix est fixée aux deux-tiers des états membres. Par ailleurs, le délai suspensif d'exécution pendant lequel les gouvernements peuvent demander un second examen est porté de trente jours, durée normale, à deux mois. Nous constatons que la règle de l'unanimité est écartée au profit de celle de la majorité. Le système majoritaire apporte une restriction importante à la souveraineté de l'Etat parce que les délibérations seront opposables, en tant qu'actes de l'organe, aux Etats qui ont émis un vote négatif.

---

(75) Ibid., art. 18.

(ii) Le Président du conseil

Au cours d'une réunion tenue à Libreville, le comité des ministres avait adopté une résolution qui modifie les articles 7 et 15 des statuts annexés à la convention de Dakar (76). Ces deux articles ont trait à la désignation et aux fonctions du Président du conseil d'administration. A l'heure actuelle, on peut s'interroger sur la valeur juridique de cette résolution. Il ne fait pas de doute que les statuts sont considérés comme faisant partie de la convention (79) et forment un tout avec celle-ci.

---

(76) Résolution No. C.M. 81-XI-3, 15-16 janvier 1981.  
Article 7 de la résolution: "Désignation du Président"

"Le Président est nommé après accord du comité des ministres de tutelle, par le conseil d'administration parmi ses membres, au cours d'une réunion placée sous la présidence du doyen d'âge. Les fonctions du Président expirent avec son mandat de membres du conseil d'administration et, en tout état de cause, à l'issue d'une période de trois ans, non renouvelable."

Article 15 de la résolution: "Fonctions du Président"

"Le Président du conseil d'administration prépare les séances du conseil et veille à l'exécution des décisions prises par celui-ci. A ce titre, le Directeur Général et le contrôleur financier sont tenus de lui fournir toutes les informations utiles à l'exercice de sa mission. Il prépare..."

Le reste sans changement.

(77) Convention de Dakar, art. 16.

Or nous venons de souligner que la résolution de Libreville modifie certaines dispositions des statuts. En vertu du principe du parallélisme des formes, nous pensons que cette résolution n'entrera en vigueur que si elle est ratifiée conformément aux dispositions des articles 18 et 19 de la convention de Dakar.

- Désignation du Président

L'article 7 des statuts dispose que le Président est nommé par le conseil d'administration parmi ses membres, au cours d'une réunion placée sous la présidence du doyen d'âge. Cette nomination doit être approuvée par le comité des ministres. Les fonctions du Président expirent avec son mandat de membre du conseil d'administration. Il peut être désigné à nouveau si son mandat est renouvelé. La résolution de Libreville ne laisse pas au Président du conseil, la possibilité de renouveler son mandat.

- Fonctions du Président

L'article 15 des statuts énonce que le Président du conseil d'administration exerce un contrôle permanent sur la gestion de l'Agence. Etant donné que le Président est investi d'un pouvoir de contrôle, ce dernier est placé au-dessus du Directeur Général. Or, à l'heure actuelle, la présidence du conseil est assurée par un français alors que la direction générale revient à un africain originaire du Gabon. Le bicéphalisme institué au niveau de l'exécutif est susceptible d'entraîner un conflit d'auto-

rité pouvant nuire à la bonne marche de l'Agence. De plus, certains commentateurs pensent que le fait que la présidence du conseil revienne à la France constitue un frein à l'entrée des Etats africains anglophones qui continuent toujours à entretenir l'idée que l'ASECNA est une affaire liant la France à ses anciennes colonies en Afrique Noire. Dans un souci d'unité et d'efficacité, il est souhaitable que les Etats africains membres créent un poste de Président Directeur Général (P.D.G.) à la tête de l'Agence sans toutefois reconnaître à ce dernier un quelconque droit de veto lors des sessions du conseil d'administration. Le P.D.G. devra être originaire de l'un des Etats africains membres. Le fait de fusionner le poste du Président du Conseil avec celui du Directeur Général s'inscrira dans la ligne de la politique d'africanisation soutenue par la convention de Dakar.

#### c) Pouvoirs du conseil

L'ancien conseil d'administration se présentait comme un organe ayant une vocation technique et politique. Etant l'organe suprême de l'Agence, le conseil jouissait d'une certaine indépendance et était doté des pouvoirs les plus étendus. C'est le conseil qui définissait la politique générale de l'Agence. La voix de la France y était prépondérante. Avec la convention de Dakar, le conseil d'administration s'est vu relegué au second rang.

Désormais, les administrateurs ne peuvent agir que dans le cadre des directives prises par le comité des ministres (78). Dans le cadre de ces directives, le conseil prend toutes les mesures nécessaires au fonctionnement de l'Agence. Dans la convention de Dakar, le conseil est considéré comme un organe des experts, à vocation technique. C'est à ce titre que les administrateurs peuvent proposer au comité des ministres toutes les mesures pouvant concourir à l'élaboration de la politique générale de l'Agence. Les questions d'ordre politique sont devenues l'apanage du comité des ministres qui seul dispose d'un pouvoir de décision en dernier ressort.

La nature des pouvoirs du conseil n'est pas facile à définir.

(i) Pouvoir de décision du conseil

La convention de Dakar a retiré au conseil d'administration le pouvoir de décision dont il jouissait sous le régime de la convention originale de Saint-Louis. Le texte de l'ancien statut reconnaissait expressément au Président du conseil le pouvoir de prendre une décision exécutoire pour mettre fin, après examen avec une autorité locale, à un désaccord à propos de l'exécution d'une décision de l'Agence (79). Dans l'actuelle convention, seul le comité des ministres est investi d'un pouvoir de

---

(78) Statuts, art. 17.

(79) Statuts annexés à la convention de Saint-Louis, art. 24(3).

décision. En cas de désaccord, le ministre prend une décision exécutoire si la question concerne uniquement son Etat. Dans le cas où la question intéresse plusieurs Etats, elle est portée devant le comité des ministres qui prend une décision. En cas d'urgence, le Président prend des mesures conservatoires qu'il soumet immédiatement au comité des ministres (80). Bien que les statuts (81) reconnaissent que les délibérations du conseil sont exécutoires, celles-ci doivent préalablement être soumises au comité des ministres pour approbation.

(ii) Pouvoir de réglementation du conseil

Le pouvoir de réglementation de l'Agence a été discuté au sujet des redevances de route. Dans son étude précitée, M. de Lanversin soutient que l'Agence peut être amenée dans certains cas à établir la réglementation en matière de redevances. M. Tancelin fait remarquer que

"si l'Agence était réellement dotée du pouvoir de réglementation dans un domaine aussi important, cela supposerait qu'elle a un pouvoir général de réglementation...L'Agence n'a pas de pouvoir de réglementation, ni en matière de redevances, ni en aucun autre domaine" (82).

Le problème est né des dispositions de l'article 20, alinéas 2 et 3 de l'ancien cahier des charges, reprises par la convention de Dakar.

---

(80) Statuts, art. 25.

(81) Ibid., art. 18.

(82) Op.cit., renvoi 30, p. 304.

"Pour celles des ces redevances qui sont soumises à une réglementation, l'Agence appliquera les modalités d'établissement et de perceptions ainsi que les taux fixés par les règlements en vigueur.

Les modalités d'établissement et de perception ainsi que les taux des autres redevances, seront fixés par l'Agence dans les conditions prévues par la législation en vigueur."

En réalité, le pouvoir de réglementation dans ce domaine appartient aux Etats (comité des ministres) qui déterminent les taux de redevances en consultation avec l'IATA. L'Agence n'a qu'un pouvoir de réglementation interne, comme celui d'édicter un code pour son personnel ou un règlement financier et comptable par exemple (83). Si la convention de Dakar ne confère à L'Agence aucun pouvoir de réglementation proprement dit, elle prévoit par contre que

"l'avis de l'Agence sera pris en temps opportun par les ministres compétents sur les procédures de circulation aérienne élaborées par leurs services ou à l'établissement desquelles ceux-ci seraient appelés à participer au sein des réunions internationales, lorsque ces procédures intéresseront les régions où s'étend la compétence de l'Agence" (84).

L'Agence est dotée d'un pouvoir consultatif en ce qui concerne les procédures (85). Celles-ci sont approuvées

---

(83) M. Tancelin, op.cit., p. 305.

(84) Cahier des charges, art. 6.

(85) Pour la définition, voir, Doc. 4444/RAC/501, Procédures pour les services de la navigation aérienne, règles de l'air et services de la circulation aérienne; doc. 7030, Procédures complémentaires régionales, référence citée par M. Tancelin à la note No. 99.

par le conseil de l'OACI et non adoptées comme les normes et pratiques recommandées internationales.

Le conseil d'administration n'est pas un organe permanent. La gestion quotidienne de l'Agence est assurée par une direction générale.

### 3. La direction générale

Avant d'analyser les attributions du Directeur Général, il est intéressant de dire quelques mots sur les organes d'administration de l'Agence.

#### a) Les organes d'administration de la direction générale

Jusqu'en juillet 1980, l'Agence avait fonctionné sur la base des structures organiques héritées de la direction française. L'inadaptation, à certains égards de ces structures, avait fait que le fonctionnement de l'Agence n'avait pas toujours été des plus heureux. Face aux faiblesses organiques et structurelles, les services du siège ont été réorganisés (86) pour s'adapter à l'évolution de l'Agence en tenant compte des principes généraux de la gestion moderne. Cette réorganisation répond aux objectifs de rendement, d'efficacité, de meilleure distribution des tâches et de meilleure coordination des activités de toutes les directions qui concourent

---

(86) Comité des ministres, résolution No. C.M. 80-X-8, Bamako, 24 et 25 juillet 1980. Pour le texte de la résolution, voir notre annexe.

à une même mission. A l'heure actuelle, les organes d'administration de l'Agence comprennent une direction de l'administration générale, du personnel et de la formation, une direction financière, quatre directions techniques (exploitation de la navigation aérienne, exploitation de la météorologie, infrastructure radioélectrique, infrastructure de génie civil), une mission de liaison à Paris et l'agence comptable. Sans toutefois rentrer dans les détails, nous allons définir sommairement les attributions de chacune des différentes directions.

- i) La direction de l'administration générale, du personnel et de la formation

Cette direction

"est chargée de concevoir, de proposer et d'appliquer la politique de l'Agence en matière de gestion et de réglementation administrative, de recrutement et de formation de personnel."

Elle

"propose toute mesure d'ordre et d'organisation tendant à l'amélioration du rendement et du fonctionnement des services administratifs" (87)

La direction de l'administration générale, du personnel et de la formation comprend les services suivants: le

---

(87) Résolution de Bamako, art. 4.

service des affaires générales, le service du personnel et de la formation, le service de gestion du siège.

(ii) La direction financière

La direction financière a pour mission

"de concevoir, de proposer et d'appliquer la politique financière de l'Agence."

A ce titre, elle

"donne l'impulsion nécessaire à l'Agence comptable, et contrôle le recouvrement des créances de l'Agence."

Elle

"établit les prévisions financières et les plans de trésorerie."

La direction financière assure la

"préparation et le suivi de l'exécution du budget de l'Agence, la gestion financière des opérations d'équipement ou spéciales, la négociation et la gestion des aides et emprunts, la négociation des tarifs des redevances aériennes avec les usagers." (88)

Trois services composent cette direction: 1) le service du budget, 2) le service des recettes et de la trésorerie, 3) le service de la programmation et des engagements financiers.

---

(88) Ibid., art. 6.

(iii) Les directions techniques

- Direction de l'exploitation de la navigation aérienne

Elle est chargée

"de concevoir et de proposer la politique générale de l'Agence en matière d'équipement et d'exploitation du système de navigation aérienne, et d'en contrôler l'application." (89)

La direction de l'exploitation de la navigation aérienne comprend le service de la circulation aérienne, le service des télécommunications, le service des études et un bureau des affaires générales (90).

- Direction de l'exploitation de la météorologie

Cette direction a pour mission de

"concevoir et de proposer la politique de l'Agence en matière d'équipement et d'exploitation météorologiques, et d'en contrôler l'application."

Elle

"procède aux études scientifiques, techniques et économiques correspondantes" (91).

L'article 11 de la résolution de Bamako décrit, dans les détails, les différents services qui composent cette direction.

---

(89) Ibid., art. 8.

(90) Ibid., art. 9.

(91) Ibid., art. 10.

- Direction de l'infrastructure  
radioélectrique

L'article 12 de la résolution de Bamako dispose que la direction de l'infrastructure radioélectrique est chargée

"d'assurer l'installation, l'approvisionnement, la maintenance et le contrôle des aides à la navigation et à l'atterrissage, et des matériels et équipements météorologiques..."

Cette direction comprend les services suivants: 1) le service des études et des installations techniques, 2) le service du matériel, 3) le service du contrôle en vol, 4) le bureau des affaires générales (92).

- Direction de l'infrastructure de  
génie civil

Aux termes de l'article 14 de la résolution de Bamako, la direction de l'infrastructure de génie civil a pour mission de

"concevoir et de proposer la politique de l'Agence en matière d'infrastructure de génie civil aéronautique, d'exploitations des aéroports, et d'en contrôler l'application..."

(iv) La mission de liaison à Paris

La mission de liaison est chargée:

- de la liaison avec les administrations aéronautiques et météorologiques, et avec les organisations interna-

---

(92) Ibid., art. 13.

- tionales ayant leur siège en France ou en Europe,
- des achats de matériels de fonctionnement et d'équipement à la demande des directions d'infrastructure ou des représentations auprès des Etats,
- de la prospection du marché international en ce qui concerne toutes les techniques nouvelles susceptibles d'intéresser le développement de l'Agence (93)

(v) L'Agence comptable

L'agent comptable exerce les compétences qui lui sont dévolues par les statuts de l'Agence (94). Toutes les directions et services de l'Agence sont placés sous l'autorité d'un Directeur Général.

b) Le Directeur Général

1. Nomination

Le Directeur Général est nommé par le Conseil d'administration sur proposition de son Président. Cette nomination doit être approuvée par le Comité des Ministres (95). En cas d'empêchement du Directeur Général, l'article 21 des statuts autorise le Président, après avis du conseil d'administration, à procéder à la désignation d'un Directeur intérimaire. Les articles 20 et 21 des statuts ont

---

(93) Ibid., art. 16.

(94) Statuts, articles 28, 29, 30, 31, 37, 38, 40, 41, 46 et 49.

(95) Statuts, art. 20.

été modifiés par la résolution de Libreville (96).

## 2. Attributions

Le Directeur Général représente l'Agence et administre le personnel.

### 2.1. Le Directeur Général est le représentant quotidien de l'Agence

Le Directeur Général est responsable devant le conseil d'administration de l'exécution des délibérations. Il représente l'Agence en justice et dans tous les actes de la vie civile. Les statuts (97) contiennent des informations détaillées sur les attributions quotidiennes du Directeur Général.

---

(96) Voir, supra, renvoi 76.

article 20 de la résolution - "nomination".

"Le Directeur Général est nommé par le conseil d'administration sur proposition de son Président, après accord du Comité des Ministres.

Il est nommé pour une durée de six ans, non renouvelable."

article 21 de la résolution - "Intérim du Directeur Général"

"En cas d'absence momentanée, le Directeur Général peut se faire suppléer par l'un des directeurs du siège qu'il nomme à cet effet.

En cas de vacance d'emploi du Directeur Général, le Président du conseil d'administration, après accord du Président du Comité des Ministres, prend les dispositions nécessaires à la nomination d'un nouveau Directeur Général selon la procédure prévue à l'article 20 ci-dessus. Dans l'attente de cette nomination il confie, en accord avec le Président du Comité des Ministres de tutelle, l'intérim à l'un des Directeurs de siège pour une durée maximum de six mois."

(97) Statuts, articles 22, 26, 32, 42, 47.

Compte tenu de l'importance des questions relatives au personnel, nous nous étendrons davantage sur les attributions de Directeur en sa qualité d'administrateur du personnel.

## 2.2 Le Directeur Général administre le personnel

L'administration du personnel est régie par les statuts, le règlement d'emploi et le code de rémunération des personnels cadres.

Nous examinerons ici les différentes catégories de personnel, son recrutement, les questions d'africanisation, les privilèges et immunités du personnel et enfin son caractère international.

### (i) Catégories de personnel

L'Agence emploie près de 6500 agents permanents (98) de quinze nationalités remplissant plus de cent fonctions du corps des Travaux Publics, de la Navigation Aérienne, de la Météorologie et des Corps Administratifs comptables. Financièrement, les dépenses de personnel représentent plus de 56% (99) des dépenses de l'Agence. Ne sont pas compris dans ces chiffres, les personnels temporaires dont le recrutement et le licenciement restent à la discrétion

---

(98) Sur les 6500 agents, il n'y a que 1064 agents cadres; voir infra tableau I, p. 56.

(99) Paul Malekou, Rapport d'activité 1975-1979, p. 61.

des représentants, dans la limite de l'enveloppe budgétaire qui leur a été consentie à ce titre. Politiquement, l'existence même de l'Agence est liée à la cohésion créée entre les différentes nationalités et les différents corps; techniquement, la sécurité aérienne ne sera pas garantie si l'emploi de chacun résulte d'autres considérations que celle de sa capacité professionnelle.

Les effectifs du personnel employé par l'Agence sont généralement classés en personnel d'encadrement, d'exécution et ouvrier (100).

1) Le personnel d'encadrement comprend les ingénieurs, les ingénieurs des travaux et adjoints techniques de la météorologie, de la navigation aérienne, des travaux publics et les administrateurs et comptables supérieurs. Les effectifs de janvier 1961 étaient à très peu de chose près ceux qui avaient été laissés en place par l'administration française. De nos jours, sur les 1064 agents d'encadrement l'on compte 76% de cadres africains et seulement 24% d'expatriés français (101).

2) Le personnel d'exécution comprend les techniciens subalternes dont l'action intéresse directement la sécurité aérienne. Ce sont des opérateurs radio-télégraphistes et télétypistes, les aides techniciens, les agents de bureau de piste, les pompiers, les observateurs météorologistes, les pointeurs de carte, les radio-sondeurs etc.... Toutes ces spécialités ont pour caractéristique commune

---

(100) Voir ASECNA 1962-1963, document publié par l'ASECNA, Paris.

(101) Voir infra tableau 1, p. 56.

d'être propres à l'aviation civile et par conséquent de réclamer une formation particulière. Les opérateurs radio-télégraphistes doivent être rompus aux procédures du service fixe aéronautique; de même, les pompiers d'aérodrome sont spécialement préparés à la lutte contre les incendies d'avion. Il faut compter dans le personnel d'exécution, les secrétaires, dactylographes, comptables et les dessinateurs etc.... qui se trouvent dans la hiérarchie des fonctions publiques à des niveaux équivalents à ceux des spécialistes dont il a été question plus haut.

3) Les effectifs du personnel ouvrier varient avec les conditions locales. Ils accomplissent généralement les tâches qui peuvent être confiées à des entreprises extérieures à l'ASECNA. C'est le cas de la main-d'oeuvre chargée de l'entretien des bâtiments et des installations de génie civil, des mécaniciens de garage et de la plupart des chauffeurs. La gestion de l'Agence fait une distinction entre les ouvriers permanents et ceux qui sont embauchés pour une opération déterminée effectuée en régie.

Nous avons déjà souligné que plus de 56% du budget de l'Agence sont absorbés par les dépenses de personnel. A notre avis, ces chiffres sont exorbitants eu égard aux possibilités financières des Etats africains membres. L'ASECNA devra réexaminer sa politique de personnel et réduire certains avantages accordés aux agents d'encadrement.

(ii) Recrutement du personnel  
d'encadrement

L'Agence emploie les fonctionnaires des Etats membres qui sont soit détachés, soit mis à la disposition, par décision prise d'un commun accord entre l'Etat et le Directeur Général, dans la limite des tableaux d'effectifs approuvés par le conseil d'administration (102). Les personnels d'encadrement employés par l'Agence sont, pour la plupart, des fonctionnaires issus des différentes fonctions publiques des Etats membres. Toutefois, si les personnels affectés par les Etats auprès de l'Agence ne sont pas en nombre suffisant pour remplir la totalité des emplois prévus, le Directeur Général est habilité à recruter directement des agents contractuels, sous réserve de l'accord des ministres de tutelle (103). Le recrutement des agents détachés ou embauchés directement donne lieu à l'établissement des contrats qui peuvent être à durée déterminée ou indéterminée (104). Les agents recrutés directement et qui bénéficient d'un contrat à durée indéterminée sont soumis à une période d'essai d'une durée effective d'un an. Au cours de cette période, le contrat peut être résilié de part et d'autre, avec un préavis d'un mois. Un mois avant la date d'expiration de la période d'essai, l'Agence notifie

---

(102) Statuts, art. 23 alinéa 1, Règlement d'emploi, art. 8.

(103) Statuts, art. 23 alinéa 4; Règlement d'emploi, art. 9.

(104) Règlement d'emploi, art. 11.

par écrit à l'intéressé la décision prise à son égard.  
 Au cas où l'Agence décide de ne pas confirmer l'agent dans son emploi, le stage cesse de plein droit à la date fixée pour son expiration sans préavis ni indemnité. L'Agent ayant effectué cette période d'essai avec succès est dit en position "confirmée" (105).

(iii) Africanisation du personnel

Nous discuterons de la question d'africanisation en tenant compte uniquement des personnels cadres.

Tableau I (106)

Situation au 9/09/81

Pays	Catégorie personnel cadre								Observations
	NA		MTO		IGC		ADM		
	Afri-cains	Fran-çais	Afri-cains	Fran-çais	Afri-cains	Fran-çais	Afri-cains	Fran-çais	
RCA	19	4	13	2	2	1	4	1	
CONGO	52	10	27	-	3	-	6	-	
C.IVOIRE	28	11	16	3	3	1	6	-	
BENIN	14	3	9	-	1	-	3	-	
GABON	17	25	14	5	1	3	5	-	
H.VOLTA	16	5	13	1	-	2	3	-	
RIM	16	13	13	6	2	3	5	1	
MADAGASCAR	51	-	30	1	4	-	6	-	
NIGER	25	18	11	2	2	1	4	-	
SENEGAL	50	4	30	3	3	-	7	-	
MALI	28	2	19	-	2	-	5	-	
TCHAD	19		10	-	2	-	4	-	Cette situation date de 1979
CAMEROUN	44	12	23	-	2	1	5	-	

Tableau I: suite

Pays	Catégorie personnel cadre								Observations
	NA		MIO		IGC		ADM		
	Afri- cains	Fran- çais	Afri- cains	Fran- çais	Afri- cains	Fran- çais	Afri- cains	Fran- çais	
TOGO	17	3	7	2	2	-	4	-	
DIRE	7	20	2	3	-	-	3	-	
EAMAC	15	13	4	2	1	-	2	-	
PARIS	2	14	-	1	-	-	1	3	
Direction Gle	8	8	7	3	7	20	21	21	- DIGC est associé à l'ETI.  Sont regroupés au service ADM (DAGPF- D.F. - Agence Comp- table et le service informatique).
TOTAL GENERAL	428	165	248	34	37	32	94	26	

(106) Ce tableau des effectifs a été préparé, sur notre demande, par le service du personnel de la Direction Générale de l'Agence.

### Commentaires

Le tableau ci-dessus contient des indications détaillées sur les proportions des cadres africains et français tant au niveau de la Direction Générale que dans les représentations. Ceux-ci sont répartis dans les différents corps de la navigation aérienne, de la météorologie, des travaux publics et des corps administratifs et comptables. Rappelons qu'à la création de l'Agence, 99% des cadres étaient des français. De nos jours, l'Agence emploie 1064 agents d'encadrement sur lesquels l'on compte 807 cadres africains (428 + 248 + 37 + 94) et 257 cadres français (175 + 34 + 32 + 26). Les proportions sont respectivement de 76% et de 24%.

Au niveau de la Direction Générale.

Tous les postes de direction sont africanisés. Toutefois, dans certaines directions techniques, la proportion des cadres français reste encore plus élevée. Par exemple, la direction de l'infrastructure radio-électrique (DIRE) compte 20 cadres français appartenant au corps de la navigation aérienne contre seulement 7 cadres africains; dans le corps de la météorologie, les proportions sont respectivement de 3 français et de 2 africains. La même remarque est valable au niveau de la direction de l'infrastructure de génie civil (IGC) qui utilise 20 cadres français et 7 cadres africains.

Les proportions sont égales au niveau de la direction de l'exploitation de la navigation aérienne (NA). Cette égalité persiste dans les services administratifs et

comptables (ADM). La Direction de la météorologie (MTO) emploie 7 cadres africains contre 3 français. Bien que le directeur de la mission de liaison soit un africain de nationalité congolaise, le pourcentage des cadres français y est beaucoup plus élevé.

A l'heure actuelle, il y a carence des cadres techniques africains au niveau de la Direction Générale. En ce qui concerne le personnel expatrié français, un nouveau cadre a été mis en place par la convention France/ASECNA du 17 décembre 1975. Depuis le 1er janvier 1976, le personnel français est régi par le droit commun de l'assistance technique française. La France prend en charge son personnel pour les 8/9 et l'Agence ne supporte que les 1/9. Etant donné que l'Agence est soumise à une certaine déflation de ce personnel, elle doit, autant que le permet la politique de formation des Etats, mettre l'accent sur la formation des cadres techniques africains. La relève du personnel français par les cadres africains entraîne inévitablement une augmentation des charges financières de l'Agence. L'un des problèmes majeurs auquel l'ASECNA se heurte, dans sa politique d'africanisation, est celui des moyens financiers. Quand bien-même le processus d'africanisation sera considéré comme achevé, nous pensons que les Etats africains membres auront intérêt à négocier, avec la France, une convention d'assistance financière.

Au niveau des représentations.

On trouve des nationaux à la tête de toutes les représentations. La quasi-totalité des cadres en service à la représentation malgache sont des nationaux. A l'exception du Gabon, les proportions des cadres nationaux sont beaucoup plus élevées dans les autres Etats africains membres. On pourrait accélérer le processus d'africanisation en interchangeant le personnel au niveau des différentes représentations. Cette politique qui consistera à affecter le personnel originaire d'un Etat membre dans un autre Etat ne sera possible que si l'on revise l'article 6 alinéa 3 de la convention de Dakar (107).

L'africanisation des organes de décision est complète au sein de l'ASECNA. Le problème actuel est celui de l'africanisation des moyens financiers. Nous verrons dans les prochains développements (108) que les Etats africains membres sont en train d'appliquer une politique qui n'est pas soutenue par des moyens financiers correspondants.

(iv) Privilèges et immunités  
du personnel

- Fondements des privilèges et immunités diplomatiques.  
Plusieurs auteurs (109) ont soutenu que les immunités des

---

(107) L'alinéa 3 de l'art. 6 de la convention rend difficile, à l'heure actuelle, l'affectation d'un agent dans un autre Etat dont il n'est pas le ressortissant.

(108) Voir infra, chapitre II, section II(3).

(109) Marcel Siber, Traité de droit international public, Librairie Dalloz, Paris: 1952, p. 19; Montesquieu, Esprit des lois, chap. 21, livre 26; Louis Cavaré,

fonctionnaires et des représentants dans les organisations internationales s'expliquent par l'idée d'indépendance nécessaire à la fonction. On peut invoquer, en faveur de cette explication, l'article 105 de la charte des Nations-Unies qui dispose que

"l'Organisation jouit, sur le territoire de chacun de ses membres, des privilèges et immunités qui lui sont nécessaires pour atteindre ses buts. Les représentants des membres des Nations-Unies, et les fonctionnaires de l'Organisation, jouissent également des privilèges et immunités, qui leur sont nécessaires pour exercer en toute indépendance leurs fonctions en rapport avec l'Organisation."

A côté de l'idée d'indépendance dans l'exercice de la fonction intervient, à titre accessoire, la volonté d'honorer des personnalités qui représentent des Etats étrangers. Alors que les prérogatives basées sur l'indépendance nécessaire de l'agent sont de véritables droits et que leur bénéfice ne saurait lui être refusé, les privilèges qui découlent d'une considération de courtoisie sont de simples faveurs précaires, dont la privation ne peut fonder en droit la responsabilité de l'Etat auteur de la mesure (110). L'exception à la compétence de l'Etat territoriale aurait pour objet d'assurer l'indépendance de la fonction. Mme Bastid (111) soutient que cette explication convient pour l'immunité de juridiction ou encore l'immunité des règles sur l'immigration. Mais cette explication est tout

---

(110) Marcel Sibert, op.cit., p. 19.

(111) Bastid (Basdevant). S. Mme. Cours de droit international public, les cours de droit, Licence 3<sup>ème</sup> année, Paris, 1962-1963, page 769.

à fait insuffisante pour justifier l'immunité fiscale. Si elle était nécessaire pour l'exercice des fonctions, elle devrait s'appliquer aux fonctionnaires nationaux de l'Etat de séjour comme aux fonctionnaires étrangers. Or, dans le droit positif, on admet le droit d'imposition des fonctionnaires nationaux par l'Etat de séjour. L'idée maîtresse c'est d'assurer, dans l'Organisation, l'égalité juridique des Etats (112). Si l'Etat, sur le territoire duquel est située l'Organisation internationale, pouvait appliquer sa législation sur l'immigration, sur le contrôle des changes, percevoir ses impôts, exercer sa juridiction, il se trouverait dans une situation avantageée, par rapport aux autres, et il pourrait exercer une action, voire une pression, que les autres ne seraient pas en mesure d'exercer. Au point de vue fiscal, cet Etat pourrait récupérer par les impôts perçus sur l'Organisation ou sur les agents, une grande partie de sa contribution. Ainsi, l'idée de l'égalité des Etats, dans une Organisation internationale, a conduit à limiter les compétences de l'Etat de séjour, dans la mesure où il aurait à les exercer à l'égard de l'Organisation ou de ses agents.

- Privilèges et immunités dans le cadre de l'ASECNA.

L'Agence a conclu un accord de siège avec le gouvernement de la république du Sénégal. Les articles 6 et 7 de

---

(112) Ibid.

cet accord règlent la question des immunités et privilèges accordés au personnel de l'Agence. L'article 6 est libellé ainsi qu'il suit:

- "1. Tous les membres du personnel de l'Agence sont tenus de se conformer aux lois et règlements en vigueur au Sénégal et dans le cadre du présent accord.
2. Le Président, les membres du Conseil d'Administration de l'Agence ainsi que les Représentants des Etats membres, les Observateurs d'autres Etats, les Institutions ou Organismes participant à des réunions convoquées par l'Agence, jouissent de l'immunité de juridiction.
3. Le Directeur Général de l'Agence jouira du statut accordé aux Chefs des missions diplomatiques étrangères accréditées auprès du Gouvernement.  
Les Directeurs, les personnels à partir du grade A (premier niveau du personnel d'encadrement), leurs conjoints et leurs enfants à charge, jouiront des privilèges, immunités, facilités et mesures de courtoisie accordés aux membres des missions diplomatiques étrangères accréditées auprès du Gouvernement.
4. Les personnes visées aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus, si elles sont de nationalité sénégalaise, ne peuvent se prévaloir devant les tribunaux sénégalais d'une immunité quelconque visant des faits entraînant des poursuites judiciaires."

Ce texte étend l'immunité de juridiction aux conjoints et enfants à charge. La femme et la famille des directeurs et autres personnels d'encadrement jouissent de l'immunité diplomatique (113). Une telle extension peut s'expliquer par le fait que l'indépendance des agents diplomatiques

---

(113) Sur la question de l'immunité attribuée à la femme de l'agent diplomatique et à la femme d'un attaché d'ambassade, voir la note dans REv. dr. internat. privé et de dr. pén. internat. 1909, pp. 176-178.

pourrait être compromise si ceux qui les entourent étaient exposés à des poursuites devant les juridictions locales. Le personnel sénégalais en service à la Direction Générale continue à être régi par le droit commun.

L'article 7 décrit, en détail, les privilèges et avantages accordés aux agents en service au siège de l'Agence.

- "1. Le Directeur Général, les Agents affectés au Siège et les autres Agents chargés de missions officielles auprès du Siège:
  - a) seront exonérés, s'ils ne sont pas de nationalité sénégalaise, de tout impôt direct sur les traitements et émoluments qui leur seront versés par l'Agence;
  - b) seront exempts de toute obligation relative au service militaire ou tout autre service obligatoire au Sénégal;
  - c) jouiront, s'ils résidaient auparavant à l'étranger, de la possibilité d'importer en franchise, leur mobilier et leurs effets personnels à l'occasion de leur première installation au Sénégal dans les six premiers mois suivant leur arrivée au Sénégal;
  - d) pourront importer en franchise, dans les six mois suivant leur première installation, certains biens, effets et équipement ménager, destinés à leur usage personnel. Ces biens mobiliers, effets et équipement ménager, ne peuvent être cédés à titre gratuit ou onéreux sur le territoire sénégalais, sans autorisation du Gouvernement;
  - e) pourront, s'ils ne sont pas de nationalité sénégalaise, importer sous le régime de l'admission temporaire, leurs véhicules automobiles dans la limite d'un seul véhicule par agent ou par ménage.
  - f) ne seront pas soumis, ainsi que leurs conjoints et les membres de leur famille vivant à leur charge, aux mesures restrictives à l'immigration ni aux formalités d'enregistrement des Etrangers.
  
2. Les Agents sénégalais du Siège ne sont pas exempts des obligations relatives au service militaire ni de tout autre service obligatoire au Sénégal. Toutefois, en cas de mobilisation, les autorités sénégalaises prendront, à la demande de l'Agence, les mesures qui pourraient être nécessaires pour éviter l'interruption d'un service essentiel.

3. Les privilèges et immunités ci-dessus précisés sont accordés aux bénéficiaires dans l'intérêt de l'Agence et non pour leur assurer un avantage personnel.
4. L'Agence coopérera constamment avec les autorités compétentes en vue de faciliter la bonne administration de la justice, d'assurer l'exécution des règlements de police et d'éviter tous abus auxquels pourraient donner lieu les immunités et facilités prévues dans le présent accord.
5. La liste des agents de l'Agence bénéficiaires de ces facilités et privilèges, leurs conjoints et enfants à charge, sera soumise chaque année, au 1er janvier, par le Directeur Général ou son mandataire délégué, au Ministère des Affaires Etrangères, en vue de son approbation.
6. Le Ministre des Affaires Etrangères assimilera les agents de l'Agence, après consultation du Directeur Général, aux catégories diplomatiques correspondantes pour qu'ils jouissent des exemptions douanières accordées à ces catégories au Sénégal. Une carte d'identification spéciale attestera qu'ils sont Agents de l'Agence et qu'ils jouissent, à ce titre, des privilèges et immunités spécifiés dans le présent accord."

La plupart des avantages énumérés dans l'article 7 ci-dessus trouvent leur justification dans une simple courtoisie internationale. S'agissant des immunités fiscales, leur fondement n'est pas dans l'idée juridique d'indépendance. L'indépendance de la fonction n'est pas menacée par la nécessité de payer l'impôt. La raison d'être de telles immunités réside en principe dans la courtoisie que les Etats se plaisent à observer entre eux (114).

Les articles 6 et 7 de l'Accord n'envisagent pas la

---

(114) Marcel Sibert, op.cit., renvoi 109, page 33.

question des immunités et privilèges dans les représentations. Le cadre camerounais, en service à la représentation de Cote d'Ivoire, bénéficiera-t-il des mêmes avantages? De même, il faut noter que le personnel africain en service à la mission de liaison à Paris ne bénéficie pas des immunités et privilèges énumérés aux articles 6 et 7. Dans ce contexte, un agent qui, auparavant, était en service au siège, se verra brusquement privé de toute la protection diplomatique dont il jouissait par le simple fait qu'il soit affecté à Paris. Une telle discrimination ne se justifie pas étant donné que la mission de liaison fait partie de la Direction Générale de l'Agence. Les autorités politiques des Etats membres devront négocier, sur ce point, une entente spéciale avec le gouvernement de la république française. Les solutions en vigueur à l'ASECNA, dans cette matière, s'inscrivent dans la même ligne que celles adoptées dans d'autres organisations intergouvernementales (115).

(v) Caractère international  
du personnel

Etant donné que le personnel de la Direction Générale bénéficie des privilèges et immunités, la question se pose de savoir si ce personnel a la qualité de fonctionnaire

---

(115) Voir Convention de Chicago, art. 60; Convention EUROCONTROL, art. 24.

international.

Dans son étude précitée, Maurice Tancelin (116) a fait une excellente analyse de cette question. Partant de la définition de Mme. Bastid, du fonctionnaire international (117), cet auteur conclut que:

- 1) Les agents recrutés directement par l'Agence et intégrés dans ses cadres propres, ont la qualité de fonctionnaire international. Ces agents des cadres propres de l'ASECNA répondent à la condition de permanence;
- 2) le personnel détaché ne semble pas répondre à la condition de soumission à un régime juridique spécial qui permettent de lui attribuer la qualification de fonctionnaire international. Ces agents ont en tout cas un statut qui se rapproche davantage de celui des fonctionnaires détachés par les administrations publiques nationales auprès des Organisations internationales universelles;
- 3) Les agents mis à la disposition de l'Agence par les Etats ne répondent pas à la définition du fonctionnaire international en ce que le code du personnel, qui constitue un régime spécial, ne leur est pas applicable.

Les questions d'intérêt général sont discutées au niveau des organes centraux. Par contre, lorsqu'il s'agit de réaliser un projet sur le territoire d'un Etat membre, l'Agence va agir par l'intermédiaire des Représentations.

---

(116) Op.cit., renvoi 30, pp. 299-301.

(117) "Tout individu chargé par les représentants de plusieurs Etats ou par un organisme agissant en leur nom, à la suite d'un accord inter-étatique et sous la direction des uns ou de l'autre, ou conformément aux règles posées par eux, d'exercer, en étant soumis à des règles juridiques spéciales, d'une façon continue et exclusive, dans l'intérêt direct de l'ensemble des Etats en question, des fonctions permanentes." Citée par P. Laurent, Juris. class. de Dr. Intern.; fascicule 112, p. 13.

Section II Les organes locaux: les représentations  
dans les Etats membres

1. Rôle des représentations

Sur le territoire de chacun des Etats africains membres, l'Agence est représentée par un agent nommé par le Président du conseil d'administration en accord avec le ministre chargé de l'aviation civile dans l'Etat intéressé (118). Les représentations nationales servent de relais entre la Direction Générale de l'ASECNA et les administrations des Etats africains membres. Elles ne remplacent pas les services nationaux d'aviation civile auxquels incombent les grandes options de politique aérienne. Au niveau national, les représentations exécutent, sur le terrain, les tâches d'action directe de l'Agence (119).

2. Rapports entre représentants et directeurs  
de l'aviation civile

Ce sont des rapports de collaboration et non de subordination hiérarchique. Les tâches d'un Directeur d'aviation civile sont fondamentalement distinctes de celles d'un représentant. Le représentant de l'Agence est un délégué du Directeur Général et reçoit de ce dernier tous les pouvoirs nécessaires au fonctionnement de l'Agence à l'échelon de l'Etat. Les instructions auxquelles il doit se

---

(118) Statuts, art. 24.

(119) Voir infra, chapitre II, section I.

soumettre sont élaborées à partir des décisions prises par les délégués des Etats membres au conseil d'administration. Au niveau national, le représentant doit être à la disposition du Ministre pour lui fournir tout renseignement sur l'activité de l'Agence.

Par contre, un Directeur de l'aviation civile est un fonctionnaire national responsable devant son gouvernement des tâches d'administration courante pour lesquelles l'Agence n'est pas compétente. Le D.A.C. est placé à la tête d'un service public national. La structure de l'Agence ne révèle, en effet, que partiellement son originalité dont la mesure sera mieux donnée par l'étude de son fonctionnement.

## Chapitre II : Fonctionnement de l'ASECNA

Dans ce chapitre, nous examinerons les points suivants:

- les missions de l'ASECNA;
- son statut juridique;
- les relations de l'Agence avec les autres organisations internationales.

### Section I Missions de l'ASECNA

Les attributions de l'Agence sont multiples et avant d'en procéder au recensement, il n'est pas inutile de rappeler que dans les espaces où s'exerce sa compétence, elle a pour rôle

"d'assurer les services destinés à garantir la régularité et la sécurité des vols des aéronefs de la circulation aérienne"

(article 1er de la Convention).

#### 1. Missions principales

Les missions principales de l'Agence ont trait à ses activités internationales ou communautaires. Elles ont un fondement statutaire.

- a) Conception, réalisation et gestion des aéroports internationaux des Etats membres

En application de l'article 2 de la convention de Dakar, l'ASECNA

"est chargée de la conception, de la réalisation et de la gestion des installations et services ayant pour objet la transmission des messages techniques et de trafic, le guidage des aéronefs, le contrôle de la circulation aérienne, l'information en vol, la prévision et la transmission des informations dans le domaine météorologique, aussi bien pour la circulation en route que pour l'approche et l'atterrissage sur les aérodromes"

de: Douala, Garoua, Bangui, Brazzaville, Pointe-Noire, Abidjan, Cotonou, Libreville, Port-Gentil, Ouagadougou, Bobo-Dioulasso, Nouakchott, Gao, Niamey, Dakar, N'Djamena, Sarh, Lomé. C'est à ce titre que l'Agence assure, au nom et par le compte des Etats contractants, la gestion d'un espace aérien (120) considérable regroupant les FIR de Dakar terrestre et océanique, Niamey, Brazzaville, N'Djamena et Tananarive.

L'une des innovations majeures de la convention de Dakar réside dans sa nouvelle conception de l'article 2. Sous le régime de la convention de Saint-Louis, la mission de l'Agence était limitée à une tâche de gestion (121). Ce sont les Etats qui étaient responsables de l'équipement de leurs aéroports internationaux. La convention de Dakar a étendu le domaine d'activité de l'Agence au rôle de "conception". En plus de la gestion, l'Agence est chargée de renouveler et de moderniser les installations, le matériel et les équipements. En 1975, lorsque les Etats membres avaient confié à l'Agence la charge supplémentaire de "conception et de réalisation", la situation des équipements et des installations était précaire en raison de la vétusté et

---

(120) Pour la carte des régions d'information de vol ASECNA, voir notre Annexe.

(121) Convention de Saint-Louis, art. 2

de l'inadaptation des moyens mis en place. Bref, l'ensemble des équipements et installations techniques étaient à renouveler dans le cadre du plan AFI V qui venait d'être adopté à Rome (121<sup>bis</sup>). Aux fins d'endiguer les réclamations quasi-quotidiennes des usagers, un programme d'urgence avait été mis en place de 1975-1977, pour un montant global de près de deux milliards de francs CFA, en vue de la rénovation d'urgence du RS.FTA. et des aides à la navigation et à l'atterrissage. En vue de parachever l'exécution du plan AFI V, un programme quinquennal d'équipement (1977-1981), avait été approuvé par le comité des Ministres à Ouagadougou (11 et 12 juillet 1977). Ce plan d'équipement d'un montant dépassant treize milliards de francs CFA a posé un difficile problème de financement (122). Le gros problème de l'Agence est de trouver les moyens financiers pour mener une politique d'investissement. L'Agence n'a pas les moyens pour auto financer ses équipements. Les Etats ont confié les investissements à l'ASECNA sans toutefois augmenter ses ressources. A l'heure actuelle, l'Agence est incapable de remplir la mission à lui confié par l'article 2 sur le plan des investissements. En outre, elle est tributaire des ressources qui lui échappent. Sur le plan des principes, le fait de confier la mission d'investissement à l'Agence favorise, en quelque sorte, l'homogénéité des équipements dans les Etats membres. Etant donné que la convention de Dakar n'a pas dégagé de nouvelles ressources, n'est-il pas souhaitable que les Etats reviennent à l'ancienne formule de la convention de Saint-Louis?

---

(121<sup>bis</sup>) Paul Malekou, op.cit., renvoi 99, p. 7.

(122) Voir infra, IIème Partie, chapitre I, section III.

Puisque les Etats membres refusent d'augmenter leur taux de contribution annuelle et continuent à percevoir une bonne partie des produits de redevances, nous pensons que, dans l'avenir, la mission de l'Agence devra se limiter strictement à une tâche de gestion des installations.

b) Gestion des Ecoles inter-Etats de l'Aviation civile et de la météorologie (art.2 des statuts)

L'une des activités principales de l'ASECNA est relative à la formation du personnel africain spécialisé. Cette activité est menée non seulement en vue d'une africanisation mais aussi pour permettre à l'Agence de répondre par un service de haute qualité aux exigences croissantes de la sécurité de la navigation aérienne. De nos jours, l'ASECNA accomplit sa mission de formation au moyen de quatre Ecoles: l'une établie à Niamey - l'EAMAC formant les techniciens supérieurs de la navigation aérienne et de la météorologie; l'autre installée à Douala pour la sécurité incendie, les troisième et quatrième situées à Dakar instruisant les agents d'exécution dans le domaine de la navigation aérienne et de la météorologie.

(i) L'Ecole africaine de la météorologie et de l'aviation civile - EAMAC

a) Bref aperçu historique

En octobre 1960, il existait déjà à Dakar, Brazzaville et Tananarive des Ecoles, assurant la formation des personnels d'exécution africains. La formation des agents d'encadrement avait, au contraire, été orientée vers les Ecoles françaises de l'aviation civile et de la météorologie.

Mais, il s'est avéré que cette solution, qui était valable sur le plan technique et économique, n'était pas satisfaisante pour des raisons politiques et sociales et qu'il

techniciens supérieurs) en Afrique dans un milieu proche de celui où s'exercera leur activité professionnelle. Au mois de juin 1961, les ministres africains chargés de l'aviation civile, réunis à Abidjan avaient proposé la création de deux écoles, l'une en Afrique de l'ouest, l'autre en Afrique centrale. Après négociations entre les Etats intéressés, les lieux d'implantation de ces écoles avaient été fixés à Niamey et Fort-Lamy. La République Française avait dégagé les crédits nécessaires pour la création immédiate de l'une des ces deux écoles sur le fonds d'aide et de coopération. Le Comité des Ministres des Transports des Etats signataires du traité de Yaounde (123), réuni à Bangui le 24 mars 1962, avait décidé qu'une première Ecole, chargée de la formation des personnels de la navigation aérienne et de la météorologie, soit créée à Niamey et que la deuxième Ecole, chargée de la formation des personnels nécessaires aux compagnies aériennes, soit créée à Fort-Lamy à une date ultérieure.

La pose de la première pierre de l'Ecole de Niamey (EAMAC) eu lieu le 21 janvier 1963 et l'Ecole ouvrit ses portes le 1er octobre 1963.

Cette école

"est chargée de la formation et du perfectionnement des personnels assurant des tâches d'encadrement et de responsabilité dans les spécialités de l'aviation civile et de la météorologie." (124)

---

(123) Ce traité crée la Société AIR Afrique.

(124) Statuts de l'Ecole, art. 1.

b) Recrutement des élèves

L'EAMAC recrute ses élèves, sur concours, parmi les titulaires du baccalauréat de l'enseignement secondaire (séries scientifiques) et la durée de la scolarité est de deux années. L'Ecole est ouverte aux ressortissants des Etats membres. Toutefois, les statuts (125) prévoient que, dans la limite des places disponibles, l'Ecole peut recevoir des élèves suivant les cours à titre personnel et des élèves étrangers présentés par leur gouvernement. Les agents devant suivre un stage de perfectionnement (126) ou de transformation d'emploi (126<sup>bis</sup>) sont désignés par leur gouvernement sur proposition de l'ASECNA dans le cas où ces agents sont employés par l'Agence (127).

---

(125) Ibid., art. 23.

(126) "les stages de perfectionnement ou de recyclage ont pour objet de parfaire les connaissances des personnels en service dans un domaine limité de leurs fonctions ou de compléter leur formation compte tenu des progrès techniques ou des modifications dans les méthodes d'exploitation intervenus dans leur spécialité" statuts de l'école, art. 15.

(126 bis) "les stages de transformation d'emploi ont pour objet de donner aux stagiaires les connaissances nécessaires pour assumer des fonctions relevant d'une spécialité autre que la leur" ibid, art. 16.

(127) Ibid., art. 27.

c) Stages organisés par l'école

L'Ecole organise des stages de formation (128) dans trois spécialités différentes.

- 1) Stage de techniciens supérieurs de la navigation aérienne, spécialité circulation aérienne.

Les élèves devront pouvoir, à l'issue de leur formation, après quelques mois de mise au courant, afin d'assimiler les procédures locales, remplir les fonctions suivantes:

- contrôleur ou aide-contrôleur de la circulation aérienne dans les tours de contrôle, les centres d'information en vol et les centres de contrôle régionaux;
- chef de bureau de piste ou chef de quart de bureau de piste;
- commandant d'aérodrome secondaire.

Les cours s'étendent sur une durée de deux années et portent notamment sur le rôle et l'organisation des services de la navigation aérienne, sur les procédures en vol et au sol des aéronefs, la réglementation, l'exploitation des télécommunications, la météorologie, l'anglais général et technique, etc. Des travaux pratiques de contrôle de la circulation aérienne (contrôle d'aérodrome, d'approche et régional)

---

(128) "Les stages de formation sont des stages destinés à assurer la formation professionnelle ab initio des personnels devant exercer certaines fonctions. Ils sont suivis soit par des personnels recrutés directement à cet effet, soit par des personnels déjà en service en vue de les faire accéder aux emplois du corps supérieur dans la hiérarchie de la fonction publique de l'Etat d'origine". Ibid., art. 14. Les candidats à ces stages doivent être titulaires d'un bacca-

complètent l'enseignement. En outre, les élèves sont soumis, sur avion léger, à un entraînement aérien, orienté notamment sur l'étude pratique des procédures et de la navigation en vol (129).

- 2) Stages de techniciens supérieurs de la navigation aérienne, spécialité télécommunications et signalisation

A la fin de leur stage, d'une durée de deux ans, les élèves devront pouvoir entretenir et effectuer le dépannage courant des matériels radioélectriques employés dans les services de l'aviation civile et de la météorologie.

En première année, les élèves étudient des matières générales (mathématiques, radioélectricité générale, mesures...), et des matières plus spécialisées (électronique et transistors, aides visuelles, télécommunications par fil...). De nombreuses séances de travaux pratiques sont organisées.

La deuxième année de cours est consacrée essentiellement à l'étude des émetteurs, récepteurs, installations de radio-navigation, etc. Les travaux pratiques sont réalisés sur les types de matériels en usage dans les services de l'ASECNA.

Depuis 1964, les stagiaires, qui ont satisfait aux

---

(129) "Procès-verbal du vingtième anniversaire de l'Agence 12 décembre 1959 - 12 décembre 1979", page 49, document publié par l'ASECNA, Dakar.

examens de première année, peuvent suivre un stage d'auto-commutation. Ce stage a été créé pour former des techniciens capables d'assurer la maintenance des matériels récemment mis en service dans les bureaux centraux des télécommunications (B.C.T.) automatiques et semi-automatiques. En 1977, une section d'électriciens d'aérodrome a été créé. Leur formation se déroule en un an après une première année de tronc commun. Les titulaires du baccalauréat technique F<sub>3</sub> sont directement admis en deuxième année.

3) Stages de techniciens supérieurs  
de la météorologie

Les élèves qui ont suivi ces stages sont appelés à assurer les fonctions suivantes:

- chef de station synoptique;
- chef de quart (observation et pointage);
- protectionniste et aide protectionniste;
- veilleur d'aérodrome;
- chef de section de climatologie ou d'agro climatologie;
- radio sondeur.

En plus de ces stages de formation, l'EAMAC organise des stages préparatoires pour permettre, aux plus méritants des agents en service n'ayant pas la formation générale suffisante pour se présenter au concours normal de recrutement, d'acquérir au cours d'une année le niveau requis

(statuts de l'école, art. 17).

d) Extension de l'école - formation des ingénieurs.

Le Fonds Européen de Développement a accordé une subvention de 800 millions de francs CFA pour l'extension de l'école. Cette extension en cours d'exécution vise à remédier à la pénurie en personnel d'aviation civile dont souffrent les Etats africains francophones. L'ASECNA pourra ainsi doubler la capacité de l'EAMAC et créer des stages dans trois disciplines non présentement couvertes mais dont le besoin a été reconnu, à savoir:

- qualification des techniciens de la circulation aérienne en contrôle radar;
- spécialisation de techniciens de la circulation aérienne dans les fonctions du service d'information aéronautique;
- spécialisation de techniciens des télécommunications et signalisation pour l'entretien des équipements D.M.E. dont l'utilisation commence à se répandre en Afrique.

L'extension actuellement en cours au niveau de techniciens supérieurs a fait germer l'idée de la création d'une section d'ingénieurs de travaux à l'EAMAC. De nos jours, les ingénieurs de travaux et les autres cadres supérieurs (ingénieurs) continuent être formés dans les Ecoles Françaises de l'aviation civile et de la météorologie et dans

une moindre mesure dans différentes écoles et universités notamment des Etats Unis, de l'URSS, du Canada etc....

Les besoins à satisfaire pour les cinq années à venir sont évalués à plus de 150 ingénieurs (130) alors que les conditions d'entrée dans les écoles et universités étrangères sont de plus en plus difficiles. En plus, dans ces pays industrialisés, l'accent est mis sur la fonction de conception et d'étude dans la formation des ingénieurs qui ont pris récemment en France le nom "d'ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile" au lieu du titre précédemment "d'ingénieurs de travaux".

Une formation dispensée en Afrique, dans le cadre même où s'exerceront les futures fonctions, sur un programme correspondant aux conditions particulières que ces ingénieurs rencontreront en exploitation et en cohabitation avec les techniciens supérieurs qu'ils sont destinés à encadrer, ne pourra que donner des atouts d'une grande valeur à ceux qui en bénéficieront (131).

(ii) Les Ecoles régionales de Douala et de Dakar

a) Ecole régionale de sécurité incendie de Douala

L'école régionale de Sécurité Incendie, installée sur l'aéroport internationale de Douala, a commencé à fonctionner en 1964. L'ASECNA avait créé cette école aux fins de former des chefs de quarts sécurité incendie pour les be-

---

(130) Ibid, page 52.

(131) Ibid.

soins des aérodromes exploités par l'Agence.

En principe, les stagiaires sont choisis parmi les personnes ayant une certaine expérience professionnelle ou recrutés parmi les candidats ayant des connaissances niveau BEPC ou CAP mécanicien et titulaires du permis de conduire. Ils sont désignés par les représentants de l'Agence dans les différents Etats.

L'école est placée sous l'autorité du représentant de l'ASECNA au Cameroun dont dépend directement l'instructeur chargé de l'organisation et du déroulement des stages. L'aéroport international de Douala fournit un large support à cette école.

b) Ecole régionale de la navigation  
aérienne de Dakar

Cette école est antérieure à la création de l'Agence. Elle est située sur l'aéroport de Dakar-Yoff et assure la formation et le recyclage des personnels d'exécution de la navigation aérienne (assistants de la circulation aérienne etc...). Les stagiaires sont admis à l'école sur proposition du représentant de l'Agence dans leur Etat d'origine. Ils sont recrutés, soit parmi des agents déjà en service à l'ASECNA, soit directement selon les conditions prévues par les statuts des corps de la navigation aérienne dans les Etats d'origine. Le niveau de recrutement est celui du BEPC ou de la classe de seconde des lycées et collèges. La durée de la formation est de neuf mois.

L'Ecole organise des stages ci-après:

- Stage circulation aérienne.

Ce stage est organisé tous les ans. Deux instructeurs permanents sont chargés de l'organisation et du déroulement du stage. Chaque stage reçoit environ vingt élèves.

- Le stage technique radio n'est pas organisé régulièrement, la responsabilité est confiée à un ingénieur de la direction de l'infrastructure radio-électrique qui ne se consacre pas exclusivement à cette tâche. Le nombre des candidats est d'ailleurs faible et les promotions comptent rarement plus de six agents. Les locaux ainsi que les moyens techniques dont dispose l'école sont très rudimentaires, aussi, celle-ci sollicite le support de l'aéroport de Dakar-Yoff. Les structures d'accueil étant inexistantes, les élèves doivent assurer eux-mêmes leur hébergement. Depuis la création de l'Agence, l'ERNA a assuré la formation de plus de 300 agents d'exécution parmi lesquels l'on compte plus de 200 assistants circulation aérienne et près de 100 assistants des services radio-électriques (132).

c) Ecole régionale de la météorologie  
de Dakar

Cette école a été créée en 1965 à Dakar pour assurer la formation d'assistants de la météorologie. Elle accueille les ressortissants des Etats de l'Afrique occidentale

---

(132) Voir Note succincte sur les Ecoles de formation de l'ASECNA, 22/05/1978.

membres de l'Agence et, dans la limite des places disponibles, des ressortissants francophones d'autres Etats. Chaque promotion compte au maximum cinquante élèves. Ceux-ci sont recrutés, sur titre, parmi les titulaires du BEPC. La durée des études est de neuf mois. Le régime de l'Ecole est l'externat. Les élèves sont appelés à tenir des postes d'observateurs ou de pointeurs dans les centres et stations météorologiques.

En plus de la formation ab initio des personnels concernés, l'ERM organise un certain nombre de stages de perfectionnement, suivant les besoins, pour les assistants météorologiques déjà en service. A l'exception des ingénieurs et des cadres administratifs et comptables, la plupart des techniciens, en service à l'ASECNA sont formés dans les mêmes Ecoles. Ceci comporte des avantages considérables: personnels formés selon les mêmes méthodes, connaissances des mêmes matériels qui sont ceux en usage dans les services de l'Agence. A côté de cet intérêt technique, l'aspect psychologique de cette formation commune a aussi son importance. L'ASECNA est un établissement public multinational. Dès l'école, les agents des Etats africains membres de l'Agence apprennent à se connaître et à travailler ensemble.

## 2. Missions secondaires

Les missions secondaires de l'Agence ont trait à ses activités nationales. Elles ont un fondement contractuel.

Le but recherché est d'utiliser l'outil créé pour une fonction commune multinationale à une tâche nationale, afin qu'il en résulte économies et simplifications.

a) Assistance technique aux Etats intéressés

En plus de ses activités internationales, l'Agence fournit, par le biais des contrats particuliers, une assistance technique aux Etats africains membres ou non membres.

- Assistance technique aux Etats africains membres de l'Agence

Aux termes de l'article 10 de la Convention de Dakar,

"l'Agence pourra se voir confier, par chacun des Etats signataires, la gestion ou l'entretien de toute exploitation d'utilité aéronautique ou météorologique, en vertu des contrats particuliers...."

L'application de cette disposition a souvent posé des problèmes. En effet, si la distinction entre les articles 2 et 10 apparaît nettement dans le budget de l'Agence, elle apparaît moins dans le budget de certains Etats qui inscrivent une dotation globale pour l'ASECNA sans distinguer ces deux articles, et elle apparaît moins aussi sur le terrain où les impératifs d'efficacité et d'économie amènent souvent à utiliser les hommes et les matériels indistinctement pour l'un ou pour l'autre (132<sup>bis</sup>).

---

(132<sup>bis</sup>) Voir note présentée par le Tchad concernant l'ASECNA, janvier 1971.

Dans le cadre de cet article 10, la plupart des Etats africains membres (133) ont confié, à l'ASECNA, la gestion et l'entretien de leurs services météorologiques et aéronautiques à caractère national.

Les articles 2 et 10 de la Convention de Dakar concernent l'exploitation ou les travaux. L'Agence ne peut, statutairement, assumer les attributions d'une administration nationale dont le rôle est de définir la politique aéronautique.

- Assistance technique aux Etats africains membres ou non membres de l'Agence

L'article 12 de la Convention de Dakar habilite l'Agence à passer des contrats avec des Etats désireux d'utiliser ses services que ces Etats soient ou non parties à la convention. Cette disposition, à dessein très large, transforme l'ASECNA, considérée comme un service public multinational (article 2) pour chacun des Etats membres, en une véritable entreprise capable de proposer et de vendre ses services aux mêmes Etats et à des Etats tiers. Cette forme de coopération a rencontré des réussites favorables auprès de plusieurs Etats africains (134). Les contrats par lesquels l'Agence s'engage à l'exécution de ces tâches particulières doivent comporter l'indication des moyens de financement permettant d'équilibrer les dépenses sans

---

(133) République Unie de Cameroun, Mauritanie, Sénégal, Côte d'Ivoire...etc.

(134) Le 11 juin 1976, l'Agence a signé, avec le Nigéria, un contrat relatif à la vérification en vol des aides

que soit fait appel à ses ressources propres (article 2 des statuts). Avant de clore cette partie consacrée à la mission d'assistance technique de l'Agence, il est intéressant de dire quelques mots sur la coopération technique qui devrait s'instaurer entre tous les organismes africains chargés de la sécurité aérienne. Entre Etats africains, nous souhaitons qu'une coopération s'instaure dans la matière du contrôle de trafic aérien par un échange périodique de contrôleurs de la circulation aérienne des FIR adjacentes et des rencontres périodiques au niveau des responsables de la circulation aérienne et des services de maintenance. Nous pensons que par cet échange, les contrôleurs peuvent mieux connaître les conditions de travail de leurs collègues et en tirer un esprit de compréhension mutuelle bénéfique pour la sécurité aérienne en Afrique.

b) Constatation des infractions à la réglementation de la navigation aérienne

L'article 9 de la Convention de Dakar habilite l'ASECNA à participer à l'exercice des fonctions de police dans les espaces soumis à son contrôle. Ainsi, certains employés de l'Agence collaborent avec la puissance publique des Etats membres aux fins de constater les infractions à la réglementation de la navigation aérienne (135).

---

(135) Le traité du 26 février 1960 créant la Société des Services de Navigation Aérienne pour l'Amérique Centrale, dispose dans son article 12: "la société signalera aux autorités nationales compétentes les infractions aux règlements de la circulation aérienne qui seraient commises dans les régions relevant de leur

Cette mission spéciale ne fait pas échec au droit reconnu par les législations nationales à d'autres agents de relever des infractions de même nature.

Les articles 2, 9, 10 et 12 de la Convention de Dakar font de l'ASECNA un instrument privilégié qui permet aux Etats africains de résoudre, dans les meilleures conditions possibles, les problèmes d'organisation et de fonctionnement de leur propre aviation civile. L'ASECNA sert dans son secteur, l'idée d'unité africaine. Au même titre qu'Air Afrique, l'Agence apporte sa contribution non seulement à l'idée, mais à l'oeuvre collective en cours de l'unité africaine (135<sup>bis</sup>).

Après avoir passé en revue les différentes attributions de l'Agence, nous allons étudier, dans une seconde section, son statut juridique.

## Section II    l'ASECNA: établissement public multinational

L'article 1er de la Convention de Dakar dispose que l'ASECNA est

"un établissement public doté de la personnalité morale et jouissant de l'autonomie financière..."

Nous allons commenter cette disposition en définissant, tout d'abord, la notion d'établissement public international;

---

(135<sup>bis</sup>) Louis Sanmarco "L'ASECNA". Air Afrique Information (1970), No. 44, p. 60.

dans un second paragraphe, nous analyserons la personnalité juridique de l'Agence; un troisième paragraphe discutera de la question de l'autonomie financière de l'ASECNA; et enfin, un quatrième paragraphe étudiera son régime fiscal et douanier.

1. Définition de l'établissement public international

"L'établissement public international est une entreprise ou un service public créé par deux ou plusieurs Etats, indépendamment de toute organisation intergouvernementale, ayant pour objet, soit de faire des prestations à des particuliers, soit de réglementer l'usage par ces derniers du domaine public desdits Etats" (136).

L'ASECNA répond-t-elle à cette définition? Dans son étude parue en 1960 (137), M. de Lanversin avait fait valoir qu'il était trop tôt pour se prononcer sur la question de nationalité de l'établissement ou de son intégration à la société internationale. Le fait que la plupart des Etats africains, signataires de la Convention originale de Saint-Louis, appartenaient encore à la communauté, rendait la question difficile à résoudre. De nos jours, le problème peut être considéré comme définitivement résolu. La Convention de Dakar a été signée par les Etats africains souverains. L'ASECNA contemporaine groupe des Etats africains

---

(136) Adam, H.T., Les établissements publics internationaux, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris: 1957, p. 9.

(137) Op.cit., renvoi 16, p. 226.

qui assurent pleinement la conduite de leurs affaires intérieures et de leurs relations internationales. Si le caractère international de l'institution n'est plus susceptible de faire l'objet d'aucune discussion, la question se pose de savoir à quelle catégorie d'établissement public international appartient l'Agence?

H.T. Adam, dans son ouvrage précité (138), a procédé à une excellente analyse et à une classification des établissements publics internationaux. En ce qui concerne l'ASECNA, nous retenons la classification qui tient compte de la nature des attributions de l'établissement. L'Agence fait partie des établissements publics internationaux de gestion ou de prestation. Ces types d'établissement ont pour objet, ou la construction, ou l'exploitation d'un ouvrage, ou la gestion d'un service. Dans ces établissements de gestion, l'exécutif marque une double rupture avec l'égalité et la souveraineté des Etats. La tutelle gouvernementale doit affronter un débat, s'appliquer, se disculper et se plier à la loi de la majorité (139).

## 2. Personnalité juridique de l'Agence

Une organisation internationale possède une personnalité juridique lorsqu'elle est titulaire de droits et de devoirs (140) distincts de ceux des Etats membres.

---

(138) Op.cit., renvoi 136, pp. 40-56.

(139) Adam, H.T., Organismes internationaux spécialisés, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris: 1965, p. 155.

(140) Les obligations de l'ASECNA se limitent à son objet qui est, principalement, l'exploitation des services

L'article 1er de la Convention de Dakar affirme expressément que l'Agence possède une personnalité morale. L'autonomie juridique proclamée dans cet article est précisée par de multiples dispositions des trois textes qui régissent l'Agence. Sans procéder à une énumération exhaustive et fastidieuse, il paraît intéressant de souligner les principales. Personne morale, l'Agence dispose d'un patrimoine immobilier et mobilier dont la consistance et la dévolution sont définis à l'article 2 du cahier des charges. Son Directeur Général reçoit délégation permanente du Conseil, pour approuver des marchés, des baux et locations d'immeubles, procéder à des achats, ventes et réformes d'objets mobiliers et transiger en cas de litige (141) Il la représente en justice. Elle est responsable civilement à l'égard des tiers (142), sauf en ce qui concerne les risques d'accidents pouvant survenir aux aéronefs et dans lesquels la responsabilité des services de contrôle de la circulation aérienne pourrait être mise en cause. Dans cette hypothèse, en effet, l'ASECNA appellera en garantie les Etats membres dans les procédures qui seront engagées contre elle (143). L'autonomie juridique reconnue à l'Agence

---

(141) Statuts, art. 22.

(142) Cahier des charges, art. 17.

(143) Ibid, art. 13.

n'amointrit en rien les obligations internationales des Etats membres dans le domaine de la navigation aérienne. A l'égard de l'OACI, seuls les Etats peuvent procéder à l'adoption des normes édictées par celle-ci ou notifier les différences de leurs règlements nationaux par rapport aux normes et pratiques recommandées (144). L'Agence a un budget propre.

### 3. Autonomie financière de l'Agence

#### a) Régime financier

Les statuts (145) définissent le régime financier de l'Agence, qui doit établir chaque année son état de prévision des recettes et des dépenses; deux sections distinctes y apparaissent, celle relative aux opérations d'exploitation et celle relative à la gestion du capital (146). Les états de prévision des recettes et des dépenses sont préparés par le Directeur Général mais doivent être approuvés, de même que les modifications qui lui seraient apportées, par le conseil d'administration. On a vu que dans l'exercice de ce pouvoir financier le conseil délibère selon les règles de majorité spéciale précisées à l'article 19 des statuts. L'article 8 de la Convention précise que l'Agence est soumise à un contrôle financier dont les modalités sont

---

(144) Convention de Chicago, articles 37 et 38.

(145) Statuts, Titre III.

(146) Ibid, art. 32.

définies dans les statuts. En fait, un contrôleur financier suit la gestion financière de l'Agence.

Il a une mission générale de contrôle de la gestion de l'établissement et de surveillance de toutes les opérations susceptibles d'avoir directement ou indirectement une répercussion économique ou financière (147). Le contrôleur financier examine les engagements soumis à son visa, du point de vue de la disponibilité des crédits, de l'exactitude des évaluations, de l'imputation de la dépense et de leur conformité avec les décisions et délibérations du conseil d'administration et la réglementation de l'Agence.

La comptabilité générale et éventuellement la comptabilité analytique d'exploitation sont tenues suivant un plan comptable, lequel doit être aménagé pour permettre la transcription, dans les comptes spéciaux, des opérations intéressant les services assurés par les soins de l'Agence, en application des contrats particuliers passés avec les Etats dans le cadre des articles 10 et 12 de la Convention (148).

A la fin de chaque exercice comptable, c'est-à-dire au 31 octobre de chaque année, l'Agent comptable dresse les inventaires (149).

---

(147) Ibid, art. 51.

(148) Statuts, art. 34.

(149) Statuts, articles 32 et 35.

b) Les ressources (150)

La couverture de l'ensemble des dépenses d'exploitation des aéroports dont la gestion est confiée à l'Agence par la convention qui l'institue, est actuellement assurée par:

- les redevances d'aéroports;
- les redevances d'installations et services de navigation aérienne et de route;
- les contributions des Etats membres;
- les subventions;
- les prestations dues au titre des contrats particuliers visés aux articles 10 et 12 de la convention.

Toutes ces sources de recettes n'ont pas la même importance. Les trois premières sont appelées à jouer un rôle déterminant dans l'avenir de l'Agence envisagée comme instrument de coopération entre les Etats africains.

1) Les redevances (151)

A l'heure actuelle, les redevances constituent la principale source de recettes. Elles participent pour près de 50% (152) au budget de fonctionnement de l'Agence. Compte

---

(150) Convention de Dakar, art. 7.

(151) Sur la variété des redevances, voir notamment Bulletin ITA No. 11 du 19 mars 1973, pp. 255-257; voir aussi OACI, Doc. 9184-AN/902, Ière Partie, p. 1-43.

(152) Chiffre relevé dans la note présentée par Madagascar, au nom des Etats membres de l'ASECNA, au cours de la conférence sur l'économie des aéroports et des installations et services de route (Montréal, 19 mai - 5 juin 1981).

tenu de l'importance de cette source de recettes, nous nous attarderons davantage sur cette question.

Après une définition succincte, nous étudierons les fondements juridiques des redevances; dans l'optique d'une comparaison, nous consacrerons un développement sommaire à l'analyse du système des redevances de route EURO-CONTROL.

### 1.1. Définitions

La pratique internationale fait une distinction entre redevances d'aéroports et redevances de route. Les premières englobent les

"droits d'atterrissage, de décollage, d'éclairage, d'assistance aéroportuaire, d'embarquement et de débarquement, de stationnement et d'abri, de désinsectisation, d'usage de nuit, d'inspection technique,...etc" (153).

On trouve également les redevances carburant (parfois augmentées d'une taxe "anti-pollution") dont le taux varie suivant la quantité de fuel livrée ou l'usage qui est fait de l'aéronef, et des redevances annuelles d'inscription au registre aéronautique et des redevances de poids.

Les secondes

"rémunèrent l'usage par les aéronefs en vol des installations et services de route tels que les aides à la navigation aérienne, le

---

(153) Michel G. Folliot, Le transport aérien international, évolution et perspectives, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris: 1977, p. 93.

contrôle de la circulation, l'information de vol et l'alerte, la météorologie, la recherche et le sauvetage" (154)

## 1.2 Fondements juridiques des redevances

- L'article 15 de la Convention de Chicago

La Convention de Chicago, dans son article 15, autorise les Etats contractants à percevoir des redevances pour l'utilisation, par les aéronefs, de toutes installations et tous services de navigation aérienne y compris les services radioélectriques et météorologiques mis en place, aux fins d'usage public, pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne. La faculté de percevoir les redevances est soumise à des conditions suivantes:

- a) "paragraphe 4. Aucun Etat contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un Etat contractant, ou de personnes se trouvant à bord."

Les taxes ne peuvent donc être perçues que comme la contrepartie d'un service rendu. La redevance n'est pas un droit de péage.

- b) " paragraphe 2. Les redevances qu'un Etat contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation de ses aéroports et installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre Etat contractant ne doivent pas: a) pour les aéronefs qui n'assurent pas de

---

(154) R. Goy, "Le régime international des redevances de route: le régime universel", RGAE, No. 3 (1977), p. 257.

services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs de même classe assurant des services similaires; b) pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires."

Le paragraphe 2 de l'article 15 pose clairement le principe de la non-discrimination entre les usagers du service.

c) "paragraphe 3. Toutes les redevances doivent être publiées et communiquées à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, étant entendu que, sur représentation d'un Etat contractant intéressé, les redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services sont soumises à l'examen du conseil, qui fait rapport et formule des recommandations à ce sujet à l'attention de l'Etat ou des Etats intéressés."

Le paragraphe 3 organise, en quelque sorte, un contrôle de l'OACI.

Tarifs préférentiels de redevances, réductions spéciales et autres concessions

Conformément à l'article 15 de la Convention de Chicago, il ne doit pas être fait de discrimination entre les usagers commerciaux. Bien que ce principe soit repris par l'article 14 du cahier des charges, l'ASECNA accorde, un traitement de faveur (155), à certains usagers.

---

(155) Ces mesures spéciales concernent les redevances d'aéroports et plus particulièrement les redevances d'atterrissage.

On distingue les exemptions totales, les réductions de tarifs et les tarifs spéciaux (156).

1) Les exemptions totales sont les suivantes:

- les aéronefs d'Etat (157) des parties signataires de la Convention de Dakar, s'ils sont en mission officielle;
- les aéronefs effectuant des vols d'essai à condition que les seules personnes à bord soient les membres de l'équipage et les personnes mandatées pour contrôler les essais. Cette mesure s'applique aussi bien aux compagnies nationales qu'étrangères;
- les membres de l'équipage et passagers circulant sous la mention "service";
- les passagers d'un aéronef qui effectue un retour forcé à l'aéroport en raison d'incidents techniques ou de conditions atmosphériques défavorables;
- les passagers en transit qui, au cours de l'escale, ne quittent pas l'enceinte de l'aéroport, qu'ils poursuivent leur voyage sur le même aéronef ou qu'ils soient dans l'obligation de changer d'aéronef;
- les passagers en transit, que les conditions de transport obligent à quitter l'aéroport afin d'être hébergés pendant

---

(156) Voir OACI, Doc. 7100/AT/707, Répertoire de tarifs d'aéroports et de tarifs d'installations et de services de navigation aérienne, édition 1980, pages S-9 à S-12; Procès verbal de la réunion préparatoire à la conférence sur les redevances d'aéroports et d'installations et services de navigation aérienne de route, Montréal, 29 mars 1967, pp. 10-12.

(157) "Les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'Etat". Convention de Chicago, art. 3(b).

la durée de l'escale;

- les enfants de moins de 2 ans.

2) Les réductions de tarif.

- les giravions bénéficient d'une réduction de 50% sur le montant de la redevance d'atterrissage;
- les aéronefs qui accomplissent des vols d'entraînement bénéficient d'une réduction de 75% sur le montant de la redevance d'atterrissage chaque fois qu'ils utilisent la procédure d'atterrissage sans toutefois réaliser un atterrissage complet;
- des conditions spéciales en ce qui concerne la redevance d'usage des dispositifs d'éclairage peuvent être consenties aux exploitants d'aéronefs effectuant des vols d'entraînement qui nécessitent une utilisation prolongée du balisage;
- des conditions spéciales en ce qui concerne la redevance d'atterrissage peuvent être consenties en cas de manifestation aérienne et pour les atterrissages consécutifs à des vols d'essai.

3) Les tarifs spéciaux.

Les tarifs spéciaux à l'ASECNA concernent les vols locaux qui bénéficient d'un tarif inférieur au trafic international. Une telle mesure n'est pas en contradiction avec l'article 15 de la Convention de Chicago puisqu'il s'agit d'un trafic que les compagnies étrangères ne sont pas admises à effectuer (158).

---

- L'article 4 de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (159).

"Chaque Etat contractant pourra, sous réserve des dispositions du présent Accord:  
1) désigner la route à suivre sur son territoire par tout service aérien international et les aéroports pouvant être utilisés par ce service;  
2) imposer ou permettre que soient imposées, à tout service aérien international des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation de ces aéroports et autres facilités; ces taxes n'excéderont pas celles que paieraient ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires pour l'utilisation de ces aéroports et autres facilités; étant entendu que, sur représentation d'un Etat contractant intéressé, les taxes imposées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités feront l'objet d'un examen par le Conseil de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile instituée en vertu de la convention sus mentionnée, qui fera rapport et adressera des recommandations à ce sujet à l'Etat ou aux Etats intéressés."

Cette disposition met l'accent sur le principe de non discrimination déjà exprimé dans la Convention de Chicago.

La Convention de Chicago et l'Accord de Transit se sont donc limités à quelques principes qui ont été, par la suite, développés par l'OACI.

### 1.3 Directives du Conseil de l'OACI en matière de redevances.

Adoptées le 13 décembre 1973, ces directives expriment les recommandations et les conclusions auxquelles est arrivé le Conseil à la suite des travaux de l'Organisation sur le problème des redevances. Elles tiennent compte des recom-

---

(159) Cet Accord est entré en vigueur le 30 janvier 1945. Au 1er janvier 1977, 92 Etats l'avaient ratifié.

mandations faites par la conférence sur l'économie des installations et services de navigation aérienne de route et des aéroports (ERFA) (Montréal, février 1973, Doc. 9053) et remplacent les directives antérieures publiées sous la cote DOC 8718-c/975 à la suite de la conférence de 1967 sur le même sujet. Elles ont pour but de servir de guide aux Etats sur ces questions.

On trouvera ci-dessous un résumé de quelques points les plus importants de chacune d'elle (160).

- Déclaration du Conseil aux Etats contractants sur les redevances d'aéroports

- Principes relatifs au paiement par l'utilisateur aux aéroports internationaux.

Seuls les services et installations utilisés en commun par les services aériens internationaux devraient être inclus dans l'estimation des coûts.

- Principes relatifs aux systèmes de redevances.

La Déclaration recommande que les systèmes

- a) soient aussi simples que possible;
- b) évitent de dissuader les usagers de se servir des installations et services nécessaires à la sécurité;
- c) n'établissent aucune discrimination entre usagers

---

(160) Pour le texte intégral de la Déclaration, voir OACI, Doc-9082-c/1015, 1974; pour un résumé beaucoup plus complet de la Déclaration, voir Bulletin ITA No. 18 du 13 mai 1974, pp. 465-470.

nationaux et usagers étrangers ou entre usagers étrangers.

- Base de calcul.

Le système devrait tenir compte des éléments suivants:

- a) le poids maximum admissible au décollage porté au certificat de navigabilité devrait servir de base à la redevance d'atterrissage;
- b) le barème des redevances d'atterrissage devrait être fondé sur un taux constant par 1000 kg ou livres, mais, le taux peut varier selon un ou plusieurs niveaux de poids, si c'est jugé "nécessaire";
- c) les taux appliqués doivent être indépendants de la longueur de l'étape parcourue;
- d) une redevance unique devrait couvrir le plus grand nombre possible d'installations et services aéroportuaires (y compris balisage lumineux et radioélectrique) même dans le cas où ils sont fournis par des autorités différentes.

- Consultation sur les projets de création ou de modification de redevances d'usage et aux fins de la planification d'aéroport.

Le conseil recommande:

- a) que l'exploitant d'aéroport, ou l'autorité compétente, informe 4 à 6 mois à l'avance les principaux usagers lorsqu'il est envisagée une révision importante des taux de redevances;
- b) que les usagers aient l'occasion de faire connaître

- leur point de vue aux autorités compétentes;
- c) que la décision finale soit annoncée avec un préavis raisonnable;
- d) que les usagers, ou leurs associations soient consultés lorsque de grands travaux sont envisagés et que les usagers communiquent à l'exploitant de l'aéroport leurs précisions sur l'évolution de leurs activités et de leurs besoins au cours des 5 ou 10 prochaines années.

- Déclaration du Conseil avec Etats contractants sur les redevances d'installations et services de navigation aérienne de route

- Principes relatifs au paiement par l'utilisateur des installations et services de route.

Seuls les services et installations utilisés en commun par les services aériens internationaux doivent être pris en compte, ce qui exclut les services fournis sur une base contractuelle ou par les transporteurs eux-mêmes. Aucune part des coûts, imputables aux bénéficiaires de taux particuliers de redevances, qui ne serait pas recouvrée de ce fait auprès de ces usagers, ne sera portée à la charge d'autres usagers.

- Ventilation des coûts des installations et services de route entre usagers aéronautiques.

Une méthode de équitable d'imputation des coûts aux différents catégories d'usagers consiste à imputer ces coûts

selon les mêmes règles que celles qui servent au calcul des redevances de route, en appliquant pour les deux opérations les mêmes critères à une catégorie déterminée d'aéronefs (c'est-à-dire imputer les coûts et calculer la redevance par vol, ou par vol pondéré par la distance, ou encore par vol pondéré par la distance et par le poids (161).

- Principes applicables aux redevances et aux systèmes de redevances.

- a) rechercher un système simple, équitable, adapté à une application générale au moins sur une base régionale et n'engendrant pas des coûts d'administration et de perception trop élevés;
- b) ne pas être discriminatoire;
- c) ne pas décourager l'usage d'installations et services nécessaires à la sécurité, ni la mise en oeuvre d'aides et de techniques nouvelles.  
Toutefois, les installations et services prévus par le plan régional de l'OACI ou toutes recommandations de la réunion régionale approuvées par le Conseil sont considérées comme nécessaires à la sécurité et du point de vue de l'efficacité générale;
- d) ne pas prendre en compte des installations et services prescrits au plan régional (ou par la

---

(161) Voir aussi Bulletin ITA No. 9 du 4 mars 1974 "Tarifs et conditions d'application des redevances de route d'EUROCONTROL."

réunion régionale) mais non encore mis en oeuvre, ni des installations et services non prescrits au plan, sauf s'ils ont été demandés par les usagers;

- e) répartir les coûts des services ou installations répondant à un double usage entre les redevances d'aéroports et les redevances de route afin de ne pas faire payer deux fois une seule utilisation (par exemple sur l'aéroport et en route).

- Normalisation des méthodes d'imposition des redevances. Le Conseil recommande que la redevance d'installations et services de navigation aérienne de route soit, dans la mesure du possible, une redevance unique c'est-à-dire qu'elle constitue une seule redevance pour l'ensemble des installations et services de route fourni par un Etat ou un groupe d'Etats dans l'espace aérien dans lequel s'applique la redevance.

La redevance doit être essentiellement fondée sur:

- a) la distance parcourue dans une région déterminée;
- b) le poids de l'aéronef.

Lorsque les distances parcourues ou les types d'aéronefs sont raisonnablement homogènes, les éléments distance ou poids peuvent être négligés.

- Redevances pour l'utilisation d'installations et services de route par des aéronefs qui ne survolent pas le pays

fournisseur (162).

Dans cette hypothèse, les fournisseurs peuvent demander aux usagers de supporter une partie des coûts. La perception des redevances pose alors un problème difficile dont la solution doit être recherchée par des consultations bilatérales ou sur une base régionale entre Etats fournisseurs et Etats des exploitants usagers.

- Consultation sur les projets d'institution ou de modification de redevances d'usage et aux fins de la planification des installations et services de route (163).

Les principes énoncés, à propos de la consultation dans le cas de modification de redevances d'aéroports s'appliquent aussi à la modification des redevances d'installations et services de route.

---

(162) Dans les Etats membres de l'ASECNA, deux cas se produisent. Il s'avère quelque fois qu'une région d'information de vol relevant de l'ASECNA déborde le territoire des Etats membres. Ainsi, la région de Dakar inclut des territoires et Etats non membres: Gambie, Guinée, Guinée Equatoriale, Libéria, Sierra Leone. La région "Dakar Océanique" englobe essentiellement des espaces maritimes. Les services de route y sont rendus par l'Agence, et la redevance y est perçue. Les usagers avaient mis en cause la redevance comme imposant le survol de la haute mer. L'Agence a fait valoir les services rendus depuis la terre et a pu obtenir le paiement. A l'inverse, il s'avère que le territoire d'Etats membres sont rattaché à d'autres régions: ainsi le Togo et le Dahomey sont rattachés à la région d'information de vol d'Accra. Les services n'y sont pas rendus par l'Agence; la redevance n'y est pas perçue, pas plus que dans les territoires séparant les zones de Fort-Lamy et de Brazzaville, de Madagascar. Voir supra, renvoi note 156.

(163) Sur la réaction des compagnies aériennes face aux augmentations des redevances, voir Bulletin ITA No. 12 du 28 mars 1977, pp. 299-312.

#### 1.4 Système des redevances à l'ASECNA

##### a) Les redevances de route

##### 1) Système régional "intégré" des redevances de route

Dès le 1er janvier 1962, l'Agence institua un système de redevances de route pour financer ses installations et services de route. Trois raisons (164) essentielles ont milité en faveur de l'adoption d'une telle mesure.

1) Les Etats africains et malgache ont voulu en créant l'ASECNA, mettre en commun la gestion de leurs services de sécurité aérienne; l'Agence devant s'efforcer de trouver, tout au moins partiellement, ses propres ressources, il était logique qu'elle recherchât des ressources correspondant au but même de l'association. Or l'établissement d'un système de redevances d'usage des aides et services de route ne peut qu'augmenter la cohésion de cet édifice coopératif;

2) l'article XV de la Convention de Chicago a reconnu aux Etats contractants la faculté de percevoir des redevances pour l'usage des installations et des services de route; usant de cette faculté, un certain nombre d'Etats membres de l'OACI avaient déjà institué un système de recouvrement de redevances. En Afrique, cette remarque était valable en particulier pour le Soudan et pour le Kenya. L'ASECNA ne pouvait donc, en utilisant cette faculté

---

(164) Voir Jean Macaigne, "L'ASECNA en Afrique et à Madagascar", Interavia, 3/1962, pp. 342-344.

Les Etats membres de l'ASECNA ont été pionniers dans cette matière car, en 1962, les redevances de route étaient très peu connues.

à son tour, se voir reprocher de créer un précédent;

3) la charge financière que représente le fonctionnement des aides et services de route dans les zones aériennes confiées à l'ASECNA est considérable en raison du fait que, mis à part le trafic des longs courriers dont le point de départ ou d'arrivée ou une escale se situe dans un Etat membre, les espaces aériens contrôlés par l'ASECNA sont très fréquemment traversés par des avions longs-courriers dont de nombreux survols ne représentent que des opérations négatives puisqu'ils nécessitent de toutes façons une infrastructure de route normale sans pour autant apporter aux pays membres de l'ASECNA les avantages économiques ou sociaux généralement reconnus au transport aérien.

Le système des redevances de route est régional en ce sens qu'il concerne tous les Etats membres de l'ASECNA, à l'exception de Togo et du Dahomey; il est intégré en ce que la totalité du produit de la redevance perçue est affectée aux dépenses de l'Organisation.

2) Détermination des éléments assujettis aux redevances.

1) Les services assujettis sont les services de route.

Ils sont énumérés par l'annexe aux statuts. Ce sont les suivants: centres d'information en vol, centres de contrôle régionaux de la circulation aérienne, centres et installations de télécommunications et de transmissions radio et par fil, bureau international NOTAM (165), échanges

---

d'informations météorologiques, stations météorologiques de radio sondage, de radiovent et radarvent, aides en route radio et visuelles, centre de prévision de zone, centre de veille météorologique.

2) Les vols assujettis posent un double problème (166)

La nature des vols est définie de façon négative pour en exclure les aéronefs d'Etat. Pour le cahier des charges,

"lorsque des aéronefs d'Etat utiliseront les installations et services gérés par l'Agence, les services rendus sont rémunérés, soit par le paiement des redevances, soit suivant les modalités qui seront précisées dans des conventions particulières conclues entre l'Agence et l'autorité dont dépendent ces aéronefs" (167).

Le tarif exonère des redevances les aéronefs militaires et les aéronefs des administrations publiques des Etats membres.

La localisation des vols assujettis se réfère davantage aux régions d'information de vol dont l'Agence a la charge.

La redevance est due

"quels que soient le point de départ et le point de destination; elle n'est perçue qu'une seule fois pour un vol effectué à l'intérieur d'une ou plusieurs régions d'informations de vol relevant de la compétence de l'ASECNA" (168).

---

(166) R. Goy, "Le régime international des redevances de route: les systèmes régionaux", RGAE, No. 1 (1973), pp. 38-39.

(167) Cahier des charges, art. 22.

(168) Texte du barème.

La redevance est perçue

"quelles que soient les conditions dans lesquelles le vol est exécuté (IFR ou VER)" (169).

Elle constitue une taxe, c'est-à-dire une rémunération et non un impôt aux termes du cahier des charges (article 20, paragraphe 1):

"En contre partie des dépenses qu'elle s'engage à faire pour accomplir les missions qui lui sont confiées et en rémunération des services qu'elle rend aux usagers, l'Agence est autorisée à percevoir des redevances."

### 3) Formule de calcul

La formule de calcul figure dans le Répertoire OACI (170), ainsi que dans les publications d'informations aéronautiques appropriées. Elle est fondée sur trois paramètres: de "poids maximal, au décollage porté au certificat de navigabilité, distance parcourue et type de l'aéronef" (171).

---

(169) L'annexe 11 définit le vol IFR comme "vol effectué conformément aux règles de vols aux instruments" (chapitre I-Déf.) IFR représente l'abréviation anglaise de "Instrument Flight Rules". La même annexe, au premier chapitre - Définitions désigne le vol V.F.R. comme "vol effectué conformément aux règles de vol à vue". VFR représente l'abréviation anglaise de "Visual Flight Rules".

(170) Voir supra, renvoi 156, p. S-12.

(171) Texte du barème.

a) Type de l'aéronef

Dans le calcul de la redevance, l'aéronef intervient par son poids et non par sa nature.

b) Poids de l'appareil

Le poids retenu ici est le poids maximal au décollage. Celui-ci toutefois, intervient dans le calcul de la redevance, non pas directement mais plutôt comme un moyen commode de classer les aéronefs en plusieurs catégories. Le système en vigueur en 1981 distingue les poids de 4 à 14 tonnes, de 14 à 20, de 20 à 50, de 50 à 90, de 90 à 140, de 140 à 200, de 200 à 270, de 270 à 350, de 350 à 440, de 440 à 540, de 540 à 650 (172).

c) Distance

Dans le calcul de la redevance, on prend en considération la distance parcourue à l'intérieur des espaces relevant de la compétence de l'ASECNA, soit des régions d'information de vol gérées par elle. Les distances sont réparties en tranches. Le système en vigueur distingue quatre catégories: 0 à 750 kilomètres, 750 à 2000, 2000 à 3500, et plus de 3500 kilomètres (173).

d) Le poids et la distance

permettent de déterminer le coefficient applicable au vol

---

(172) Catégories de poids.

(173) Echelle de distance.

suivant un procédé simple. Un tableau (174) présente les catégories de poids en abscisse et de distance en ordonnées, et propose un coefficient pour chaque catégorie de poids et de distance.

Poids de l'aéronef (tonnes)	Distance (km)			
	0 à 750	750 à 2000	2000 à 3500	Plus de 3500
4 - 14		14240 francs CFA (taux forfaitaire)		
14 - 20	1	5	12	20
20 - 50	1,2	6	14,4	24
50 - 90	1,4	7	16,8	28
90 - 140	1,6	8	19,2	32
140 - 200	1,8	9	21,6	36
200 - 270	2	10	24	40
270 - 350	2,15	10,75	25,80	43
350 - 440	2,30	11,5	27,6	46
440 - 540	2,45	12,25	29,4	49
540 - 650	2,60	13	31,2	52

La valeur de la redevance est égale au produit du coefficient applicable à chaque vol par l'unité de redevance, mais est exceptionnellement forfaitaire.

Le taux de la redevance comporte trois modalités:

- les vols inférieurs à 4 tonnes bénéficient d'une exonération;
- le tarif proportionnel frappe les vols dépassant 14 tonnes.

L'unité de redevance est fixée aujourd'hui à 7120 francs CFA (175);

---

(174) Voir IATA, Doc. "International User Charges", Mars 1981, p. 132.

(175) Ibid.

- les taux des redevances en vigueur sont portés à la connaissance des usagers au moyen d'affiches opposées d'une manière apparente à des endroits appropriés par voie de publication (176).

#### 4. Recouvrement

Les redevances sont recouvrées par un service spécial créé au niveau de la Direction Générale de l'Agence. C'est le service des Recettes et de la Trésorerie qui centralise tous les documents comptables destinés aux clients et fait des relances périodiques auprès des débiteurs. Les payeurs en service dans chaque Représentation sont aussi habilités à encaisser les factures auprès des clients. Tous les litiges relatifs aux recouvrement sont traités par le service des Recettes et de la Trésorerie en collaboration avec l'Agence comptable. Le recouvrement amiable est effectué par l'Agent comptable qui doit veiller à ce que les services intéressés envoient les factures ou autres titres de perception dans les délais requis et doit recevoir les règlements correspondants. Ces règlements sont considérés comme libératoires s'ils sont effectués par versements d'espèces à la caisse de l'Agent comptable, remise d'un chèque ou effet bancaire ou postal d'un montant égal à celui de la dette, inscription de cette dette au crédit d'un des comptes externes de disponibilité de l'Agent comptable,

---

ou remise d'effets de commerce lorsque cette modalité a été acceptée par le Directeur Général (177).

L'Agent comptable dispose d'un délai maximum de trois mois pour opérer une tentative de recouvrement amiable. A l'expiration de ce délai, il est obligé d'exercer des poursuites, après avoir prévenu le Directeur Général qui peut décider de les suspendre (178). Les poursuites sont conduites conformément aux usages du commerce. La procédure de recouvrement, décrite ci-dessus, s'applique aussi aux redevances d'aéroports.

b) Les redevances d'aéroports

Nous ne parlerons que brièvement des redevances d'aéroports (179) et nous n'envisagerons la question que du point de vue de l'affectation du produit de la redevance.

Alors que le produit des redevances de route reste à l'Agence pour couvrir les frais d'exploitation et ne font l'objet d'aucune redistribution entre les Etats, les redevances d'aéroports vont:

- 1) totalement à l'Agence en ce qui concerne le balisage;
- 2) totalement aux activités de l'article 10 pour la rede-

---

(177) Statuts, art. 37.

(178) Statuts, art. 38.

(179) Les redevances d'aéroports ont fait l'objet de nombreuses publications à l'OACI et à l'IATA. Entre autres, voir: Chronique IATA, RGAE, 1967, 82-85; "An increasing burden on airlines economics", titre d'un article in IATA Review, février 1970, pp. 4-5; OACI, International airport charges, Doc. 7462-c/870 (1954); OACI, Proceedings of the airports charges conference, 3 vol.; Doc. 7745, APC/I-I, 2 et 3 (1956); Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international, Doc. 8632-c/968, 1966, 20 p.

vance "passagers" et les redevances domaniales (180);

- 3) partie à l'Agence et partie aux activités aéronautiques nationales article 10 dans le cas de l'atterrissage.

Le partage de la redevance d'atterrissage entre l'Agence et les activités nationales provient de l'affectation des aires de mouvements (pistes, voies de circulation et aires de trafic). Initialement, ce partage s'opérait de manière égale entre l'Agence et les activités nationales. La politique générale d'accroissement des redevances suivie, n'a pas maintenu cette égalité sur les différents aérodromes de l'article 2. La part qui revient à l'Agence est passée de 33% à 55% (181).

#### Mode de calcul

Le système en vigueur est basé sur le poids maximal au décollage porté au certificat de navigabilité (182). S'agissant du trafic international, on distingue les poids de 0 à 25 tonnes, de 26 à 75, de 76 à 150 et au-dessus de 150 tonnes. Par contre, lorsqu'il s'agit du trafic national, le système distingue les poids de 0 à 14 tonnes, de 15 à 25, de 26 à 75, de 76 à 150 et au-dessus de 150 tonnes (183).

---

(180) Ce sont les redevances perçues pour la location des terrains nus et aménagés, bureaux, hangars et locaux divers, aires de stationnement.

(181) Mesures préconisées pour le financement des activités de l'Agence, titre d'un document de l'ASECNA, novembre 1976, p. 2.

(182) Pour un commentaire critique de la formule voir René Brun, "Les redevances aéroportuaires", France-Transports, No. 7 (1977), p. 68.

(183) Catégories de poids

Certains commentateurs pensent que les redevances d'aéroports sont très chères à l'ASECNA. Les tenants d'une telle opinion expliquent une telle cherté par le fait que l'Agence procède au transfert des charges. Pratiquement, les taux de redevances sont les mêmes pour tous les aéroports bien que la structure des coûts soit différente. En plus, il semble que l'Agence offre des services qui ne sont pas requis par les compagnies aériennes. Cette remarque semble être valable surtout dans le domaine de la météorologie (184).

1.5 Système des redevances de route à l'EUROCONTROL (185)

a) Système régional "harmonisé" des redevances de route

Le système intégré (186) met en commun, à l'intérieur d'une région donnée, toutes les dépenses d'exploitation. Il uniformise et met en commun toutes les redevances, levées sur les mêmes assujettis, soumises à un tarif unique, encaissées, pour son propre compte, par une Organisation agissant au nom de ses Etats membres.

Par contre, un système harmonisé fait une distinction entre les dépenses des Etats membres et celles de l'Organisation commune. Il tient compte de différences dans les investissements et dans les frais de fonctionnement, ainsi

---

(184) Propos recueilli directement du Dr. G. Dirle Wanger, directeur adjoint des redevances à l'IATA (Bureau Genève).

(185) Voir, pour le détail, R. Goy, op.cit., renvoi 166, pp. 46-65.

(186) Le système "intégré" est appliqué notamment par l'ASECNA.

que des trafics, entre les Etats associés. Les dépenses sont harmonisées suivant des directives communes. De même, ce système distingue-t-il, au sein de la redevance globale perçue pour les vols internationaux, la part qui revient aux Etats. Les redevances perçues sont nationales, propres à l'Etat dans l'espace aérien duquel elles sont nées, soumises aux normes nationales, notamment pour les exonérations, calculées en fonction de données propres à chaque Etat, et finalement récupérées par cet Etat. L'harmonisation porte sur la région d'assujettissement et sur le calcul des redevances. On les unifie pour chaque vol international en une redevance globale, facturée pour l'ensemble des espaces aériens traversés, et recouverte par l'Organisation commune (187). Le fonctionnement de ce système a entraîné deux séries de problèmes: la première concerne l'assiette des redevances que les Etats perçoivent pour le compte de l'Organisation et la seconde intéresse le rôle même et l'avenir d'EUROCONTROL (188).

---

(187) Voir "le financement des installations et services de navigation aérienne de route par les biais des redevances d'usage: une politique commune mise en oeuvre par EUROCONTROL et onze Etats européens", Bulletin ITA 1974, No. 34, pp. 871-875; C. Silvain, "A route charges system for the whole of Europe?", EUROCONTROL Journal, Vol. II (1971), No. 4, p. 4 et ss.

(188) Voir sur ce point, Michel G. Folliot, op.cit., renvoi 153, pp. 268-269.

b) Formule de calcul

"Le système de redevance s'applique aux aéronefs civils volant en totalité ou partiellement suivant les règles de vol aux instruments, ainsi qu'aux aéronefs militaires volant en circulation aérienne générale" (189).

Toutes les redevances de route sont imposées à partir des mêmes critères: la distance parcourue dans l'espace aérien au-dessus de chaque Etat (montant directement relié au coût du service fourni) et au poids de l'avion (montant lié à la valeur économique du service reçu par l'utilisateur) (190).

c) Recouvrement

Le recouvrement de la redevance relève de l'Agence EUROCONTROL ou des Etats selon qu'il est amiable ou forcé.

L'organisation est chargée du recouvrement amiable. Le paiement est donc effectué au siège de l'Organisation à Bruxelles. EUROCONTROL s'est heurtée à des difficultés quant à la perception des redevances de route directement

---

(189) Texte du barème.

(190) J. Douplat, "Rational cost-sharing between the users, the key to an equitable route charges system", EUROCONTROL, vol. III (1973), No. 2, p. 26 et ss; Roger Mathieu, "Tarifs et conditions d'application des redevances de route d'EUROCONTROL", Bulletin ITA 1974, No. 9, pp. 223-228; OACI, Doc. 7100-AT/707 Répertoire de tarifs d'aéroports et de tarifs d'installations et de services de navigation aérienne, édition 1980, pp. B-20 à B-22.

des usagers (191). La Cour de Justice des Communautés européennes (192) n'a pas accepté la classification juridique qui considère les redevances de route comme "affaires commerciales" de nature de droit privé. Il a donc été difficile, dans certains cas, de mettre à exécution les jugements du tribunal commercial de Bruxelles contre les compagnies aériennes utilisatrices (193).

De plus, l'Agence EUROCONTROL se heurte, malgré un bilan positif dans le domaine technique, à des réticences de la part des Etats qui s'abritent derrière des raisons de défense pour refuser tout accroissement de la coopération (194).

Le recouvrement forcé est l'affaire des gouvernements. Les Etats ont donc organisé ce recouvrement forcé en fonction de leur conception de la nature de la redevance, publique ou privé, et de leurs voies d'exécution nationales.

- 
- (191) Voir L. Weber, "The EUROCONTROL user charges litigation before the court of justice of the European communities", Ann.A.S.L., Vol. III (1978), pp. 355 et ss.
- (192) Voir Affaire 29/76 (1976), Recueil de la jurisprudence de la Cour (CEE), p. 1541 et ss.
- (193) Nicolas Mateesco Matte, Traité de droit aérien-aéronautique, troisième édition, p. 261.
- (194) Voir L. Doty, "Nationalism, poses threat to EUROCONTROL", À v W & S.Tech, Vol. 103 du 20 octobre 1975; voir aussi les Résolutions du Parlement européen sur le travail et de rôle futur d'EUROCONTROL, du 13 mai 1975, Journal officiel des communautés européennes (JO) 1975, No. C 128/14, (9 juin 1975); et 12 novembre 1975 JO 1975, No. C 280/24 (8 décembre 1975).

A côté des redevances, il existe d'autres sources de recettes.

## 2. Les autres sources de recettes

### a) Les subventions

Nous avons déjà souligné qu'à sa création, l'Agence avait démarré ses activités grâce aux subventions accordées par la République Française. Le déséquilibre dans la répartition des charges entre les co-contractants affectait évidemment la structure de l'institution (195). Hormis la subvention de 2.500 millions de F.CFA du budget annuel de fonctionnement de l'Agence, le concours financier de la France aux dépenses d'équipement revêtait deux formes:

- une subvention de 500 millions de F.CFA du S.G.A.C. français, versée annuellement dans les caisses de l'Agence;
- une autorisation de programmes de 200 millions de F.CFA du FAC, utilisable après présentation et approbation préalable d'un programme d'équipement (196).

Avec la politique d'africanisation, la subvention française est en diminution. Depuis janvier 1976, aux termes d'une convention signée le 17 décembre 1975 entre le Ministre français de la Coopération et le Président en exercice du Comité des Ministres de tutelle de l'Agence, la France n'accorde désormais qu'une seule subvention qui est gérée conformément aux procédures du FAC. Elle a supprimé la subvention d'équipement de 2.500 millions de F.CFA et pris en

---

(195) Voir supra, chapitre I, section I(2).

(196) Paul Malekou, op.cit., renvoi 99, p. 15.

charge la gestion des personnels cadres français dans le cadre du droit commun de la coopération.

Le tableau (197) ci-dessous donne une idée sur les proportions des subventions (198) accordées par la France pendant les trois dernières années.

	1978	1979	1980
-Budget de Fonctionnement:	7.500.244	8.805.510	9.950.000
-Assistance Française en Personnel.....	2.719.895	2.649.768	2.543.832
-Budget Equipement.....	1.291.884	1.779.052	1.951.000
		13.234.330	14.444.832
A déduire Opération d'ordre .....		441.000	430.000
<u>Coût global</u> →	11.512.023	12.793.330	14.014.832
<u>Couverture assurée par :</u>			
-Redevances perçues sur les usagers.....	5.222.858 (45,4%)	5.881.899 (46%)	6.818.552 (48,6%)
-Contribution Française..	3.454.895 (30%)(1)	3.384.768 (26,4%)(2)	3.343.832 (23,9%)(3)
-Participation Etats Africains.....	2.159.080 (18,7%)	2.374.988 (18,6%)	2:659.986 (19%)
-Produits accessoires et Prestations services....	228.742 (1,9%)	651.308 (5,1%)	645.795 (4,6%)
- Services rendus aux activités nationales...	446.448 (4%)	500.367 (3,9%)	546.667 (3,9%)

(1) Personnel + 735 M subvention équipement

(2) Personnel + 735 M subvention équipement

(3) Personnel + 800 M subvention équipement

(197) Source: voir "Note sur l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar", 23.07.1980.

(198) En réalité, les trois-quarts de la contribution sont destinés au paiement du personnel expatrié français, en service, à l'Agence; par exemple pour l'année 1980, les dépenses du personnel français s'élevaient à 3.343.832-800.000=2.543.832.

La subvention d'équipement fait l'objet d'une orientation obligatoire par les autorités françaises. Elles imposent à l'Agence les différentes utilisations de la subvention (199). Le tableau (200) ci-après récapitule le programme FAC des exercices 1976 à 1979.

RECAPITULATIF DES PROGRAMMES FAC

1/ - PROGRAMME FAC 1976 :

a) Rénovation des équipements des CIV.....	160.000.000
b) Equipements télégraphiques.....	100.000.000
c) Rénovation de la couverture VOR/ILS.....	190.000.000
d) Equipement SAOMA.....	72.000.000
e) Véhicules Sécurité Incendie.....	50.000.000
f) Extension EAMAC.....	35.000.000
g) Imprévus et divers.....	<u>93.000.000</u>
TOTAL.....	700.000.000

2/ - PROGRAMME FAC 1977 :

a) Transmissions radioélectriques.....	351.000.000
b) Aides radioélectriques.....	223.000.000
c) Equipements météorologiques.....	33.000.000
d) Véhicules sécurité incendie.....	26.750.000
e) Imprévus et divers.....	<u>101.250.000</u>
TOTAL.....	735.000.000

=  
3/ - PROGRAMME FAC 1978 :

a) Télécommunications.....	90.000.000
b) Aides radioélectriques.....	40.000.000
c) Equipements météorologiques.....	75.000.000
d) Infrastructure NA et MTO.....	275.000.000
e) Equipements des Blocs Techniques.....	50.000.000
f) Equipements électriques et télécommande....	160.000.000
g) Imprévus et divers.....	<u>45.000.000</u>
TOTAL.....	735.000.000

(199) L'Agence est obligée d'acheter le matériel aéronautique en France bien qu'elle puisse trouver le même équipement dans d'autres pays et même à bon marché.

(200) Source: voir op.cit.. renvoi 99, p. 16.

Suite: RECAPITULATIF DES PROGRAMMES FAC

4/ - PROGRAMME FAC 1979 :

a) Travaux d'Infrascrutrure pour l'installa- tion et l'exploitation des équipements de Navigation Aérienne et de la Météorologie..	310.000.000
b) Aides radioélectriques.....	68.000.000
c) Equipements spécialisés Météo.....	50.000.000
d) Transmission Radio.....	50.000.000
e) Equipements téléphoniques.....	27.000.000
f) Balisage et protection contre la foudre....	30.000.000
g) Matériel de lutte contre l'incendie.....	61.000.000
f) Divers et imprévus.....	<u>109.000.000</u>
TOTAL.....	735.000.000

Compte tenu des données que nous venons de présenter, nous pensons que, le jour où il n'y aura plus de personnel expatrié français en poste à l'Agence, la France supprimera probablement sa subvention d'équipement. Etant donné la situation économique des Etats membres de l'Agence, ceux-ci ont intérêt à ralentir le rythme de l'africanisation et à négocier avec les autorités françaises pour qu'elles soient beaucoup plus souples quant aux conditions d'utilisation des crédits FAC.

(201) Même si ces subventions sont maintenues dans leur globalité, celles-ci ont un caractère précaire avec la politique en vigueur à l'Agence. Les différentes contributions des Etats membres sont appelées à jouer un rôle déterminant dans l'avenir de l'Agence considérée comme instrument de coopération entre les Etats africains.

---

(201) Le caractère d'affectation obligatoire pose de sérieux problèmes à l'Agence.

b) Les contributions des Etats membres.

Les contributions nationales sont à la fois une source de recettes et un moyen de contrôle sur une Organisation opérant dans un domaine qui touche à la souveraineté des Etats (202). Le Comité des Ministres détermine, tous les ans, le taux à verser par chaque Etat membre en fonction des éléments suivants:

- l'activité aéronautique intervient pour 50%;
- la capacité de paiement pour 30%;
- le déficit d'exploitation pour 20% (203).

La participation des Etats africains est faible (204) eu égard aux lourdes responsabilités qui incombent à l'Agence (205). Bienque l'aviation civile ne soit pas considérée comme un secteur prioritaire (206), les autorités politiques

- 
- (202) L'espace aérien d'un Etat fait partie de son territoire national. Voir Convention de Chicago, articles 1 et 2.
- (203) Voir Résolution XXXVIII-1, Brazzaville, 12 décembre 1975.
- (204) Voir supra, tableau, p. 120.
- (205) Elle doit gérer et équiper les aéroports internationaux. Convention de Dakar, art. 2.
- (206) L'avion est le mode de transport le plus adapté à l'Afrique par sa souplesse, sa rapidité, sa fiabilité, sa rareté et sa régularité. Mais, il s'avère, qu'à de rares exceptions près, les ressources financières des Etats africains proviennent essentiellement de l'activité de la paysannerie (agriculture, élevage) et on conçoit mal que les agriculteurs ou les éleveurs supportent les coûts des installations destinées à satisfaire les besoins du trafic international, en priorité par rapport à des besoins quotidiens plus immédiats tels que la construction des écoles, des hôpitaux, des puits d'eau ou des barrages d'irrigation.

des Etats membres de l'Agence doivent relever le niveau des contributions financières. Un tel relèvement est d'autant plus nécessaire qu'une véritable politique d'africanisation doit nécessairement s'accompagner d'un support financier. De nos jours, les Etats africains membres qui contribuent le plus sont respectivement le Gabon, la Côte d'Ivoire, la République Unie du Cameroun, Madagascar et le Sénégal (207). Nous déplorons le fait que les Etats sus-mentionnés ne soient pas les principaux bénéficiaires des investissements réalisés par l'Agence. Le critère fondamental de l'ASECNA dans les investissements est la sécurité (208). C'est ce critère de sécurité (de la navigation aérienne) qui détermine le choix des investissements communautaires.

c) Les prestations dues au titre des  
contrats particuliers (209).

Ce sont des recettes provenant des services rendus aux activités nationales dans le cadre des articles 10 et 12 de la convention. Par exemple, le contrat passé avec le Nigéria (210) dispose que

---

(207) Voir ASECNA, Budgets des exercices 1978, 1979, 1980, 1981.

(208) Propos directement recueilli de Monsieur Paul Malekou, Directeur Général de l'ASECNA.

(209) Sur les proportions qu'elles représentent voir supra, tableau, p. 120.

(210) Contrat signé à Lagos le 11 mai 1976.

"le Ministère rétribuera l'ASECNA pour ses services aux termes du contrat au tarif forfaitaire de deux cent cinquante mille francs (250.000) (CFA) par heure de service y compris les coûts du carburant de l'aéronef, de l'hôtel pour son équipage, etc... Ce tarif pourra être modifié par commun accord à condition que tout nouveau tarif convenu n'entre en vigueur avant l'année fiscale suivante, laquelle commence le 1er avril et se termine le 31 mars" (211).

Enfin, l'Agence perçoit tous les produits de l'exploitation, à des fins non aéronautiques, du domaine qu'elle gère, de ses annexes et de ses dépendances (212).

#### 4. Régime fiscal et douanier

La constitution des organisations internationales contient généralement une clause reconnaissant à l'organisation sur le territoire de chacun de ses membres les privilèges et immunités qui lui sont nécessaires pour atteindre ses buts (213). Le but des immunités est tout d'abord d'assurer le respect d'une action concertée d'Etats souverains dans un intérêt commun, mais aussi d'assurer le respect de l'égalité des Etats membres de l'organisation en empêchant que, du fait de sa compétence territoriale, l'Etat de siège ou l'Etat sur le territoire duquel agit l'organisation ne puisse occuper une situation prépondérante par rapport aux autres (214).

---

(211) Contrat Nigéria, art. 6.

(212) Cahier des charges, art. 20(4).

(213) Convention EUROCONTROL, articles 21 et 22; Convention COCESNA, articles 6 et 17.

(214) Suzanne Bastid, "Organisations internationales", juris-classeur de droit international, fascicule 112.

Les privilèges se présentent avec deux catégories à objets: dans une première, ils libèrent l'établissement de l'emprise fiscale des Etats et surtout de celle de l'Etat du siège; dans une seconde, leur objet est de soustraire l'établissement aux restrictions qui entravent son action à travers les frontières des Etats qu'il dessert.

Nous examinerons ainsi successivement les immunités fiscales et les exemptions douanières.

a) Immunités fiscales (215)

Les privilèges fiscaux de l'Agence sont décrits dans les articles 4 et 5 de l'Accord de siège. L'article 4 est libellé ainsi qu'il suit:

"dans toute la mesure compatible avec les stipulations des conventions, règlements et arrangements internationaux auxquels il est partie, le Gouvernement accordera à l'Agence, pour ses liaisons postales, téléphoniques, télégraphiques, radio-télégraphiques et radio-photo-électriques, un traitement aussi favorable que celui accordé par lui aux missions diplomatiques en matière de priorité de tarif et taxe sur le courrier...etc."

Les dispositions de l'article 5 sont beaucoup plus explicites sur cette question de taxation.

"..."

4. L'Agence, ses avoirs et réserves et autres biens, sont exonérés de tout impôt direct. Elle acquitte toutefois, les taxes pour services rendus.
5. L'Agence est exonérée:
  - a) de tous droits et taxes, autres que pour services rendus, perçus par le Gouvernement...."

Les articles 4 et 5 visent uniquement les cas où l'Agence opère sur le territoire de l'Etat du siège. Dans les autres

Etats membres, l'ASECNA

"bénéficie du même régime fiscal que l'Administration des Etats signataires lorsque, dans ces Etats, elle exécute des travaux ou assure des services dans le cadre de sa mission" (216).

b) Exemptions douanières

L'ASECNA bénéficie des privilèges douaniers. Pour la réalisation de son objet, elle est exonérée de tous droits de douane et taxes d'effet équivalent et exemptée de toute prohibition et restriction d'importation et d'exportation, pour les produits et marchandises déterminés dans l'article 23 du cahier des charges (217).

Ces privilèges s'appliquent sur les seuls produits ou marchandises originaires ou en provenance de l'un des Etats membres de l'Agence.

Nous allons clore ce chapitre en étudiant les relations de l'Agence avec les autres organisations internationales.

Section III : L'ASECNA et les autres organisations internationales

Etant un sujet du droit international, l'ASECNA entretient, avec les autres membres de la communauté internationale, des relations que nous allons maintenant définir. Nous allons étudier notamment les rapports de l'ASECNA avec

---

(216) Convention de Dakar, art. 13.

(217) Convention, art. 14.

l'OACI et l'OM.M.

1. L'ASECNA et l'OACI

L'article 44, alinéas c) et h) de la Convention de Chicago dispose que

"l'organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale...de manière à...  
c) encourager le développement des voies aériennes, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale.....  
h) promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale."

Il est normal qu'une organisation comme l'ASECNA, qui est chargée de l'application de ces principes et de ces techniques, soient en relations étroites avec l'organisation qui les "développe", c'est-à-dire établit des "normes", des "pratiques recommandées" et des "procédures" sur la question. Le rôle assigné à l'OACI en la matière s'est manifesté dès la première session de son Assemblée générale qui s'était tenue à Montréal du 6 au 27 mai 1947.

La résolution A1-10 (218) dispose:

A1-10: Relations avec les organisations internationales publiques.

"Considérant qu'il y a un certain nombre d'organisations internationales publiques dont les activités influent sur celles de la présente organisation ou sont influencées par celles-ci; Considérant qu'une étroite collaboration avec ces organisations contribuera grandement aux travaux de l'organisation et au développement de l'aviation civile internationale;

---

En conséquence, l'Assemblée décide:

- 1) d'autoriser le Conseil à conclure les ententes appropriées avec les organisations internationales publiques dont les activités sont liées à celles de l'aviation civile internationale, particulièrement en ce qui concerne la collaboration technique, l'échange de renseignements et de documents, la présence à des séances, et toutes autres questions susceptibles de conduire à une collaboration efficace, à condition que ces accords puissent être mis en application sans augmentation du budget adopté pour l'année en question;
- 2) de suggérer que ces ententes soient, de préférence, conclues sous forme d'ententes pratiques de caractère non officiel plutôt que sous forme d'accords officiels, et cela, toutes les fois que ce sera possible;
- 3) de demander au Conseil de bien vouloir rendre compte à la prochaine Assemblée de la nature et de la portée de chaque entente conclue en vertu de la présente résolution."

En application de cette résolution, le Conseil de l'OACI a décidé (219), le 9 décembre 1963, d'inclure l'ASECNA dans la liste des organismes qui peuvent être invités à certaines réunions de l'OACI. Cette invitation est assortie d'une réserve: l'Agence ne sera invitée qu'aux seules réunions (220) de navigation aérienne intéressant la région Afrique-Océan

---

(219) Cinquième session, OACI Doc. 8393-c/949, page 6.

(220) L'Agence participe activement: à la préparation des plans de navigation aérienne (plans Afrique-Océan Indien iv, v et vi actuellement en préparation), aux conférences de l'OACI sur les redevances (Montréal 1967-1980) ainsi qu'à des commissions techniques et sommaires; du 20 novembre au 12 décembre 1979, elle a été présente à Arusha, en Tanzanie, à la vième réunion de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pour la région Afrique-Océan Indien, où ont été discutés de la révision de certaines limites d'espaces aériens et de l'établissement d'un nouveau réseau de routes. Par ailleurs, la Direction de la météorologie de la Direction Générale coordonne l'application de la réglementation de l'OACI, l'exécution des enquêtes, etc.... dans les Etats. Elle entretient des rapports étroits dans ce domaine avec le Bureau Régional de l'OACI à Dakar.

Indien. La même réserve apparaît dans la décision (221) prise par le Conseil, le 12 mars 1965, d'inviter EUROCONTROL à envoyer des observateurs à certaines réunions de l'OACI. S'agissant d'EUROCONTROL, l'invitation est plutôt assortie d'une condition de réciprocité: les deux organisations doivent conclure un accord en ce qui concerne la représentation de l'OACI aux réunions d'EUROCONTROL.

L'ASECNA a un statut d'observateur à l'OACI. Le droit de vote appartient aux seuls Etats qui sont admis à siéger comme membres (222) dans les organisations internationales universelles.

"On peut se demander si une représentation, ne serait-ce qu'à titre purement consultatif, d'organismes tels que l'ASECNA, EUROCONTROL et COCESNA, dans les organismes techniques de l'OACI, comme la commission de navigation aérienne, ne serait pas utile. Ces organisations régionales de coopération en matière de sécurité aérienne pourraient ainsi faire entendre leur point de vue autrement que par l'intermédiaire de représentations nationales, dans les instances internationales. Si une telle solution était admise, elle devrait toutefois être limitée aux institutions à but technique, à l'exclusion de celles qui sont établies par des groupes d'Etats dans le domaine de l'aviation civile et qui présentent un caractère politique." (223).

## 2. L'ASECNA et L'OMM

L'ASECNA entretient des relations officielles avec l'organisation météorologique mondiale. En mai 1975, l'Agence lui demanda d'obtenir le statut d'observateur, compte tenu

---

(221) Cinquante quatrième session, OACI-Draft Min. LIV-6.

(222) Convention de Chicago, art. 92.

(223) Maurice Tancelin, op.cit., p. 310.

de ses responsabilités résultant de la Convention de Dakar et de ses activités dans le domaine de la météorologie en Afrique. Cette requête a été examinée au cours de la 28ème session du Comité exécutif (Genève mai-juin 1976) et a reçu une suite favorable. Un échange de lettres entre le Secrétaire Général de l'OMM (23.11.1976) et le Directeur Général de l'Agence (11.12.1976) constitue la base des relations entre les deux organisations. L'entente conclue institue une collaboration et une consultation sur des sujets d'intérêt commun, un échange de publications et de documents pertinents et une participation réciproque aux réunions.

En application du deuxième point de l'arrangement, l'ASECNA reçoit de l'OMM une documentation qui concerne notamment le programme de la Veille météorologique mondiale, le programme de recherche et développement et le programme des applications et l'environnement. Une pareille documentation permet à l'Agence de participer directement et de coordonner l'action des Etats membres dans la mise en oeuvre de ces programmes pour ce qui les concerne. Dans le cadre du dernier point de l'arrangement de travail, l'Agence assiste, avec le statut d'observateur, aux réunions entrant dans son domaine de compétence.

Elle a été ainsi représentée:

- a) au niveau régional (association régionale 1)
  - au 8ème groupe de travail de télécommunications de l'AR 1 - le Caire du 10 au 19.11.1975;
  - à la réunion sur la mise en oeuvre coordonnée du SMT en Afrique de l'ouest et du centre - Dakar

- 14 au 19.11.1972;
- à la réunion officielle sur la coordination des différents aspects du SMTD dans les parties centrales et australes de l'Afrique - le Caire 10 au 17.12.1977;
  - à la réunion officielle de planification sur la mise en oeuvre du SMT en Afrique australe - Brazzaville 17 au 20.1.1978;
  - à la 7ème session de l'Association régionale 1 Nairobi 1er au 20.2.1977.
- b) au niveau des commissions techniques
- à la 6ème session de la Commission de météorologie aéronautique - Montréal 26/4 au 15/5/1976;
  - au 8ème groupe de travail du SMT de la CSB - Genève du 6 au 17.9.1976;
  - à la réunion extraordinaire de la Commission des systèmes de base - Genève 1er au 12.11.1976;
  - à la 7ème session de la Commission des instruments et méthodes d'observation - Hambourg 1er au 12.8. 1977;
  - au 8ème groupe de travail du SMT de la CSB - Genève 21.11 au 2.12.1977;
  - au 4ème groupe de travail du SMT de la CSB - Genève 28.3 au 7.4.1978 (224).

---

(224) Cette liste des réunions nous a été fournie par les services de la météorologie de la Direction Générale de l'Agence.

L'Agence a pris une part active à l'expérience Global Atmosphere Research Program (GARP) effectuée à partir de Dakar en 1974. Elle a participé à de très nombreuses réunions dans le cadre de la préparation de l'expérience Wamex (225). Réciproquement, l'OMM a été invitée à participer aux travaux du récent séminaire de météorologie de l'ASECNA (Dakar 5 au 15.4.1979). Elle y a été représentée par son Directeur Régional pour l'Afrique.

L'ASECNA jouit également d'un statut d'observateur auprès de l'UIT et de la CAFAC. Elle est membre de l'Institut du Transport Aérien (ITA France) et de l'International Civil Airports Association (ICAA).

EUROCONTROL et COCESNA sont les contreparties de l'ASECNA au niveau de l'Europe et de l'Amérique Centrale. Nous allons maintenant procéder à une étude comparée des trois organisations.

---

(225) Wamex conduira à une meilleure compréhension à court et moyen terme des mécanismes météorologiques en Afrique Occidentale et Centrale, en particulier ceux de la mousson, phénomène dont dépend la plus ou moins grande abondante précipitation sur les régions, op.cit., renvoi 129, p. 74.

Chapitre III : Parallèle entre l'ASECNA, la COCESNA  
et l'EUROCONTROL

Dans trois parties du monde, les Etats ont organisé, sur une base régionale, leurs services de circulation aérienne. Trois conventions ont été signées respectivement en Europe l'"EUROCONTROL", en Amérique centrale la "COCESNA", en Afrique l'"ASECNA".

Nous nous proposons seulement d'étudier quelques problèmes juridiques que soulève la mise en oeuvre des trois conventions. Nous les étudierons au regard du droit international et au regard des droits nationaux.

Section I Les différences et les analogies entre l'ASECNA, la COCESNA et l'EUROCONTROL

L'un des points communs aux trois conventions réside dans leur légalité au regard de la Convention de Chicago (1). Par contre, des différences importantes apparaissent lorsqu'on examine le champ d'action des trois organisations (2) et leur mode de financement (3).

1. Les trois organisations régionales de sécurité aérienne et la Convention de Chicago

Les Etats membres des trois organisations étant signataires de la Convention de Chicago, leurs accords en matière aéronautique doivent être conformes à cette dernière.

Aux termes de l'article 82 de la Convention de Chicago, les Etats contractants s'engagent à ne pas contracter des obligations ni conclure des ententes incompatibles avec

ses propres dispositions.

L'un des principaux buts visés par la Convention de Chicago est de "promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale." (226). En ce qui concerne les buts, on constate aisément que la compatibilité est complète. Il suffit pour s'en convaincre de se référer aux préambules des trois conventions.

Le préambule de la Convention EUROCONTROL contient la déclaration suivante:

"Considérant que la mise en service d'avions de transport à turbine et la généralisation de leur emploi sont susceptibles d'entraîner une modification profonde de l'organisation du contrôle de la circulation aérienne,

Considérant, en effet, que, sur le plan opérationnel, les matériels nouveaux se caractérisent:

- par des vitesses élevées;
- par la nécessité, pour des raisons d'économie d'exploitation, de pouvoir effectuer une montée rapide et ininterrompue jusqu'aux altitudes de meilleures utilisations et d'être maintenus à ces altitudes jusqu'à un point aussi proche que possible de leur destination,

Considérant que ces caractéristiques impliquent outre une adaptation ou une réorganisation des méthodes et procédures de contrôle, la création au-dessus d'un certain niveau de nouvelles Régions d'Information de Vol organisées, en tout ou en partie, en Régions de Contrôle,

Considérant que, compte tenu de la rapidité d'évolution des matériels en cause, le contrôle de la circulation aérienne à haute altitude ne peut plus se concevoir pour la plupart des pays européens dans le cadre des frontières nationales,

Considérant dès lors qu'il convient de créer un Organisme international de contrôle exerçant son action sur des espaces aériens qui débordent les limites du territoire d'un Etat,

---

(226) Convention de Chicago, art. 44 (h).

Considérant qu'en ce qui concerne l'espace aérien inférieur il peut y avoir intérêt, dans certains cas, à confier les services de la circulation aérienne sur une partie du territoire de l'une des Parties Contractantes à l'Organisme international susvisé ou à une autre Partie contractante,  
Considérant d'autre part que l'internationalisation du contrôle postule l'adoption d'une politique commune et l'uniformisation des réglementations fondées sur les normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.), en tenant compte des nécessités de la défense nationale,  
Considérant par ailleurs qu'il est hautement souhaitable de coordonner l'action des Etats dans le domaine de la formation du personnel des services de la navigation aérienne et celui des études et recherches sur les problèmes de circulation aérienne."

La Convention ASECNA contient, dans son préambule, une disposition similaire:

"Considérant que le développement de l'Aviation Civile doit se faire d'une manière sûre et ordonnée,  
Considérant que l'internationalisation du contrôle de la circulation aérienne postule l'adoption d'une politique commune et l'uniformisation de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.),  
Considérant qu'il est hautement souhaitable de coordonner l'action des Etats dans le domaine de la formation du personnel, des services de la navigation aérienne et celui des études et recherches sur les problèmes de circulation aérienne,  
Désireux de mettre en commun leurs moyens pour mieux assurer la sécurité aérienne,  
Vu la convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ses annexes."

De même, une déclaration semblable se retrouve dans le préambule de la Convention COCESNA:

"Considérant:  
Que la coopération entre les Etats de l'Amérique centrale dans le domaine de l'aviation civile, en particulier depuis la création du Centre d'information de vol de Tegucigalpa, en octobre 1957, a déjà amélioré la sécurité de l'aviation civile dans la région;  
Que la mise en service des avions à réaction nécessite

un remplacement substantiel de l'organisation des services de circulation aérienne et de télécommunications, ainsi que des aides radios à la navigation aérienne;

Que pour assurer l'efficacité de ces services sans pour autant grever indûment les ressources économiques des Etats, il convient d'éviter les doubles emplois et d'intégrer rationnellement lesdits services de manière que les Parties contractantes soient en mesure de s'acquitter de leurs engagements internationaux."

En créant ces Organisations, les Etats ont voulu mettre en commun leurs moyens pour mieux assurer la sécurité aérienne. Ainsi, la formule du regroupement régional permet aux Etats de mieux s'acquitter des obligations prescrites par l'article 28 de la Convention de Chicago. Le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, souhaité par l'article 37 de la Convention de Chicago, sera plus facilement atteint lorsque ces règlements sont appliqués par les organisations régionales centralisées.

Au cas où les Etats contractants concluent des arrangements qui ne sont pas incompatibles avec les dispositions de la Convention de Chicago, l'article 83 exige que des arrangements de cette nature soient enregistrés immédiatement au Conseil de l'OACI qui les rend publics aussitôt que possible. Les conventions européenne, africaine et américaine sont conformes (227) aux dispositions de l'article 83.

---

(227) Voir Convention EUROCONTROL, art. 42; Convention ASECNA, art. 23; Convention COCESNA, art. 33.

Le préambule de la Convention de Chicago parle de la coopération entre les nations et les peuples dont dépend la paix universelle, et de la nécessité de développer l'aviation civile internationale d'une manière sûre et ordonnée, pour en arriver à créer et à préserver entre les nations du monde l'amitié et la compréhension (227<sup>bis</sup>). Les organismes régionaux de sécurité aérienne peuvent parfois être des plus utiles pour favoriser la paix entre voisins.

## 2. Le champ d'action des trois Organisations.

### a) L'EUROCONTROL: espace aérien supérieur

Avant de faire un commentaire sur le champ d'action d'EUROCONTROL, il est intéressant de dire quelques mots sur sa genèse et sa structure.

#### 1) Genèse (228)

L'entrée en service des avions à réaction civils a modifié profondément le problème du contrôle de la circulation aérienne. Depuis la mise en circulation des avions à réaction, le système de contrôle du trafic aérien s'est

---

(227<sup>bis</sup>) Quant à la force juridique du préambule, voir H.A. Wassenbergh, *Post-War International Civil Air Policy* 2nd. ed., The Hague 1962, pp. 136-137.

(228) Voir, pour le détail, Jan Huner, "Responsability of States for the provision of air traffic control service: The EUROCONTROL experiment". Thèse de maîtrise non publiée, Université McGill, 1977; voir aussi R. Bullin, "EUROCONTROL. A European organization. Its structure and future prospects", *Journal of the Royal Aeronautical Society*, vol. 64, No. 651 (March 1965).

étendue jusqu'aux hautes altitudes, réservées auparavant aux aéronefs militaires. Un double problème technique apparut dans l'espace "supérieur" européen: adapter les règles de circulation à la vitesse des avions et coordonner le trafic civil et le trafic militaire (229). Il a fallu mettre sur pied un organisme associant les civils et les militaires de plusieurs pays et capable de répondre aux exigences souvent contradictoires des uns et des autres, le problème étant encore compliqué par le fait que la circulation militaire en Europe occidentale relève tantôt de l'OTAN, tantôt des commandements nationaux (230).

A partir de juillet 1958, les Etats de l'"Europe des six" entreprirent des discussions sur un système européen de sécurité de la navigation aérienne (231). La Grande Bretagne se joignit à eux en octobre 1959. Par contre, la délégation italienne se retira du projet à cause du fait que les militaires sont les seules autorités compétentes en matière de circulation aérienne en Italie.

La convention instituant l'Organisation EUROCONTROL a été signée à Bruxelles le 13 décembre 1960 par l'Allemagne Fédérale, la Belgique, la France, le Royaume-Uni, le Luxembourg et les Pays-Bas. Cette convention fut accomplétée par deux Annexes et trois Protocoles:

---

(229) M. Guinchard, La coopération entre Etats pour le contrôle de la circulation aérienne, AFDI 450 (1961).

(230) Ibid.

(231) Doc. OACI 7870 EUM/IV, p. 426.

- le statut de l'"Agence des services de la circulation aérienne";
- une liste énumérative des territoires auxquels la convention s'applique (selon l'article 37 de la convention);
- un Protocole d'interprétation (sa ratification n'est pas prévue);
- un Protocole pour l'établissement d'une Commission provisoire (sa ratification n'est pas prévue);
- un Protocole pour la création d'une Association provisoire (sa ratification n'est pas prévue).

La Convention EUROCONTROL a été conclue pour une durée de vingt ans décomptés à partir de son entrée en vigueur, mais cette durée sera automatiquement prolongée par périodes de cinq années, sauf notification d'une partie contractante de sa volonté de mettre fin à la Convention (232). L'Organisation a la personnalité juridique et possède sur le territoire des Parties contractantes, la capacité la plus large (233). Elle bénéficie des procédures d'expropriation pour cause d'utilité publique (234).

## 2) Structure

Par rapport à l'ASECNA, EUROCONTROL a une structure organique assez complexe: on y trouve un organe directeur,

---

(232) Convention EUROCONTROL, art. 39, paragraphe 1 et 2.

(233) Ibid, art. 4.

(234) Ibid, art. 15.

une Agence composée de deux Organes et des Organismes spéciales.

a) La Commission est l'Organe supérieur de l'Organisation

Cette Commission est composée de représentants des parties contractantes. Chaque partie contractante se fait représenter par deux délégués, mais ne dispose que d'une voix (235). Pour l'accomplissement de sa mission, la commission (236):

- formule des recommandations, à la majorité des Etats membres, en ce qui concerne l'uniformisation des réglementations nationales, la recherche d'une politique unique en matière d'équipement et la définition d'une attitude commune vis-à-vis des plan régionaux de navigation aérienne de l'OACI;
- prend des décisions, à l'unanimité; les décisions sont obligatoires pour les Etats membres; elles peuvent notamment porter sur le délimitation en altitude et en surface de l'espace aérien géré par l'Organisation;
- donne des directives à l'Agence, sur laquelle elle exerce un pouvoir de tutelle.

La Commission assure avec les Etats et les Organisations internationales intéressées les relations utiles à la réalisation de l'objet de l'Organisation (237).

---

(235) Ibid, art. 5.

(236) Ibid, art. 7.

(237) Ibid, art. 12.

b) L'Agence est l'Organe d'exécution de l'Organisation

L'Agence gère le patrimoine de l'Organisation (238); les Parties contractantes lui confient les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien qui sera défini par la Commission (239); dans l'exercice de sa mission, l'Agence applique les règlements nationaux en vigueur (240), elle donne aux commandants d'aéronefs toutes instructions nécessaires (241); elle constate les infractions et les procès-verbaux établis par ses agents ont, devant les tribunaux nationaux, la même valeur que ceux dressés par les agents nationaux qualifiés pour constater les infractions de même nature (242); elle établit, le cas échéant, en application des directives de la Commission, les tarifs et les conditions d'application des redevances (243). En principe, EUROCONTROL utilise les bâtiments et installations, ainsi que le personnel des services techniques nationaux (244).

Les statuts de l'Agence prévoient:

- un comité de Gestion composé de deux représentants de chacune des Parties contractantes dont l'un seulement à voie délibérative (245); les votes ont lieu à la majorité des voix attribuées aux Parties contractantes, étant enten-

---

(238) Ibid, art. 4.

(239) Ibid, art. 14.

(240) Ibid, art. 17.

(241) Ibid, art. 18.

(242) Ibid, art. 19.

(243) Ibid, art. 20.

(244) Ibid, articles 24 et 28.

du que celles-ci sont affectées de la même pondération que celles dont les Parties contractantes disposent au sein de la Commission (246). Les décisions les plus importantes du Comité sont soumises à l'approbation de la Commission (247);

- un Directeur est nommé pour une durée de cinq ans (248); il représente l'Organisation et assure la gestion courante de l'Agence, dont il propose l'Organisation technique au Comité de Gestion. La répartition des postes se fait en fonction du rôle et du financement de chaque Etat.

### 3) Champ de compétence

Dès le départ, les autorités militaires nationales ont été reticentes au principe du contrôle de l'espace aérien par un organisme international. Un accord se fit sur une définition assez large d'un "espace supérieur commun" compris entre 6000 et 7500 m (20 et 25.000 pieds - niveaux 200 et 250) (249). En signant et ratifiant la convention, les Etats décidaient de confier à l'Organisation les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien de leur souveraineté pour la partie de ces espaces définie d'un commun accord comme espace aérien supérieur et dans les limites géographiques agréées par tous à l'unanimité (250).

---

(246) Statuts, art. 7.

(247) Ibid, articles 8, 9, 11, 12.

(248) Ibid, art. 13(1).

(249) Michel G. Folliot, op.cit., renvoi 153, p. 266.

(250) Voir Y. Goetzinger, "La convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne - EUROCONTROL", Revue du Secrétariat général de l'aviation

En ce qui concerne l'espace aérien inférieur et suivant les nécessités pratiques d'exploitation, l'une quelconque des Parties contractantes peut demander à la Commission de décider que les services de la circulation aérienne pour tout ou partie de son espace aérien inférieur soient confiées à l'Organisation (251). Les services ainsi confiés sont ceux fournis aux aéronefs civils et aux aéronefs militaires, de douane et de police "qui se conforment aux procédures de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale" (252) et qui constituent ce que l'on dénomme généralement la circulation aérienne générale. La Convention EUROCONTROL instaure une ségrégation entre circulation aérienne générale et les autres types de circulation aérienne (253).

---

(251) Convention EUROCONTROL, art. 2(1).

(252) Ibid, art. 3; René Bulin, "Evolution des systèmes de contrôle de la circulation aérienne", Revue de Secrétariat général de l'aviation civile, (Paris) 1974, No.154, p. 46.

(253) Y. Goetzinger, op.cit., renvoi 250; sur la notion de circulation aérienne, voir P. de La Pradelle, "La présence simultanée dans un espace aérien de plusieurs aéronefs en déplacement est un problème de circulation et non de navigation. La navigation est un art, celui de se diriger dans l'espace". Les Frontières de l'Air, R.C. AD.I, 1954, II, t. 86, p. 134.

b) Les Organisations américaine et africaine

a) La COCESNA (254)

1) Genèse

Le 21 octobre 1957, six pays (255) avaient inauguré la région d'information de vol en Amérique centrale dans laquelle se trouveront supprimées toutes les entraves que les frontières imposent habituellement à l'aviation civile. Mais, le progrès technique (surtout l'introduction des avions à turbine et à réaction) demandait une coopération beaucoup plus étroite entre ces Etats. Les bases de la création de la COCESNA furent jetées au cours de la 5ème session des Directeurs de l'aviation civile des Etats centro-américains, tenue en janvier 1959 à Tegucigalpa. Etant donné que les objectifs du projet coïncidaient avec ceux du plan régional recommandé par l'OACI (256), les Directeurs de l'aviation civile demandèrent à l'OACI d'accorder son assistance dans l'élaboration de la Convention. Le département de l'assistance technique de l'OACI envoya une mission qui élaborà, en collaboration avec les Agences de l'aviation civile, le texte de la convention

(257)

---

(254) Voir, pour le détail, Arturo Vallejo Saenz, "The Central American Air Navigation Services Corporation", thèse de maîtrise non publiée, Université McGill, 1978. Arif Cavdar, "Regionalization in International Civil Aviation", thèse de maîtrise non publiée, Université McGill, 1969, pp. 116-120.

(255) Costa-Rica, Nicaragua, Honduras, Salvador, Guatemala et Honduras Britannique.

(256) Doc. 7692 C AR/111, et Doc. 7724/2, Air Navigation Plan Caribbean Region.

(257) Pour le texte de la convention, voir Nicolas Mateesco Matte, op.cit., pp. 680-685.

qui fut signée le 26 février 1960. La Convention pour l'établissement d'une "Corporation centro américaine pour la sécurité de la navigation aérienne" (COCESNA), entra en vigueur le 1er décembre 1961. La Convention est conclue pour quinze ans et sera automatiquement prorogée par périodes de cinq ans vis à vis de tous les Etats contractants (258). La société est dotée de la personnalité juridique (259); le siège est fixé à Tegucigalpa (260); elle établit avec les Etats et avec les organismes internationaux les liaisons nécessaires à l'exercice de ses fonctions et maintient les autres relations propres à faciliter la bonne marche de ses services (261).

## 2) Structure

La COCESNA a une structure organique qui se rapproche un peu plus de celle de l'ASECNA.

L'article 4 de la Convention dispose que la Société est administrée par un Conseil d'Administration composé de membres représentant chaque Partie contractante, à raison d'un représentant par Partie contractante. Les membres du Conseil sont de préférence des autorités en matière d'aéronautique. Le Conseil siège valablement lorsque tous ses membres sont présents, et les décisions sont prises à la majorité. A la différence de l'ASECNA, c'est le Conseil d'Administration qui

---

(258) Convention COCESNA, art. 28.

(259) Ibid, art. 3.

(260) Ibid, art. 1.

(261) Ibid, art. 8.

constitue l'organe suprême de la Société. Ses attributions sont définies par l'article 12 des statuts. Le Conseil d'Administration procède chaque année à l'élection d'un Président et d'un vice Président (262).

A l'instar de l'ASECNA et de l'EUROCONTROL, un Directeur Général (263) représente l'Organisation et assure, à ce titre, la gestion quotidienne de la Société.

### 3) Champ de compétence

Alors que la compétence d'EUROCONTROL est limitée, en principe, dans l'espace aérien supérieur des Etats membres, les organisations américaine et africaine sont chargées d'assurer la sécurité de la navigation aérienne sur le territoire des Etats contractants, sans toutefois distinguer espace aérien supérieur et inférieur (264). De même, la restriction énoncée par l'article 3 de la convention européenne ne se retrouve pas dans les deux autres conventions. En s'acquittant de ses fonctions, la Société applique, pour le contrôle de la circulation aérienne, les règlements en vigueur sur le territoire des Parties contractantes (265). Au point de vue champ d'action, l'intégration réalisée en Amérique centrale et en Afrique est beaucoup plus poussée qu'en Europe (266).

---

(262) Statuts, art. 10.

(263) Statuts, articles 14 et 15.

(264) Convention COCESNA, art. 2(1); Convention ASECNA, art. 1.

(265) Convention COCESNA, art. 9.

(266) Maurice Tancelin, "International cooperation in air security", Mémoire non publié, Institut de Droit Aérien et Spatial, Université McGill, Montréal, 1960.

La même intégration large se manifeste à travers les moyens matériels de la Société. Les Etats s'engagent à concéder gratuitement à la Société l'usage et la jouissance des bâtiments et installations nécessaires à l'exécution de sa mission (267). Il ne s'agit pas d'un transfert de propriété mais de possession; chaque Etat demeure responsable des équipements situés sur son territoire. En ce qui concerne les pouvoirs juridiques, la Société se rapproche davantage de l'Organisation EUROCONTROL. Aucune des deux Organisations ne détient un pouvoir réglementaire général. COCESNA et EUROCONTROL ne peuvent qu'

"étudier et proposer aux Parties contractantes, sur la base des standards internationaux et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale la normalisation des règlements nationaux" (268).

Le pouvoir réglementaire proprement dit appartient aux Etats (269). Sur le plan réglementaire, les trois textes ont adopté des solutions identiques.

#### b) L'ASECNA

Nous avons déjà souligné que ce sont essentiellement des considérations techniques qui ont été à la base de la création d'EUROCONTROL et COCESNA (270). Les mêmes raisons techniques

---

(267) Convention, article 22(2 et 3).

(268) Convention COCESNA, art. 2(3)a etc. et art. 9(2);  
Convention EUROCONTROL, art. 6(2)a et c.

(269) La même remarque est valable pour l'ASECNA qui n'a qu'un pouvoir purement consultatif en ce qui concerne les procédures. Cahier des charges, art.6.

sont valables en ce qui concerne l'ASECNA. Toutefois, la situation politique et économique dans laquelle se trouvaient les pays africains dans les années 1959 avait contribué à donner un visage un peu original à cette Organisation (271). La compétence de l'Agence concerne indifféremment l'espace aérien supérieur et inférieur des Etats contractants. Par rapport à EUROCONTROL et COCESNA, l'Agence a des attributions beaucoup plus étendues. Elle doit non seulement gérer et équiper les aéroports internationaux des Etats membres (272), mais aussi, fournir son assistance technique aux Etats intéressés (273). Les Etats signataires s'engagent à mettre à la disposition de l'Agence, les installations et moyens actuels nécessaires à son fonctionnement (275).

Dans tous les cas, les facteurs économiques ont joué un rôle déterminant. Etant donné qu'un système de contrôle moderne représente une affaire assez coûteuse, seule une coopération internationale peut offrir une solution efficace (275).

### 3. Le financement

L'originalité de l'ASECNA par rapport aux deux autres Organisations réside dans le fait que la France continue

---

(271) Voir supra, introduction à la thèse.

(272) Convention de Dakar, art. 2.

(273) Ibid, articles 10 et 12.

(274) Ibid, art. 2(2).

(275) Bosseler, C., "International problems of air traffic control and possible solutions" J.A.L.C., 34 (1968), pp. 467-468.

à fournir à l'Agence une assistance technique et financière (276). Dans les trois Organisations, les contributions des Parties contractantes représentent une importante source de financement (277). Toutefois, la clé de répartition des dépenses entre les Etats comporte des différences significatives. En ce qui concerne l'ASECNA, le Comité des Ministres fixe annuellement le taux à verser par chaque Etat membre en fonction des éléments suivants:

- l'activité aéronautique intervient pour 50%;
- la capacité de paiement pour 30%;
- le déficit d'exploitation pour 20% (278).

Le système de répartition d'EUROCONTROL est beaucoup plus complexe. Pour le calcul des contributions annuelles des Parties contractantes, la Commission applique un système de quota (279) dont le critère de base repose sur le Produit National Brut, calculé d'après les statistiques établies par l'Organisation Européenne de Coopération Economique (O.E.C.E.), et sur les services rendus par l'Agence aux Etats. COCESNA applique un système de répartition qui se rapproche du système EUROCONTROL. Aux fins de l'établissement de la Société, les Etats s'engagent à constituer, au prorata, un fonds de roulement d'un montant de cent mille (100,000) dollars des Etats-Unis d'Amérique (280).

---

(276) Voir supra, chapitre II, tableaux pp. 120-121.

(277) EUROCONTROL, statuts, art. 22(a); Convention ASECNA, art. 7(3); Convention COCESNA, art. 22(1).

(278) Voir supra, renvoi 203.

(279) Statuts, articles 23, 26; convention EUROCONTROL, art. 9.

(280) Convention COCESNA, art. 22(1).

Les Organisations européenne et américaine doivent assurer leur équilibre financier au moyen de leurs propres ressources (281). Ces ressources propres comprennent notamment les redevances perçues sur les usagers et les différentes contributions des Etats membres (282). A la différence d'EUROCONTROL et ASECNA, la Société doit assurer son équilibre en percevant uniquement des redevances (283).

Les trois Organisations peuvent emprunter sur les marchés financiers internationaux les ressources nécessaires à l'accomplissement de leurs tâches (284).

Section II : Le domaine d'application des droits nationaux dans les trois conventions

Les trois conventions aériennes contiennent des renvois aux lois nationales en matière de capacité juridique (285), d'expropriation (286), de mouvements de fonds (287), de réglementation de la circulation aérienne (288) et des règles

- 
- (281) Convention EUROCONTROL, art. 32; convention COCESNA, art. 23(1).
- (282) EUROCONTROL, statuts, art. 22(a et g); convention, art. 20; convention COCESNA, art. 23(2).
- (283) Bosseler, C., op.cit., renvoi 275, p. 470.
- (284) EUROCONTROL, statuts, art. 25(3); convention COCESNA, art. 24; en ce qui concerne l'ASECNA, voir Infra, IIème partie, chap. I, section III.
- (285) Convention EUROCONTROL, art. 4; convention COCESNA, art. 3.
- (286) Convention EUROCONTROL, art. 15; cette disposition est propre à EUROCONTROL.
- (287) Convention EUROCONTROL, art. 23, convention COCESNA, art. 18.
- (288) Convention EUROCONTROL, articles 17 et 29; convention COCESNA, articles 9 et 13; ASECNA, cahier des charges, art.5.

de responsabilité (289). Seuls les deux derniers points retiendront notre attention.

1. Application des lois et règlements nationaux en matière de contrôle de la circulation aérienne

Les conventions de Dakar, de Bruxelles et de Tegucigalpa disposent dans des termes presque similaires que l'Organisme international est soumis aux lois et règlements généraux de police applicables sur le territoire des Etats où s'étend sa compétence (290).

Nous allons tout d'abord définir les règlements visés par les trois conventions aériennes et ensuite examiner les problèmes que soulève leur application.

a) Définition des règlements

Les règlements visés par les conventions sus-mentionnées sont ceux dont parle l'article 12 de la convention de Chicago à savoir les "règles" et "règlements" applicables au "vol et à la manoeuvre des aéronefs". Ces règlements doivent être "dans toute la mesure du possible, conformes à ceux qui pourraient être établis en vertu de la...convention". Les trois conventions visent également les "réglementations nationales relatives à l'accès, au survol et à la sécurité du territoire des Parties contractantes" (291). En général,

---

(289) Convention EUROCONTROL, art. 25; ASECNA, cahier des charges, articles 13 et 17; convention COCESNA, art. 5.

(290) Supra, renvoi 288.

(291) Convention EUROCONTROL, art. 29; convention COCESNA,

il s'agit là de tous les "règlements spécialement édictés dans l'intérêt de la navigation aérienne" (292).

Tous ces règlements sont assortis de sanction. L'article 12 de la convention de Chicago oblige chaque Etat contractant à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables.

b) Application des réglementations nationales

L'application des règlements nationaux, par les Agences internationales de sécurité aérienne, soulève des problèmes de coordination de deux ordres. Tout d'abord, il importe de coordonner les différents règlements nationaux entre eux. Bien que la plupart des Etats aient adopté des normes et standards édictés par l'OACI, des différences importantes existent dans les différentes législations nationales. La possibilité offerte aux Etats par l'article 38 d'adopter des différences a été utilisée pour les Règles de l'Air. En ce qui concerne les Etats membres de l'ASECNA, le problème de coordination n'a pas la même importance étant donné que la plupart d'entre eux se sont inspirés de la législation française.

Le second problème est celui de la coordination des réglementations nationales et des conventions internationales. Dans la hiérarchie des normes, les conventions internationales viennent avant les règlements nationaux. En conséquence, si les conventions aériennes posent des principes nouveaux, les règlements doivent être modifiés (293).

---

(292) ASECNA, cahier des charges, art. 5(2).

(293) Maurice Tancelin, op.cit., renvoi 266, p. 26.

## 2. Responsabilité des services internationaux de contrôle de la circulation aérienne

Les règles de responsabilité ne sont pas identiques. Chaque convention aérienne a adopté un système de responsabilité qui lui est propre.

### a) L'ASECNA

La Convention de Dakar fait une distinction entre les dommages dus au mauvais fonctionnement et les dommages dus au défaut d'entretien des ouvrages et installations.

- Sur le premier type de dommage, l'article 13 alinéa 1 du cahier des charges oblige l'Agence à s'assurer contre les risques de recours que les tiers pourraient tenter à l'occasion de l'exploitation des services dont elle a la responsabilité. On peut s'interroger sur la raison d'être d'une telle assurance étant donné que l'Agence n'assume pas de responsabilité autonome dans l'accomplissement de ses missions. Au cas où la responsabilité de l'Agence est mise en cause dans le cadre de ses activités internationales, elle appellera en garantie les Etats membres dans les procédures qui seront engagées contre elle. Par contre, s'il s'agit d'une responsabilité dans le cadre des activités nationales, l'Agence appellera en garantie l'Etat sur le territoire duquel s'est produit le sinistre (294).

---

(294) Cahier des charges, art. 13(2 et 3).

- Sur le second type de dommage, l'article 17 du cahier des charges dispose que:

"seront à la charge de l'Agence, sauf recours contre l'auteur des dommages, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers par suite du défaut d'entretien des ouvrages et installation dont elle a la gestion."

L'assurance dont parle l'article 13 aurait notamment pour but de couvrir l'Agence dans les seules hypothèse où sa responsabilité serait mise en cause à la suite d'un dommage causé par un défaut d'entretien des ouvrages et installations. En dehors d'une faute par omission susceptible de faire jouer sa responsabilité autonome (directe), l'Agence bénéficie, dans les autres cas, des garanties des Etats membres.

b) COCESNA

L'article 5 de la Convention de Tegucigalpa oblige à société à s'assurer contre les risques résultant de la responsabilité civile vis-à-vis des tiers et des dommages que subirait les installations nécessaires à son fonctionnement.

Cette convention n'a pas adopté un principe de responsabilité. On pourrait justifier cette lacune par l'idée selon laquelle

"les problèmes de responsabilité constituent un intermédiaire compliqué, de plus mauvais rendement encore s'ils introduisent l'incertitude ou permettent la dérobade, mais de toute façon inutilement coûteux. Il conviendrait puisque leur rôle

est de mener à l'assurance, d'aller directement à celle-ci en renonçant à des procès en responsabilité laissés désormais au Droit répressif qui doit être renforcé en liaison avec la prévention."  
(295)

c) EUROCONTROL

L'article 25 de la Convention de Bruxelles énonce un double principe relatif à la responsabilité de l'Organisation:

- 1) sa responsabilité contractuelle est réglée par la loi applicable au contrat en cause;
- 2) sa responsabilité non contractuelle lui impose de réparer les dommages causés par la faute de ses organes ou de ses agents dans l'exercice de leurs fonctions dans la mesure où ces dommages leur sont imputables.

EUROCONTROL, au même titre qu'ASECNA, retient le principe de responsabilité fondé sur la faute. A l'inverse de l'Agence africaine qui bénéficie des garanties des Etats membres, l'Organisation européenne répond, directement, des dommages causés par ses préposés dans l'exercice de leurs fonctions. Le dernier alinéa de l'article 25 renvoi aux législations nationales pour obtenir d'autres réparations. La Convention EUROCONTROL créé une action directe sans toutefois résoudre la question du droit d'action.

---

(295) M. Charlier: Questions juridiques soulevées par l'évolution de la science atomique. Académie de Droit International Recueil des Cours, 1957, pages 344 et ss.

Aucune des trois conventions ne contient des dispositions au sujet des limitations de responsabilité (296). La divergence que nous constatons dans les règles de responsabilité des trois conventions peut s'expliquer par le fait qu'il n'existe pas de convention internationale sur la responsabilité des services de contrôle de la circulation aérienne. A l'heure actuelle, cette question occupe la deuxième place de la partie A du programme général des travaux du comité juridique de l'OACI (297).

A travers cette étude, nous voulons, entre autres, donner une idée globale sur l'évolution de l'Agence depuis sa création. Cet objectif ne peut être atteint que si certaines données économiques et techniques viennent compléter les éléments d'ordre juridique.

---

(296) Voir Paul B. Larsen, "Air Traffic Control: A recommendation for a proof of fault system without a limitation on liability", J.A.L.C., volume 32 (1966), pp. 3-23.

(297) Compte rendu des travaux de la 24<sup>ème</sup> session du Comité juridique (Montréal, 7-18 mai 1979), OACI-DOC. LC/182, 28/5/1979.

Deuxième Partie

Aspects économiques et techniques de  
l'ASECNA

Avant de dresser un bilan des activités de l'Agence, (chapitre II), il est intéressant de faire un commentaire sur la situation de l'infrastructure aéronautique des Etats membres (chapitre I).

Chapitre I : Infrastructure aéronautique des Etats membres  
de l'ASECNA

Dans la quasi totalité des Etats membres de l'Agence, l'accroissement du trafic a conduit à un réaménagement de l'infrastructure aéronautique au sol. Ces Etats ont eu à faire face aux problèmes de financement de leur infrastructure.

Section I Trafic des principaux aéroports gérés par  
l'ASECNA

Le développement prodigieux du réseau aérien en Afrique s'est traduit naturellement par un accroissement considérable du trafic au cours des dernières années. Avant de présenter les tableaux statistiques qui illustrent les points essentiels, nous allons, tout d'abord, dire quelques mots sur les facteurs ayant contribué à cet accroissement.

1. Facteurs qui expliquent l'accroissement  
du trafic

a) Conséquences de l'accession à l'indépendance  
des Etats africains francophones

Avant l'indépendance, le trafic aérien était un quasi monopole d'Air France, d'UAT et de TAI, exception faite pour Dakar, aéroport de transit sur les lignes entre l'Europe et l'Amérique du sud (298). Le trafic global que se disputaient

---

(298) Voir Vingtième anniversaire, 12 décembre 1959-12 décembre 1979, document publié par l'ASECNA, Dakar.

les trois exploitants était relativement faible (299).

Après l'indépendance des pays africains, aux courants traditionnels avec la France se sont ajoutés d'autres courants résultant d'accords aériens passés par les jeunes Etats et les autres Etats du monde, du développement de leurs relations internationales et de leur développement économique. De nos jours, plus de vingt compagnies internationales fréquentent régulièrement les aéroports gérés par l'ASECNA: Alitalia, Swissair, Sabena, KLM, Aéroflot, PANAM, Nigerian Airways, Royal Air MAROC, Ethiopian Airlines, British Caledonian...etc.

En outre, la plupart des Etats africains ont créé une Compagnie nationale chargée d'assurer leurs transports aériens intérieurs, et dans le cas du Cameroun, du Gabon et du Mali leurs transports internationaux (300).

b) Création de la compagnie multinationale Air Afrique (301).

Le traité de Yaounde (302) a donné naissance à la

- 
- (299) Voir "Le transport aérien en Afrique", Interavia 3/1962, p. 339; Nancy Cockerell, "Le transport aérien en Afrique au sud du Sahara", Interavia 4/1978, p. 338; Michel B. Monlaù, op.cit., renvoi 21, p. 27-56.
- (300) Nancy Cockerell, "Le transport aérien en Afrique au sud du Sahara", 2ème partie, Interavia 5/1978, p. 457.
- (301) Voir, pour le détail, Michel B. Monlaù, op.cit., pp. 64 et ss; Tahou, Siba René, "La coexistence conventionnelle d'une compagnie multinationale et de compagnies locales aériennes", thèse de Maîtrise non publiée, Université McGill, 1981.
- (302) Ce traité a été signé le 28 mars 1961 entre la Compagnie française UAT, qui était chargée de l'assistance technique, et 11 Etats, à savoir: Cameroun, R.C.A., Congo, Cote d'Ivoire, Dahomey, Gabon, Haute-Volta, Mauritanie, Niger, Sénégal, Tchad. Le Togo s'y est joint en 1966.

société Air Afrique, qui exploite des liaisons entre la majorité des Etats d'Afrique occidentale et centrale, ainsi que vers l'Europe et les Etats-Unis. La Société aérienne commune est dotée de la personnalité juridique la plus complète reconnue aux personnes morales par les législations des Etats contractants, et est réputée posséder la nationalité de chacun d'eux aussi bien à leur égard que vis-à-vis des Etats tiers (303). Instrument commun d'exécution, cette Société gère le trafic international des Etats membres (304) ainsi que leur trafic interne, s'ils le désirent (305). Le chemin d'Air Afrique n'a pas été exempt de cahots (306): le Cameroun s'en est retiré en 1971 pour former sa propre compagnie de transport aérien international, et le Gabon a quitté à son tour l'association en 1977.

c) Développement du fret aérien

Le développement du fret (306<sup>bis</sup>) a contribué de façon notable au développement du transport aérien en Afrique. En 1966, Air Afrique et UTA ont créé des lignes spécialisées dans le fret par avion cargo DC8F. Ce trafic se développera davantage avec la mise en service des Boeing 747 cargos.

---

(303) Traité de Yaounde, art. 4(1).

(304) Ibid, art. 2.

(305) Ibid, art. 3.

(306) Voir Michel G. Folliot, op.cit., renvoi 153, p. 38.

(306 bis) Pour une étude récente sur le développement du transport aérien de passagers et de fret à l'intérieur de l'Afrique, voir Circulaire OACI 147-AT/51 Transport aérien international de passagers et de fret - Afrique 1979.

d) Développement du tourisme

L'essor prodigieux de l'industrie du tourisme en Afrique, a contribué à l'accroissement du trafic au cours de ces dernières années.

2. Mouvements d'aéronefs

Ces mouvements ont été enregistrés sur les aéroports dont la gestion est confiée à l'ASECNA au titre des articles 2 et 10 de la convention de Dakar et sur lesquels sont remplis des formulaires de trafic à partir desquels les statistiques sont établies.

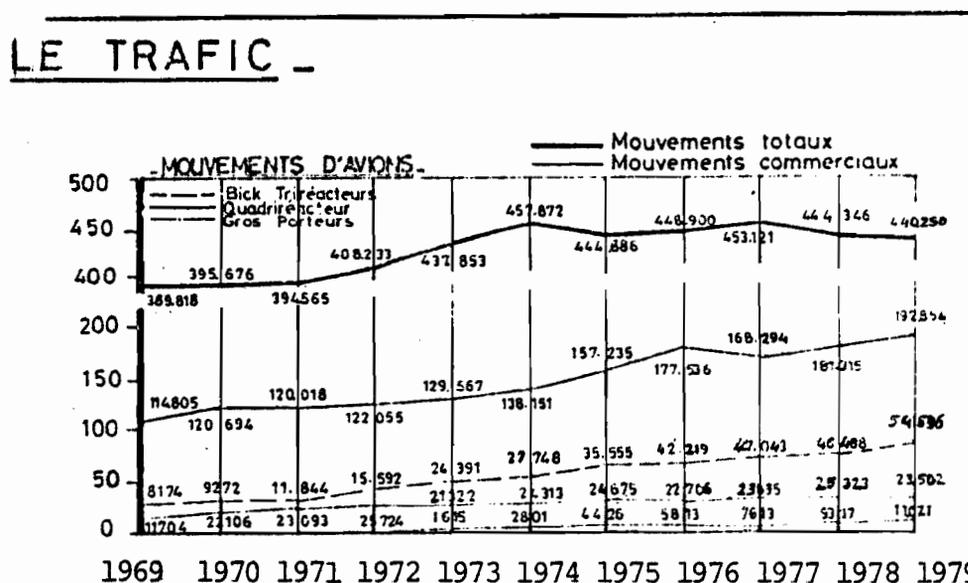
Etant donné qu'avant 1969, les mouvements d'avions étaient relativement faibles, nous ne ferons pas état de cette période antérieure. N'ayant pas en notre possession les statistiques de 1980 et 1981, nous nous servirons des données de 1969 à 1979.

Tableau (307) Mouvements d'avions

Mouvements	1969	1970	1971	1972	1973	(1) 1974	(1) 1975	1976	1977	1978	1979
Total des mouvements d'avions	389818	395676	394565	408233	437853	457872	444886	448900	453121	444346	440250
Mouvements commerciaux	114805	120694	120018	122055	129567	138151	157235	177536	168294	181315	192854
Mouvements appareils à réaction (Bi, tri et quadri réacteurs)	19878	31378	34937	41316	47328	54862	64656	70738	78491	81128	89111

(1) RCA en moins

Graphique des mouvements (308)



(307) Source: ASECNA, Bulletin des statistiques de trafic aérien, 1969-1979.

Nous avons élaboré ce tableau en faisant la synthèse des données statistiques de trafic aérien des années ci-dessus mentionnées.

(308) Source: ASECNA Bulletin des statistiques de trafic

Brefs commentaires sur les mouvements

De 1969 à 1979, les mouvements totaux sont passés de 389818 à 440250, soit une augmentation de + 12,9%. En 1975, la baisse des mouvements d'avions ne concernait que les mouvements d'aviation générale et plus particulièrement les mouvements d'aéroclubs. La progression du trafic "mouvements commerciaux" (+ 13%) est supérieure à celle enregistrée en 1974 (+ 7%).

En 1978, le total des mouvements a légèrement diminué.

L'année 1979 a été influencée par les événements survenus au Tchad. Le trafic de N'Djamena a été réduit de 75% par rapport à 1978.

Les mouvements commerciaux se sont développés considérablement. Ils sont passés de 114805 mouvements à 192854 mouvements en 1979 soit une augmentation de 78049 mouvements.

Depuis 1972, les mouvements d'avions quadriréacteurs B707 et DC8 (Arrivées et Départs) sont restés presque stables à cause de la mise en service des avions gros porteurs à partir de 1973.

Entre 1974 et 1979, le trafic gros porteur a connu une augmentation de 292%; la croissance annuelle se chiffre à environ 31%.

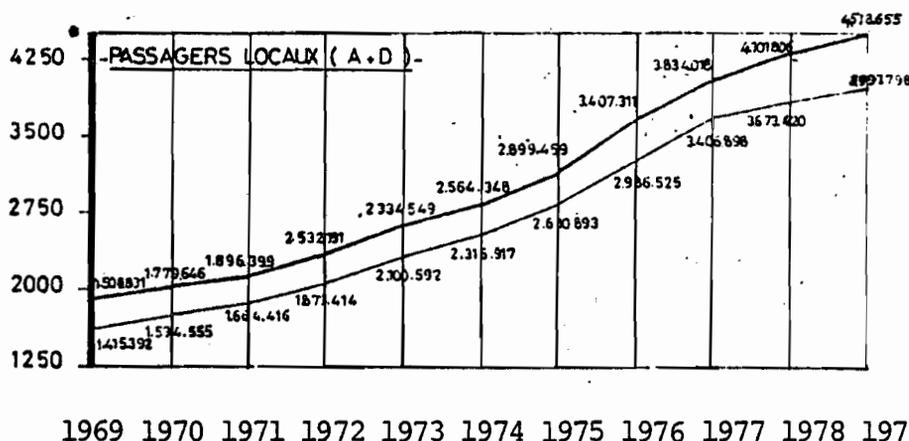
Le trafic biréacteur et triréacteur a connu un développement considérable. Il est passé de 8174 mouvements en 1969 à 54596 mouvements en 1979.

3. Trafic passagers

Tableau (309) trafic passagers

Passagers	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Passagers locaux (A + D)	1508831	1779646	1896399	2532791	2334549	2564348	2899459	3407311	3834076	4101806	4518655

Graphique du trafic passagers (310)



Entre 1969 et 1979, le trafic des passagers a triplé. On note une légère baisse de trafic au cours de l'année 1973 et une forte augmentation en 1976 (+ 17,5%).

(309) Source: voir supra, renvoi 307.

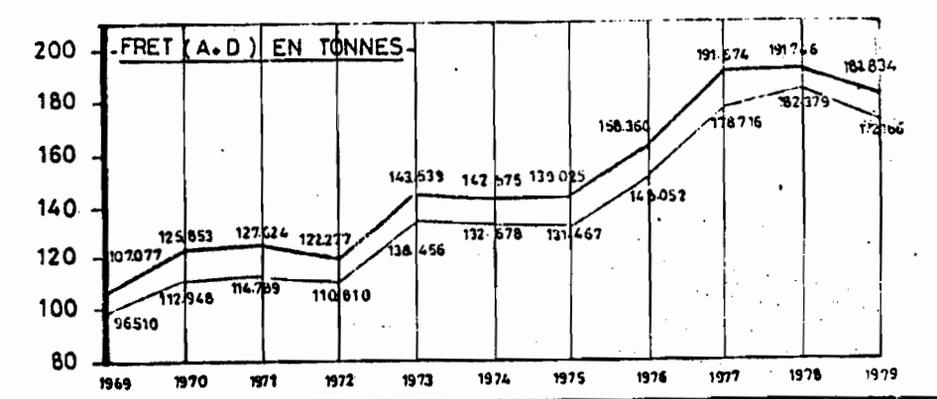
(310) Source: voir supra, renvoi 308.

4. Trafic du fret

Tableau (311): trafic du fret

Fret	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Fret local (A + D) en tonnes	107077	125853	127624	122277	143539	142575	139025	158360	191674	191746	181834

graphique (312)



Commentaires

Entre 1969 et 1979, le trafic de fret s'est développé à un rythme saccadé.

Le résultat négatif enregistré au cours de l'année 1975 s'explique par la baisse de trafic fret sur les aéro-dromes de N'Djamena (20%), Tananarive (19%), Douala (19%).

(311) Source: voir supra, renvoi 307.

(312) Source: voir supra, renvoi 308.

En 1978, le trafic d'ensemble est resté stable à cause de la chute du trafic à Libreville (-30%).

Les événements du Tchad explique la chute du trafic fret en 1979.

### 5. Unités de trafic (313)

Nous avons jusqu'ici présenté le trafic aérien dans sa globalité sans toutefois donner des renseignements sur la part du trafic généré par chaque Etat.

Les unités de trafic permettent de se faire une idée sur l'importance de chaque Etat dans le trafic aérien.

### Tableaux des unités (314)

Nous n'avons en notre possession que les données de 1974-1979.

#### UNITES de TRAFIC

ETATS	SANS TRANSIT			AVEC TRANSIT		
	1975	1974	1975 1974 %	1975	1974	1975 1974 %
GABON.....	800	604	32	891	685	30
CAMEROUN.....	761	756	1	873	849	3
COTE-D'IVOIRE..	620	561	11	735	635	16
SENEGAL.....	557	489	14	777	693	12
MADAGASCAR....	334	392	- 15	379	455	- 17
CONGO.....	303	290	4	323	311	4
TCHAD.....	238	258	- 8	266	265	0
MAURITANIE....	182	183	- 1	200	199	0
NIGER.....	140	148	- 6	199	207	- 4
MALI.....	138	146	- 6	171	182	- 6
TOGO.....	106	70	51	148	105	41
HAUTE-VOLTA..	91	70	30	128	106	21
BENIN.....	80	73	10	112	100	12
T O T A U X.....	4.350	4.060	8	5.202	4.792	9

(313) Une unité de trafic = 1000 passagers ou 100 tonnes de fret ou de poste.

(314) Source: ASECNA, Bulletin des statistiques de trafic aérien. années 1974-1979.

E T A T S	SANS TRANSIT			AVEC TRANSIT		
	1976	1975	1976 % 1975	1976	1975	1976 % 1975
G A B O N	1.096	800	37	1.183	891	33
C A M E R O U N	348	761	11	964	873	10
C O T E D' I V O I R E	724	610	17	844	735	15
S E N E G A L	599	557	8	799	777	3
M A D A G A S C A R	392	334	17	448	379	18
C O N G O	328	303	8	330	323	2
M A U R I T A N I E	219	182	20	233	200	16
T C H A D	212	238	11	247	266	7
N I G E R	161	140	15	220	199	10
M A L I	159	138	15	193	171	13
T O G O	129	106	21	171	148	16
H A U T E - V O L T A	93	91	9	142	128	11
B E N I N	86	80	11	129	112	15
T O T A U X	5.052	4.350	16	5.903	5.200	13

E T A T S	SANS TRANSIT				AVEC TRANSIT			
	1977	1976	1977 % 1976	1976 % 1975	1977	1976	1977 % 1976	1976 % 1975
G A D O N	1.294	1.096	18	37	1.357	1.183	15	33
C A M E R O U N	979	848	15	11	1.097	964	14	10
C O T E D' I V O I R E	863	724	19	17	1.020	844	21	15
S E N E G A L	694	599	16	8	951	799	19	3
M A D A G A S C A R	453	392	15	17	505	448	13	18
C O N G O	360	328	10	8	371	330	12	2
M A U R I T A N I E	236	219	8	20	252	233	8	16
T C H A D	215	212	1	11	253	247	2	7
N I G E R	197	161	22	15	269	220	22	10
M A L I	176	159	10	15	220	193	14	13
T O G O	144	129	11	21	196	171	15	16
H A U T E - V O L T A	116	93	24	9	159	142	12	11
B E N I N	83	86	- 3	11	138	129	7	15
T O T A U X	5.810	5.052	15	16	6.788	5.903	15	13

E T A T S	SANS TRANSIT				AVEC TRANSIT			
	1978	1977	% 1978 1977	% 1978 1977	1978	1977	% 1978 1977	% 1978 1977
CAMEROUN	1.078	979	10,1	15	1.191	1.097	8,5	14
GABON	1.077	1.294	- 16,8	18	1.136	1.357	- 16,3	15
COTE D'IVOIRE	997	863	15,5	19	1.165	1.020	14,2	21
SENEGAL	751	694	8,2	16	1.024	951	7,6	19
MADAGASCAR	505	453	11,4	15	557	505	10,2	13
C O N G O	360	360	-	10	371	371	-	12
N I G E R	285	197	44,6	22	362	269	34,5	22
T C H A D	225	215	4,6	1	251	253	- 0,3	2
MAURITANIE	199	236	- 15,8	3	224	252	- 11,2	5
M A L I	198	176	12,5	10	246	220	11,3	14
T O G O	155	144	7,6	11	235	196	19,3	15
HAUTE-VOLTA	134	116	15,5	24	152	159	14,4	12
B E N I N	102	83	22,8	3	151	138	9,4	7
T O T A U X	6.066	5.810	4,4	15	7.095	6.738	4,5	13

E T A T S	SANS TRANSIT				AVEC TRANSIT			
	1979	1978	% 1979 1978	% 1978 1977	1979	1978	% 1979 1978	% 1978 1977
COTE D'IVOIRE	1.271	997	27,4	15,5	1.473	1.165	26,4	14,2
CAMEROUN	1.176	1.078	9	10,1	1.330	1.191	11,6	8,5
G A B O N	1.066	1.077	- 1,1	- 16,8	1.117	1.136	- 1,7	- 16,3
SENEGAL	777	751	3,4	8,2	1.073	1.024	4,7	7,6
MADAGASCAR	596	505	18	11,4	650	557	16,6	10,2
N I G E R	311	285	9,1	44,6	398	362	9,9	34,5
C O N G O	299	360	- 17	-	312	371	- 16	
M A L I	226	198	14,1	12,5	264	246	7,3	11,3
T O G O	178	155	14,8	7,6	265	235	12,7	19,3
MAURITANIE	166	199	- 16,6	- 15,8	193	224	- 13,9	- 11,2
HAUTE-VOLTA	135	134	0,7	15,5	178	182	- 2,2	14,4
B E N I N	124	102	21,5	22,8	170	151	12,5	9,4
T C H A D	61	225	- 72,9	4,6	69	251	- 72,6	- 0,3
T O T A U X	6.386	6.066	5,2	4,4	7.492	7.095	5,5	4,5

Au vu des données ci-dessus, on peut affirmer qu'entre 1974 et 1979, les Etats les plus générateurs de trafic ont été respectivement le Gabon, le Cameroun, la Cote d'Ivoire et le Sénégal. Dans l'ensemble, le trafic s'est développé considérablement sur les aéroports gérés par l'ASECNA. Nous allons maintenant analyser les incidences de ce développement sur l'infrastructure aéronautique au sol.

Section II Impact de la progression du trafic sur l'infrastructure aéronautique au sol (315).

Le terme infrastructure ne se limite pas seulement aux pistes, ni même aux bâtiments d'aéroports mais comprend aussi les équipements de sécurité et les aides à la navigation aérienne (316).

Lors de la création de l'ASECNA, les équipements de navigation aérienne et météorologique des aéroports étaient sommaires par rapport aux plateformes. Or l'année 1960 ouvrait une nouvelle ère avec la mise en service des avions quadri-réacteurs. L'Agence et les Etats ont donc procédé aux installations d'équipements plus modernes pour satisfaire les exigences des nouveaux aéronefs et les besoins du trafic croissant: allongements et renforcements de pistes, extension des aires de stationnement, construction des aéroports, équipement des aéroports de dispositifs de mesure de distance, ouverture des liaisons radio télétypes, automatisation des principaux centres de transit de messages, installation des

---

(315) Voir, Jean Mercier, "L'importance croissante de l'infrastructure et ses charges", Bulletin ITA No.21/4 juin 1973, pp. 481-484.

récepteurs fac-similé dans les centres de télécommunications, modernisation des tours de contrôle, renforcement de la protection sécurité incendie...etc. (317).

En 1973, la mise en circulation des avions gros porteurs (DC 10 et Boeing 747) a nécessité de nouveaux aménagements des bandes antisouffles.

Bienque l'Agence et les Etats aient investi d'énormes sommes d'argent dans le secteur infrastructure, nous critiquons le fait que les investissements de l'ASECNA ne soient pas toujours en harmonie avec la quantité ou le volume du trafic de l'Etat bénéficiaire. Lorsqu'il a fallu procéder à des améliorations, les priorités ont été souvent portées sur certains Etats qui, pourtant, participent faiblement au budget de fonctionnement de l'Agence. Une telle situation s'explique par le fait que les Etats concernés ont des représentants investis d'un pouvoir de décision à la Direction Générale de l'Agence. Ces responsables se servent de leur position pour orienter les investissements de l'ASECNA dans leur pays respectif. Nous pensons que la Convention de Dakar devra être amendée de telle sorte que les investissements de l'Agence, dans les Etats membres, tiennent compte du volume du trafic et des différents taux de contribution.

---

(317) Voir discours de S.E. Monsieur N'Gome Kome Albert, Ministre des Transports de la République Unie du Cameroun (discours prononcé à Dakar lors des manifestations commémoratives du 20ème anniversaire de l'Agence).

Section III Financement des opérations d'équipement

Sous le régime de la Convention originale de Saint-Louis, l'ASECNA n'était pas directement concernée par les questions de financement des installations et services de navigation aérienne. La mission de l'Agence se limitait strictement à la gestion des aéroports internationaux et ce sont les Etats qui étaient chargés de l'équipement (318).

Depuis l'entrée en vigueur de la convention de Dakar (319), l'ASECNA doit non seulement gérer, mais aussi équiper les aéroports internationaux des Etats membres.

Quels sont les moyens de financement dont dispose l'Agence?

Pour répondre à cette question, nous allons rappeler brièvement les missions de l'Agence et les moyens mis statutairement à sa disposition par résoudre les problèmes de financement qui se posent à elle.

Les articles 2, 10 et 12 de la convention ont trait aux activités de l'Agence.

Par ailleurs, les articles 3 et 4 du cahier des charges disposent que:

"Article 3. - Etablissement des programmes d'équipement complémentaires.

.....

a) Programme d'intérêt régional

L'Agence reçoit délégation pour établir les programmes d'intérêt régional et propose une répartition

---

(318) Voir supra, Ière partie, chap. II, section I(1).

(319) Cette convention est entrée en vigueur en 1976.

des dépenses correspondantes entre les Etats intéressés, dans les conditions prévues à l'article 4 ci-dessous. L'Agence demande l'accord des Etats sur les dispositions techniques de ces programmes et sur leurs conditions de financement. Elle les soumet ensuite, ainsi que leurs mises à jour, aux Ministres intéressés.

.....

b) Programmes particuliers

L'Agence pourra recevoir également délégation pour établir les programmes particuliers d'équipement intéressant un seul Etat et concernant, soit le fonctionnement des aides terminales visées à l'alinéa a de l'article 2 des statuts, soit toutes missions spéciales qui seraient confiées à l'Agence conformément aux alinéas b et c de cet article.

....."

"Article 4. - Financement des programmes d'équipement

Les programmes d'équipement d'intérêt régional sont financés par le fonds d'investissement et éventuellement par toute aide extérieure. Le Conseil d'Administration détermine la ou les sources de financement à utiliser."

Dans le cadre des activités communautaires, les moyens de financement dont dispose l'ASECNA sont les suivants:

- subventions des Etats membres;
- fonds propres de l'Agence provenant
  - soit d'une participation du budget de fonctionnement,
  - soit du fonds d'investissement;
- emprunts;
- aides extérieures;
- crédits fournisseurs (320).

---

(320) Paul Malekou, "Le financement des installations et services d'aviation civile et de l'équipement aéronautique face aux perspectives de développement du transport aérien africain au cours des années 80", Bulletin ITA, No. 27/16 juillet 1979, pp. 641-651.

a) subventions des Etats membres

A l'heure actuelle, cette source de financement est très insuffisante compte tenu des responsabilités qui incombent à l'Agence dans le cadre de la convention de Dakar (321).

b) Fonds propres de l'Agence

L'ASECNA dispose de deux catégories de fonds qu'elle peut consacrer au financement des équipements:

- d'abord, la participation du budget de fonctionnement.

Cette participation correspond à peu près aux amortissements effectués au cours de l'année précédente.

- ensuite, le fonds d'investissement qui a été créé en 1970; ce fonds est alimenté par un prélèvement de 20% sur les recettes des aides en route (322).

c) Emprunts

L'Agence fait aussi appel aux emprunts pour financer les opérations d'équipement. Les organismes bancaires susceptibles de financer les projets de l'ASECNA sont ceux dont la vocation est de financer les équipements publics. Pour le financement du plan d'équipement 1977-1981, l'ASECNA s'est adressée aux institutions financières ci-après:

---

(321) Voir supra, I<sup>ère</sup> Partie, chap. II, section II(3).

(322) Voir Paul Malekou, op.cit., renvoi 320.

- Caisse centrale de coopération économique;
- Banque Ouest africaine de développement;
- Banque de développement des Etats de l'Afrique centrale;
- Banque nationale de développement du Sénégal;
- Banque Mondiale (323).

Les taux d'intérêt varient entre 6 et 8% et le remboursement s'étend sur dix ans. Les remboursements s'effectuent à l'aide des fonds propres de l'Agence. Les Etats bénéficiaires des investissements garantissent le remboursement.

#### d) Aide extérieure

Pour le financement du programme d'équipement 1977-1981, le Fonds d'Aide et de coopération français a consenti, à l'ASECNA, une aide globale annuelle d'un montant de 735 Millions de francs C.F.A. (324).

L'Agence s'est adressée au FED pour l'extension de l'EAMAC de Niamey.

#### e) Crédits fournisseurs

Il s'agit en fait d'emprunts pour la fourniture de matériels. Le crédit est matérialisé par des traites souscrites lors de la passation de la commande. Le taux d'intérêt peut être élevé.

---

(323) Voir ASECNA - DOC., Projet de plan d'équipement 1977-1981.

(324) Ibid.

En ce qui concerne les activités nationales de l'Agence, les opérations d'équipement sont financées par les Etats concernés soit sur leurs budgets propres, soit sur aide bilatérale ou multilatérale (325).

Nous allons conclure cette section en faisant les observations suivantes: à l'heure actuelle, l'ASECNA n'a pas les moyens suffisants pour pouvoir autofinancer ses équipements. Elle recourt le plus souvent aux emprunts alors qu'une telle possibilité de financement est limitée par la capacité de remboursement. Il est souhaitable que l'Agence n'intervienne plus dans le domaine des investissements et qu'elle se limite strictement à la mission qui consiste à assurer la sécurité de la navigation aérienne.

Après 22 ans de fonctionnement, on peut se permettre de dresser un bilan des activités de l'Agence.

---

(325) Paul Malekou, op.cit., renvoi 320.

## Chapitre II : Les principales réalisations de l'ASECNA

Ces réalisations sont faites au titre des articles 2 et 10 de la convention. Selon les cas, l'Agence ou les Etats concernés assurent le financement des opérations.

Au nombre des grandes réalisations, il faut mentionner le fait que l'Agence ait réussi, en 1962, à instituer un système des redevances d'usages des aides et services en route à une époque où la doctrine internationale en la matière était très incertaine (326). A travers l'EAMAC, l'Agence a assuré la formation de nombreux spécialistes africains dans le domaine de l'Aviation Civile et de la météorologie (327).

Nous allons présenter l'essentiel des réalisations dans les domaines de l'Infrastructure, de la Navigation Aérienne et de la Météorologie.

A cette fin, devons-nous préciser que l'étude préparée par Monsieur Paul Malekou, à la demande du Comité des Ministres de tutelle de l'Agence, sous le titre Rapport d'activité 1975-1979, a constitué notre principale source.

### Section I Infrastructure

Il y'a lieu de distinguer d'une part, les réalisations au titre des opérations de l'infrastructure de génie civil

---

(326) Louis San Marco, "L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar", in Revue du Secrétariat Général à l'Aviation Civile No. 150 (15 mai 1974, pp. 134-138; voir supra, Ière partie, chap. II, section II(3).

(327) Voir supra, Ière partie, chap. I, section I(1).

et d'autre part, les réalisations au titre des opérations de l'infrastructure radioélectrique.

### 1. Infrastructure de génie civil.

Nous n'avons pas la prétention de présenter ici une liste exhaustive de toutes les réalisations de l'ASECNA dans le secteur du génie civil. Sans toutefois rentrer dans les détails (328), nous nous contenterons de faire une récapitulation de quelques opérations réalisées au titre de l'infrastructure de génie civil. Au moment de la création de l'Agence, seuls les aéroports de Dakar, Douala et Brazzaville étaient à mesure de recevoir les quadriréacteurs. Les allongements et renforcements de piste étaient en cours à Abidjan, Niamey et Ouagadougou. L'ASECNA a réussi à doter toutes les capitales africaines (329) d'un aéroport susceptible de recevoir les quadrimoteurs.

De nos jours, l'on compte 15 aéroports pouvant recevoir les quadriréacteurs: Douala, Brazzaville, Abidjan, Yamoussoukro, Cotonou, Libreville, Ouagadougou, Tananarive, Mujunga, Nouakchott, Nouadhibou, Niamey, Dakar, Fort-Lamy, Lomé. Les aéroports de Yaounde, Garoua, Maroua, N'Gaoundéré, Bobo-Dioulasso, Port-Gentil et Saint-Louis peuvent recevoir les biréacteurs.

Il faut cependant souligner le caractère irrationnel de certaines réalisations: par exemple, l'aménagement des

---

(328) Voir à ce sujet, Paul Malekou, op.cit., pp. 51-60.

(329) Il s'agit des capitales des Etats africains membres.

aéroports de Lomé (Togo) et Cotonou (Dahomey) est d'une certaine façon contestable, étant donné la très faible distance qui sépare les deux villes (330). Par ailleurs, la progression des activités liées au transport de fret nécessite la mise en place d'une infrastructure adéquate. Des hangars-frets ont été construits (331) respectivement à Abidjan, Libreville, Niamey, N'Djamena, Brazzaville, Dakar, Ouagadougou, Cotonou, Nouakchott.

## 2. Infrastructure radioélectrique

### a) Contrôle en vol des aides radioélectriques

"Les aides radio à la navigation destinées à être utilisées par les aéronefs effectuant des vols internationaux doivent faire l'objet d'essais périodiques en vol et au sol" (332).

Au cours de l'année 1975, l'Agence a acquis et mis en exploitation un avion biréacteur type "Corvette" et un banc de calibration conçus pour contrôler toutes sortes d'aides à la navigation et à l'atterrissage (333). La large clientèle

---

(330) Michel Monlaü, op.cit., page 75.

(331) L'ASECNA dispose des Bureaux spécialisés en matière d'études économiques pour des projets d'aéroports nouveaux ou de développement d'aéroports existants.

(332) Convention de Chicago, Annexe 10, 2.7.1.

(333) La procédure générale de calibration consiste à mesurer et enregistrer un certain nombre de paramètres caractéristiques qui doivent répondre à des performances normalisées, et effectuer le réglage des installations en conséquence. Les durées moyennes des vols à l'occasion des contrôles périodiques sont les suivantes: VOR 2h30; ILS 6h30; Radiogoniomètre 1h30. Les mises en service d'installations nouvelles exigent beaucoup plus de temps soit: VOR 11 heures; ILS 12 heures, Radiogoniomètre 2h30. op.cit., renvoi 298, p. 65.

qui s'est développée autour de l'ASECNA lui a permis non seulement de se faire connaître à l'étranger, mais aussi d'équilibrer l'exploitation de l'avion. En 1978, 354 heures de régulation ont été effectuées dans les Etats membres de l'Agence et dans les autres Etats suivants: Nigéria, Zaïre, Ruanda, Burundi, Guinée, Gambie, Ile Maurice, Département Français de la Réunion (334).

Ils convient de signaler qu'en Afrique Noire, seules les associations d'Etats que sont la Communauté Est Africaine et l'ASECNA ont pu s'équiper dans ce domaine et satisfaire leurs propres besoins et ceux des Etats voisins (335).

#### b) Travaux d'équipement

L'un des buts de cette thèse consiste à étaler au grand jour les capacités de l'ASECNA dans tous les domaines de l'aéronautique. Est-il encore nécessaire de rappeler que l'Agence est à la disposition des Etats africains qui en feraient la demande.

En matière de travaux d'équipement, la documentation disponible est très limitée. Ainsi, nous nous contenterons de présenter, année par année, la liste (336) de quelques chantiers conduits par le Service Technique Extérieur (337).

---

(334) Ibid.

(335) Ibid., page 30.

(336) Voir Paul Malekou, op.cit., renvoi 99, pp. 46-49.

(337) Dans l'Organnigramme en vigueur, ce service a pris l'appellation de "Direction de l'Infrastructure Radio-électrique."

Année 1975

Localizer de Brazzaville	5.676.214 F.CFA
VOR et réaménagement Port-Gentil	10.496.105 F.CFA
VOR de Libreville	4.732.036 F.CFA
Radar WF3 de Tambacounda	912.268 F.CFA
	<hr/>
	21.816.623 F.CFA
Diverses interventions de maintenance	344.250 F.CFA
	<hr/>
Total	22.160.873 F.CFA

ANNEE 1976

VOR de TCHIBANGA .....	5.500.000 FCFA
Modification Centrale OUAGADOUGOU .....	1.031.125 FCFA
Liaison RTT OUAGADOUGOU - BAMAKO .....	2.727.325 FCFA
Localizer de DAKAR .....	4.740.956 FCFA
VOR/DME de DAKAR .....	7.023.659 FCFA
Balisage allongement de piste de DAKAR....)	
VASIS 3 barres de DAKAR .....	9.255.299 FCFA
Equipement poste transformation de DAKAR.)	
GLIDE de N'DJAMENA .....	8.488.141 FCFA
VOR/DME de LOME et Radiobalise d'ATAKPAME .....	11.243.393 FCFA
RADAR EEC de ZINDER .....	371.225 FCFA
	<hr/>
	50.281.123 FCFA
Diverses interventions de maintenance .....	1.769.920 FCFA
	<hr/>
TOTAL .....	52.051.043 FCFA
	=====

ANNEE 1977

VOR de BRAZZAVILLE .....	8.506.486 FCFA
Réaménagement BCT de LIBREVILLE .....	1.622.043 FCFA
ILS de LIBREVILLE .....	30.451.519 FCFA
DME de LIBREVILLE .....	44.212.356 FCFA
Balisage électrique de LIBREVILLE .....	502.488.681 FCFA
Réaménagement électrique de NIAMEY ... )	
LOCALIZER de NIAMEY ..... )	7.130.524 FCFA
GLIDE de DAKAR .....	5.158.524 FCFA
VOR de MAMFE .....	7.471.028 FCFA
SAOMA de DOUALA .....	416.400 FCFA
Liaison RTT LOME - ACCRA .....	2.064.964 FCFA
Réaménagement Bloc Technique LOME .....	8.881.200 FCFA
RADAR WF 3 de CONAKRY .....	386.800 FCFA
	<hr/>
	618.790.359 FCFA
Diverses interventions de maintenance .....	2.369.100 FCFA
	<hr/>
TOTAL .....	621.159.459 FCFA
	=====

ANNEE 1978

Réaménagement électrique de BRAZZAVILLE .....	58.611.031 FCFA
SAOMA de LIBREVILLE .....	10.434.287 FCFA
VOR de TAMBACOUNDA .....	10.560.420 FCFA
VOR de MOUNDOU .....	16.255.148 FCFA
VOR de N'DJAMENA .....	11.595.930 FCFA
GLIDE de NIAMEY .....	7.616.834 FCFA
SAOMA de NIAMEY .....	1.786.892 FCFA
*RADAR WF 3 AGADES .....	686.260 FCFA
SELCALL de DOUALA-LIBREVILLE-BRAZZAVILLE .....	1.010.029 FCFA
VOR de CONAKRY .....	3.405.992 FCFA
Modification antennes VOR TAH 510 à 511 .....	1.197.588 FCFA
	<hr/>
	123.160.411 FCFA
Diverses interventions de maintenance .....	5.057.315 FCFA
	<hr/>
TOTAL .....	128.217.726 FCFA
	-----

ANNEE 1979

1°/ - Opérations réalisées au 20 avril 1979 -

Liaison VHF transhorizon de BANGUI .....	2.433.130 FCFA
Balisage IVATO .....	87.056.125 FCFA
DME de CONAKRY .....	4.125.000 FCFA
AVASIS et VOR de ZINDER (estimation) .....	8.700.000 FCFA
	<hr/>
	102.314.255 FCFA
Diverses interventions de Maintenance.....	1.336.900 FCFA
	<hr/>
TOTAL jusqu'au 20 avril 1979 ...	103.651.155 FCFA
	<hr/> <hr/>

2°/ Opérations en cours de réalisation et qui sont terminées fin juillet 1979 -

Localizer de COTONOU (estimation) .....	16.133.128 FCFA
VOR de NIAMEY (estimation) .....	12.473.902 FCFA
GLIDE de DOUALA (estimation) .....	13.656.449 FCFA
Localizer de OUAGADOUGOU (estimation) .....	19.086.750 FCFA
VOR d'ABIDJAN (estimation) .....	10.993.607 FCFA
VOR de ZOUERATE (estimation) .....	9.745.537 FCFA
VASIS de BAMAKO (estimation) .....	2.925.000 FCFA
Liaison HF AIR/SOL de DOUALA (estimation) .....	3.767.108 FCFA
Rénovation CRD d'ABIDJAN (estimation) .....	6.800.000 FCFA
	<hr/>
	95.581.481 FCFA
	<hr/> <hr/>

3°/ - Opérations réalisables pour fin 1979 -

DME de NIAMEY (estimation) .....	6.744.272 FCFA
GLIDE de BRAZZAVILLE (estimation) .....	10.499.522 FCFA
SAOMA de BRAZZAVILLE (estimation) .....	6.355.953 FCFA
SAOMA d'ABIDJAN (estimation) .....	11.000.000 FCFA
GLIDE de COTONOU (estimation) .....	25.833.500 FCFA
VASIS de COTONOU (estimation) .....	3.000.000 FCFA
VOR de PARAKOU (estimation) .....	7.000.000 FCFA
DME d'ABIDJAN (estimation) .....	2.775.000 FCFA
Liaison HF AIR/SOL de GAO (estimation).....	6.941.470 FCFA
Réaménagement télécommande LIBREVILLE (estimation) .....	63.680.300 FCFA
	<hr/>

TOTAL .....148.830.017 FCFA

---

---

## Section II Navigation aérienne

Nous n'examinerons pas, ici, l'oeuvre de l'ASECNA dans chaque Etat membre (338). Nous allons essayer de donner une vue assez générale sur l'ensemble des réalisations de l'Agence au titre des opérations de la navigation aérienne .

Rappelons qu'en 1959, les équipements aéroportuaires des Etats membres avaient un caractère rudimentaire. Or, l'entrée en service des avions à réaction exigeait des mesures nouvelles dans les domaines des télécommunications, des aides radio électriques en route, des aides à l'atterrissage, de la sécurité incendie...etc.

### 1. Télécommunications

L'ASECNA a procédé au remplacement des liaisons manuelles à faible vitesse par des liaisons radiotélétype. Dans le domaine des transmissions, 30 liaisons radiotéletypes ont été ouvertes. En outre, 7 centres automatiques de transmissions ont été mis en place à Dakar, Douala, Niamey, N'Djamena, Brazzaville, Abidjan, Tananarive. L'Agence a installé également 13 réseaux BL4 pour les liaisons à l'intérieur des Etats et les liaisons CIV/aéroports. Les liaisons avec les Etats étrangers à l'ASECNA ont fait l'objet d'améliorations avec la mise en place des liaisons RTT. Signalons aussi, la construction et l'aménagement de 14 centres réception et de 14 centres émission (339).

(338) Voir sur ce point Paul Malekou, op.cit., renvoi 99, pp. 17-30.

(339) Voir op.cit., renvoi 298.

## 2. Aides radioélectriques en route

L'Agence a développé l'implantation des aides radio-électriques en route. Dix-sept installations de VOR donnent, au Etats membres, une couverture très complète et très homogène (340).

## 3. Aides à l'atterrissage

Tous les aérodromes desservis par les quadriréacteurs ont été dotés de systèmes d'atterrissage tous temps (ILS, VASIS).

Après avoir procédé au balisage de nuit des pistes des principaux aéroports, l'Agence a mis en place des lignes d'approche simplifiées basse et haute intensité, des lignes d'approche de précision sur certains aéroports (341) et des indicateurs visuels de pente d'approche.

## 4. Sécurité incendie

Pour répondre aux exigences de la navigation aérienne moderne, l'Agence a doté les aéroports de véhicules de lutte contre l'incendie. Une Ecole spécialisée dans le domaine de la sécurité incendie a été créé à Douala (342).

---

(340) Ibid.

(341) Dakar et Douala.

(342) Voir supra, Ière partie, chap. II, section I(1).

### Section III Installations météorologiques

L'oeuvre de modernisation de l'ASECNA n'a pas épargné le secteur de la météorologie.

En ce qui concerne le réseau d'observation en surface, il faut mentionner la création de quelques stations nouvelles au Mali, Niger, Togo et Cote d'Ivoire (343). L'exploitation du réseau radiosondage/radiovent a été radicalement modifiée par la mise en place de matériel assurant de façon entièrement automatique la réception et le dépouillement des données radiosondage (344). Sur les aéroports principaux, l'Agence a installé des radars panoramiques qui apportent une aide considérable à la sécurité dans la phase d'approche et après le décollage (345).

A titre indicatif, voici, entre autres, la liste de quelques installations qui ont été mises en exploitation:

- 11 radars panoramiques;
- 3 radars vent;
- 10 radio théodolites;
- 12 réceptions de radiosondage;
- 13 récepteurs des images transmises par les satellites météorologiques;
- 6 systèmes automatiques d'observation météorologiques

---

(343) Paul Malekou, op.cit., renvoi 99, p. 37.

(344) Ibid.

(345) Voir op.cit., renvoi 298, p. 98.

(SAOMA);

- 13 réseaux de concentration BLU;
- 14 réceptions de fac-similé;
- mise en oeuvre de la première liaison par satellite Dakar-Paris qui relie le centre régional au système mondial des télécommunications de l'OMM (346).

---

(346) Ibid.

### Conclusion

"Le droit international moderne trouve son fondement dans le concept d'interdépendance et non plus dans celui, destructeur, de la souveraineté des Etats. Des intérêts communs lient les membres de la société internationale qui n'est plus à base de juxtaposition mais de collaboration, de coopération." (347)

L'Agence africaine en constitue une illustration remarquable. Cette Organisation donne au monde l'image d'une réussite sur le plan technique et politique.

Sur le plan technique, l'ASECNA a réussi à maintenir la qualité de ses équipements et de ses services à un bon niveau international et au meilleur de ce qui se fait dans le continent africain (348). Cette réussite technique se manifeste à travers l'audience internationale que possède maintenant l'Agence, aussi bien auprès des Organismes internationaux (l'OMM, l'OACI, l'UIT) que des grandes compagnies aériennes ou, mieux encore, des pays extérieurs à elle (349). En 1972, l'Agence a reçu le prix Edward Warner, la plus haute

---

(347) Dominique Carreau, Souveraineté et coopération monétaire internationale, p. 510; voir aussi Jenks, op.cit. renvoi 36. L'une des thèses centrales de Wolfgang Friedmann dans The changing structure of international law est que le droit international contemporain est un droit à base de coopération; c'est ainsi qu'il utilise fréquemment l'expression "co-operative international law" pour caractériser cette nouvelle étape du droit international (pp. 61-63, 88-95).

(348) Louis San Marco, op.cit., renvoi 326.

(349) Ibid.

distinction de l'Aviation civile internationale (350). Au sujet de l'Agence, l'ex Président Léopold Sédar Senghor a dit, lors de la cérémonie de son dixième anniversaire:

"...C'est une grande satisfaction et une raison de fierté pour nos Etats d'avoir réussi à mener à bien l'Organisation, entre eux, d'un service de haute technicité auquel d'autres Etats non membres font appel pour la sécurité de la navigation aérienne sur leur territoire...."

Sur le plan politique, l'Agence constitue, en 22 ans de son existence, l'une des rares institutions africaines qui ait le moins subi les effets des contre-coups consécutifs à l'évolution socio-politique des Etats à la suite des indépendances (351). L'Agence n'a pas fourni, comme beaucoup d'autres Organisations africaines, prétexte à des "sommets" des chefs d'Etats membres même lorsqu'elle a changé son orientation politique générale et africaniser ses structures et ses cadres de direction (352). La voie de l'Agence, qui est commandée essentiellement par la technique, va dans le sens de l'Unité africaine. L'ASECNA a pu concilier les nécessités d'une bonne sécurité, dans un vaste espace aérien unifié, avec les impératifs des souverainetés nationales.

Il convient de souligner que ces résultats doivent beaucoup à la compréhension des services du Secrétariat Général

---

(350) Voir discours prononcé par S.E. Monsieur Abdou Diouf, Président de la République du Sénégal (discours prononcé, à Dakar, lors des manifestations commémoratives du 20ème anniversaire de l'Agence).

(351) Voir op.cit., renvoi 317.

(352) Ibid.

à l'Aviation civile qui n'ont jamais ménagé leur assistance technique et financière. Or, avec la politique d'africanisation, l'assistance française est en voie de disparition (353). Dès lors, les problèmes actuels de l'Agence sont essentiellement d'ordre financier. Il est temps de trouver des solutions adéquates à ces problèmes car l'avenir de l'Agence dépendra, dans une large mesure, des moyens financiers que les Etats membres auront mis à sa disposition. La nouvelle convention de Dakar a élargi le domaine d'activité de l'Agence sans toutefois prévoir de nouvelles ressources (354)

Dans le cadre de la recherche des solutions aux problèmes financiers qui menacent l'avenir de l'Organisation, M. Cavaille (355) entrevoit deux possibilités: la première proposition viserait à limiter le champ d'activité de l'article 2 à un seul aéroport et à un seul centre météorologique par Etat; la seconde consisterait à ne confier à l'ASECNA que ce qui est indiscutablement commun (contrôle en vol, C.I.V., Ecoles, Bureaux d'étude), le financement de ces missions étant assuré par les redevances en route et la rémunération des services rendus, étant entendu que d'autres activités pourraient être confiées à l'Agence mais par contrat spécial, et avec un financement particulier.

---

(353) Voir supra, pp. 119 et ss.

(354) Voir supra, pages 70-73; p. 172-176; voir aussi art. 2 de la Convention.

(355) Voir procès-verbal de la réunion du Comité des Ministres de tutelle de l'ASECNA, Libreville, 19, 20 et 22 juillet 1976, pp. 3-4. (En 1976, M. Cavaille était secrétaire d'Etat Français aux transports).

La seconde proposition aboutirait à une large décentralisation des activités de l'Agence au niveau des Etats. Quant à la première, elle aboutirait à un allègement des charges de l'Agence et serait plus équitable dans la mesure où tous les Etats seraient sur le même pied à l'égard de l'article 2 de la convention (un aéroport; un centre météo). Toutefois, cette première solution n'est pas à l'abri de toutes critiques: pour quelles raisons, un Etat qui pourrait gérer un ou plusieurs aéroports de classe internationale, éprouverait-il le besoin d'en confier la gestion d'un seul, fut-il l'aéroport principal, à l'ASECNA? Par ailleurs, dans un même Etat, la gestion d'un aéroport peut se révéler déficitaire alors que celle d'un autre est excédentaire; dans ce cas, quel aéroport l'Etat considéré confierait-il à l'ASECNA? Dans un espace aérien étroit, que deviendra la sécurité de la navigation aérienne? Pourra-t-elle être toujours assurée avec une égale efficacité lorsqu'elle sera contrôlée par deux organismes différents? (356)

Toujours dans le cadre des suggestions, on pourrait envisager une nouvelle rédaction de l'actuel article 2 en ne confiant à l'Agence que tout ce qui touche à la sécurité de la navigation aérienne sans qu'elle n'intervienne dans le domaine des investissements. A l'heure actuelle, les aéroports internationaux des Etats membres font l'objet

---

(356) Ibid, page 6.

d'une concession (357) partielle dans la mesure où les Etats perçoivent une bonne partie des redevances d'aéroports. Les Etats pourraient étudier la possibilité de faire une concession globale (358) de l'exploitation de leurs aéroports internationaux à l'ASECNA. Percevant l'intégralité des produits des redevances de route et d'aéroports, l'Agence deviendra financièrement autonome. Ainsi, les Etats membres réaliseraient des économies en ne contribuant plus au budget de fonctionnement de l'Agence. Evidemment, une telle proposition peut être considérée comme utopique puisque l'Agence opère dans un domaine qui touche à la souveraineté des Etats. L'article 1er de la convention de Chicago dispose que

"les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire."

- 
- (357) La concession est réalisée lorsqu' "une collectivité publique concédante charge un particulier individu ou société, par une convention conclue avec celui-ci du soin de faire fonctionner le service public à ses frais et risques, en se rémunérant au moyen des redevances perçues sur les usagers." Définition donnée par Monsieur De Laubadère - Traité de droit administratif, p. 589.
- (358) Les dirigeants africains pourraient s'inspirer de l'exemple de l'aéroport de Paris; de même, aux Etats-Unis, les chambres de commerce gèrent les aéroports qui ont été concédés par la Puissance Publique. Sur le statut juridique des services de contrôle de la circulation aérienne en France et aux Etats-Unis voir Tekou Thomas, "La responsabilité des contrôleurs de la circulation aérienne", mémoire, non publié, Institut de droit aérien et spatial, Université McGill, Montréal, février 1981, pp. 11-12; 16-19.

Néanmoins, il est intéressant de faire une étude économique aux fins de vérifier si les Etats gagneraient effectivement en se dessaisissant des redevances d'aéroports.

Etant donné que les Etats africains font face à des problèmes cruciaux de financement de leur infrastructure, on pourrait étudier la possibilité de créer, sur des bonnes bases commerciales, une Banque africaine de l'aviation civile (359).

Les actionnaires devraient en être la Banque centrale de chaque pays, à la condition qu'elle soit contrôlée à 100% par l'Etat, ou bien le Ministre des Finances ou un autre département ministériel. La force de la Banque africaine de l'aviation civile résiderait dans les garanties fournies à ses membres par chaque gouvernement. La Banque pourrait aussi emprunter sur le marché international en bénéficiant toujours de ces garanties. Avec l'apport des actionnaires, cela pourrait constituer le capital à long terme. La création d'une telle Banque assurerait, aux Etats africains, un contrôle plus étendu des moyens financiers et les apports complémentaires ne pourraient être que bénéfiques (360).

---

(359) Robert S. Sowter "African Aviation Bank", Bulletin ITA 1979, No. 1-E, pp. 3-5.  
En plus des problèmes d'équipement au sol, les Etats africains auront à faire face au problème du financement de leur matériel volant. Le renouvellement des flottes dans la prochaine décennie nécessitera sans doute des investissements importants parce que le prix des appareils volant dotés des derniers progrès de la technologie sont très élevés. Aoussou Koffi; P.D.G. Air Afrique, "Le problème du financement du matériel volant face aux perspectives de développement du transport aérien dans les années 1980", Bulletin ITA 1979, No. 25, pp. 603-612.

(360) Robert S. Sowter, op.cit.

Nous sommes conscients du fait que notre étude comporte des lacunes car, malheureusement, la documentation est très limitée sur le sujet. Cependant, nous espérons que ce travail pourra servir de point de départ à d'autres recherches beaucoup plus approfondies.

Annexes

1. Convention de Dakar, statuts, cahier des charges.
  
2. Carte des régions d'information de vol ASECNA.
  
3. Texte de la réorganisation de la Direction Générale de l'Agence.

A S E C N A

A G E N C E  
POUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE  
EN AFRIQUE ET A MADAGASCAR

---

I I O N V E N T I O N D E D A K A R

I T A T U T S

I I A H I E R D E S C H A R G E S

---

II O N V E N T I O N

RELATIVE A LA CREATION D'UNE AGENCE CHARGEE  
DE GERER LES INSTALLATIONS ET SERVICES DESTINES A ASSURER  
LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE EN AFRIQUE ET A MADAGASCAR

( A S E C N A )

---

- Considérant que l'Aviation Civile est un facteur de développement économique et social,
- Considérant que le transport aérien contribue largement au renforcement des relations entre les peuples,
- Considérant que le développement de l'Aviation Civile doit se faire d'une manière sûre et ordonnée,
- Considérant que l'internationalisation du contrôle de la circulation aérienne postule l'adoption d'une politique commune et l'uniformisation des réglementations fondées sur les normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I),
- Considérant qu'il est hautement souhaitable de coordonner l'action des Etats dans le domaine de la formation du personnel, des services de la navigation aérienne, et celui des études et recherches sur les problèmes de circulation aérienne,
- Désireux de mettre en commun leurs moyens pour mieux assurer la sécurité aérienne,
- Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à CHICAGO le 7 Décembre 1944 et ses annexes,

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER -

Les Etats signataires conviennent de constituer un Etablissement public doté de la personnalité morale et jouissant de l'autonomie financière pour assurer les services destinés à garantir la régularité et la sécurité des vols des aéronefs de la circulation aérienne générale dans les territoires des Etats désignés ci-dessous, leurs espaces aériens et ceux pour lesquels ils ont été chargés de fournir les services de circulation aérienne et de météorologie aéronautique.

- République Unie du CAMEROUN
- République CENTRAFRICAINE
- République Populaire du CONGO
- République de COTE D'IVOIRE
- République du DAHOMEY
- République GABONAISE
- République de HAUTE-VOLTA
- République ISLAMIQUE de MAURITANIE
- République MALGACHE
- République du MALI
- République du NIGER
- République du SENEGAL
- République du TCHAD
- République TOGOLAISE

Cet organisme est dénommé Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (A S E C N A ).

ARTICLE 2 -

L'Agence est chargée de la conception, de la réalisation et de la gestion des installations et services ayant pour objet la transmission des messages techniques et de trafic, le guidage des aéronefs, le contrôle de la circulation aérienne, l'information en vol, la prévision et la transmission des informations dans le domaine météorologique, aussi bien pour la circulation en route que pour l'approche et l'atterrissage sur les aérodromes dont la liste est annexée à la présente Convention.

Les Etats signataires s'engagent à mettre à la disposition de l'Agence les installations et moyens actuels nécessaires à son fonctionnement.

ARTICLE 3 -

Il est créé un Comité des Ministres chargés de l'Aviation Civile des Etats signataires qui est l'organe de tutelle de l'Agence. Il définit la politique générale de l'Agence.

ARTICLE 4 -

Le Comité des Ministres se réunit en session ordinaire au moins une fois par an et en session extraordinaire :

- 1°) - sur la convocation de son Président ;
- 2°) - sur la demande du tiers des Etats signataires ;
- 3°) - dans les cas de litige prévus à l'article 25 des Statuts annexés à la présente Convention.

Il fonctionne selon son règlement intérieur.

ARTICLE 5 -

L'Agence est administrée par un Conseil d'Administration dont la composition et les attributions sont déterminées dans les Statuts annexés à la présente Convention.

ARTICLE 6 -

Réserve faite des services communs, l'Agence emploie du personnel qualifié originaire autant que possible des différents Etats où les installations sont situées.

Les personnels employés dans les services de l'Agence installés dans chaque Etat, continuent à être administrés dans leur cadre d'origine ou suivant leurs statuts d'origine, par l'Autorité qui a compétence pour les administrer. Ils sont rémunérés par l'Agence selon les règles qui sont précisées dans les Statuts annexés à la présente Convention.

L'Agence ne pourra utiliser dans les services installés dans un Etat de personnel originaire d'un autre Etat qu'après accord préalable des Gouvernements de ces Etats.

ARTICLE 7 -

Pour faire face à ses dépenses, l'Agence dispose de ressources qui peuvent provenir :

- 1 - des redevances perçues par les usagers,
- 2 - de l'exécution des contrats particuliers visés aux articles 10, 11 et 12,
- 3 - des contributions des Etats signataires,
- 4 - de subventions.

ARTICLE 8 -

L'Agence est soumise à un contrôle financier dont les modalités sont définies dans les Statuts annexés à la présente Convention.

ARTICLE 9 -

Les infractions à la réglementation de la navigation, commises dans l'espace où les services de la circulation aérienne sont confiés à l'Agence, sont constatées dans des procès-verbaux par des agents commissionnés à cet effet.

ARTICLE 10 -

Outre les services qui sont prévus par la présente Convention, l'Agence pourra se voir confier, par chacun des Etats signataires, la gestion ou l'entretien de toute exploitation d'utilité aéronautique ou météorologique, en vertu de contrats particuliers qui s'inspireront, du point de vue financier, des dispositions définies à l'article 7 ci-dessus.

ARTICLE 11 -

Les services de l'Agence pourront concourir, dans les conditions définies par des conventions conclues entre tout autre Etat ou Organisme et les Etats bénéficiaires, à l'exécution d'opérations d'aide et de coopération technique en matière aéronautique ou météorologique.

ARTICLE 12 -

L'Agence est habilitée à passer des contrats avec des Etats qui seraient désireux d'utiliser ses services.

ARTICLE 13 -

L'Agence bénéficie du même régime fiscal que l'Administration des Etats signataires lorsque, dans cet Etats, elle exécute des travaux ou assure des services dans le cadre de sa mission.

ARTICLE 14 -

Pour la réalisation de son objet, l'Agence est exonérée de tous droits de douane et taxes d'effet équivalent et exemptée de toute prohibition et restriction d'importation et d'exportation, pour les produits et marchandises déterminés par le Cahier des Charges.

ARTICLE 15 -

L'Agence est représentée dans les organes de gestion des aéroports où elle exerce son activité.

ARTICLE 16 -

L'Organisation et le fonctionnement de l'Agence sont précisés dans les Statuts et Cahier des Charges ci-annexés.

ARTICLE 17 -

La Convention reste ouverte à l'adhésion de tout Etat intéressé. Cependant, l'admission d'un nouvel Etat aux dispositions de la présente Convention devra faire l'objet d'un accord unanime des Etats signataires.

L'instrument d'adhésion est déposé auprès du Gouvernement de la République du SENEGAL qui avisera les Gouvernements des autres Etats signataires et adhérents.

La présente Convention, ses annexes et ses amendements ultérieurs seront ratifiés suivant les formes prévues par la Constitution de chaque Etat.

Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République du SENEGAL.

La Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant le dépôt de l'instrument de ratification de l'Etat signataire qui procèdera le dernier à cette formalité.

Le Gouvernement de la République du SENEGAL avisera les autres signataires de tout dépôt d'instrument de ratification et de la date d'entrée en vigueur de la Convention.

ARTICLE 19 -

Nonobstant les dispositions de l'article précédent, les Etats signataires conviennent de mettre en application la présente Convention à titre provisoire à l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de sa signature à la condition qu'il ait été ratifié par un Etat au moins.

ARTICLE 20 -

Les différends entre les Etats signataires relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention et de ses annexes qui ne pourraient être réglés par voie de consultation, seront soumis au Comité des Ministres et, si nécessaire, à l'arbitrage des Chefs d'Etat.

ARTICLE 21 -

Tout Etat peut dénoncer la présente Convention sous réserve d'en aviser l'Etat dépositaire avec un préavis de six mois.

L'Etat dépositaire de la Convention avisera les autres Etats.

A l'expiration du délai de préavis, l'Etat en cause cessera de faire partie de l'Agence.

Le règlement de l'actif et du passif sera déterminé dans un protocole d'accord entre l'Etat intéressé et l'Agence. Ce protocole devra être préalablement approuvé par le Comité des Ministres.

ARTICLE 22 -

Les demandes de modification de la présente Convention sont soumises à l'examen du Comité des Ministres.

ARTICLE 23 -

Conformément à l'article 83 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à CHICAGO le 7 Décembre 1944, la présente Convention et ses annexes seront enregistrées au Conseil de l'O.A.C.I. par les soins du Gouvernement de l'Etat dépositaire.

ARTICLE 24 -

Dès son entrée en vigueur, la présente Convention abroge et remplace la Convention signée à SAINT-LOUIS du SENEGAL le 12 Décembre 1959 et portant création de l'Agence.

Fait à DAKAR, le 25 - 10 - 1974

- Pour la République Unie du CAMEROUN  
M. Christian Songwe BONGWA, Ministre des Transports
  
- Pour la République CENTRAFRICAINE
  
- Pour la République Populaire du CONGO  
M. Mopolo DADET César, Ambassadeur Itinérant, Ministre Plénipotentiaire
  
- Pour la République de COTE-D'IVOIRE  
M. Désiré BONI, Ministre des Travaux Publics et des Transports
  
- Pour la République du DAHOMEY
  
- Pour la République FRANCAISE  
M. Pierre ABELIN, Ministre de la Coopération
  
- Pour la République GABONAISE  
M. Benjamin N'GOUBOU, Ministre des Travaux Publics, des Transports  
et de l'Aéronautique Civile
  
- Pour la République de HAUTE-VOLTA  
M. OUEDRAOGO Mahamadou Adolphe, Ministre des Travaux Publics, des  
Transports et de l'Urbanisme
  
- Pour la République Islamique de MAURITANIE  
M. ABDALAH OULDCHEIKH, Ministre du Commerce et des Transports.

- Pour la République MALGACHE

M. Edson RAHALISON, Secrétaire Général du Ministère de l'Aménagement  
du Territoire

- Pour la République du MALI

Chef de Bataillon Karim DENBELE, Ministre des Transports des Télécommu-  
nications et du Tourisme

- Pour la République du NIGER

Capitaine Moussa BAYERE, Ministre des Travaux Publics, des Transports  
et de l'Urbanisme

- Pour la République du SENEGAL

M. Diaraf DIOUF, Ministre des Travaux Publics, de l'Urbanisme et  
des Transports

- Pour la République du TCHAD

- Pour la République TOGOLAISE

M. CRÉPPY Mawuce Foli, Conseiller Technique du Ministre des Travaux  
Publics, des Transports, des Mines,  
des Postes et des Télécommunications.

A S E C N A

REUNION DU COMITE DES MINISTRES DE TUTELLE  
BAMAKO - 24 - 25 JUILLET 1980

---

RESOLUTION N° C.M. 80 - X-4

---

- Annexes à la Convention de Dakar -

Le Comité des Ministres de Tutelle de l'ASECNA réuni à Bamako,  
République du Mali, les 24 et 25 Juillet 1980,

DECIDE d'adopter les annexes ci-jointes à la Convention de Dakar.

---

A S E C N A

Annexe à la Convention de Dakar

Liste des Aérodrômes visés à l'article 2 de la Convention

---

- Douala
- Garoua
  
- Bangui
  
- Brazzaville
- Pointe-Noire
  
- Abidjan
  
- Cotonou
  
- Libreville
- Port-Gentil
  
- Ouagadougou
- Bobo-Dioulasso
  
- Nouakchott
- Nouadhibou
  
- Toamasina
- Ivato
- Mahajanga
  
- Bamako
- Gao
  
- Niamey
  
- Dakar
  
- N° Djaména
- Sarh
  
- Lomé

ANNEXE 1

S T A T U T S  
-----

DE L'AGENCE POUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION  
AERIENNE EN AFRIQUE ET A

MADAGASCAR  
-----

( A S E C N A )  
-----

TITRE 1

SIEGE ET COMPETENCE DE L'AGENCE  
-----

ARTICLE 1er - Compétence territoriale de l'Agence

L'Agence est compétente pour exercer les missions définies à l'article 2 des présents Statuts sur le territoire des Etats ci-après énumérés, leurs espaces aériens et ceux pour lesquels ils ont été chargés de fournir les services de circulation aérienne et de météorologie aéronautique :

Pour la République UNIE du CAMEROUN

- République CENTRAFRICAINE
- République Populaire du CONGO
- République de COTE D'IVOIRE
- République du DAHOMEY
- République GABONAISE
- République de HAUTE-VOLTA
- République ISLAMIQUE de MAURITANIE
- République MALGACHE
- République du MALI
- République NIGER
- République du SENEGAL
- République du TCHAD
- République TOGOLAISE

Le Siège de l'Agence est situé à Dakar, en République du Sénégal.

ARTICLE 2 - Missions de l'Agence

Les missions confiées à l'Agence sont les suivantes :

l'entretien des installations et services civils de navigation aérienne en route ainsi que des aides terminales civiles sur les aéroports dont la liste est annexée à la Convention et gérer les Ecoles inter-Etats de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

b) Dans les conditions prévues par l'article 10 de la Convention, la gestion et l'entretien d'installations et de services concourant à la sécurité aérienne qui ne sont pas compris parmi ceux qui lui sont remis à titre général en vertu de l'article 2 de ladite Convention.

c) Dans les conditions prévues à l'article 12 de la Convention, l'étude, la construction et l'aménagement, l'entretien et l'exploitation d'ouvrages, installations et services divers intéressant des Etats parties ou non à la Convention. Ces missions seront assurées par des moyens financiers propres et feront l'objet de comptes spéciaux.

Les listes des installations et services confiés à l'Agence ou susceptibles de lui être confiés en application de chacun des alinéas précédents sont données en annexe aux présents Statuts.

ARTICLE 3 - Installations et services confiés à l'Agence et détermination de ses charges

Le cahier des Charges, joint aux présents Statuts, définit les obligations de l'Agence dans le cadre des missions qui lui sont confiées.

Le Cahier des Charges détermine les conditions dans lesquelles les Etats signataires contribueront aux charges de l'Agence, en application de l'article 7 de la Convention.

Les listes détaillées des biens à affecter à l'Agence seront établies par les Etats responsables.

Des Cahiers des Charges particuliers seront établis, en tant que de besoin, pour préciser les droits et obligations de l'Agence, dans l'accomplissement des missions définies à l'article 2, alinéa b et c, des présents Statuts.

ARTICLE 4 - Acquisitions immobilières et mobilières

Les bâtiments construits ou acquis par l'Agence pour l'installation et le fonctionnement de la Direction Générale et des Ecoles de la Navigation Aérienne et de la Météorologie feront partie de son patrimoine au même titre que les acquisitions mobilières effectuées par elle pour accomplir les missions qui lui sont confiées au titre de l'article 2 de la Convention.

Les acquisitions mobilières et immobilières au titre des article 10 et 12 de la Convention relèvent du patrimoine de chaque Etat et font l'objet d'une comptabilité distincte.

TITRE II

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE L'AGENCE

ARTICLE 5 - Administration de l'Agence

L'Agence est administrée par un Conseil d'Administration assisté d'un Directeur Général.

CHAPITRE 1er

CONSTITUTION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

ARTICLE 6 - Composition du Conseil

Les Etats désignent les membres du Conseil d'Administration chargés de les présenter, ainsi que leurs suppléants éventuels.

Le mandat des Administrateurs est gratuit.

ARTICLE 7. - Désignation du Président

Le Président est nommé par le Conseil d'Administration parmi ses membres, au cours d'une réunion placée sous la présidence du doyen d'âge.-

Cette nomination doit être approuvée par le Comité des Ministres.

Les fonctions du Président expirent avec son mandat de membre du Conseil d'Administration. Il peut être désigné à nouveau si son mandat est renouvelé.

ARTICLE 8. - Conditions à remplir par les Administrateurs.

Ne peuvent être membres du Conseil d'Administration que les citoyens des Etats signataires jouissant de leurs droits civils et politiques. Les Administrateurs doivent être choisis en fonction de leur compétence technique ou économique en rapport étroit avec l'objet de l'Agence.

ARTICLE 9. - Incompatibilité d'intérêts.

Les membres du Conseil d'Administration ne peuvent prendre ou conserver un intérêt direct ou indirect dans une entreprise contractant avec l'Agence, qu'elle soit personnelle ou sous forme de société civile ou commerciale, ou qu'il s'agisse d'une filiale.

ARTICLE 10. - Délai de désignation des membres.

Les Etats devront désigner leur représentant dans le délai d'un mois à compter, soit de l'approbation des présents Statuts, soit de la date de vacance du poste à pourvoir.

.../...

ARTICLE 11 - Durée du mandat et renouvellement

Les membres du Conseil d'Administration sont nommés pour une durée de trois ans.

Les membres sortants peuvent être désignés à nouveau.

Les membres qui ont perdu la qualité en laquelle ils ont été nommés cessent de plein droit de faire partie du Conseil.

ARTICLE 12 - Dissolution du Conseil

Le Conseil d'Administration peut être dissous, pour cause de gestion contraire à l'intérêt public, par une décision prise à la majorité des quatre cinquièmes des membres du Comité des Ministres. Il est remplacé provisoirement par une délégation instituée par la même décision et chargée d'expédier les affaires courantes. Un nouveau Conseil est obligatoirement désigné dans les formes définies ci-dessus dans un délai de trois mois au plus.

CHAPITRE II

FONCTIONNEMENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

ARTICLE 13 - Réunions et délibérations du Conseil

Le Conseil d'Administration se réunit sur convocation de son Président au moins deux fois par an et plus souvent si les besoins de l'Agence l'exigent. Le Président est en outre tenu de réunir immédiatement le Conseil s'il y est invité par la moitié de ses membres au moins.

Le Conseil se réunit au siège de l'Agence ou sur le territoire de tout Etat membre.

Le Conseil ne peut valablement délibérer que lorsque la moitié au moins des Etats sont représentés à la séance.

Si ce quorum n'est pas atteint, les délibérations seront remises à une séance ultérieure qui fait l'objet d'une nouvelle convocation et ne doit se tenir au plus tôt que dix jours après la précédente. Les délibérations sont alors valables quelque soit le nombre des membres présents.

Aucune délibération ne peut avoir lieu, lorsqu'elle intéresse particulièrement un Etat, si le représentant de cet Etat n'assiste pas à la séance. L'affaire est remise à la prochaine séance au cours de laquelle elle peut faire l'objet d'une délibération valable même en l'absence du représentant de l'Etat intéressé.

Les délibérations sont prises à la majorité absolue des votants, sauf celles qui font l'objet de l'article 19 des présents Statuts. En cas de partage, la voix du Président est prépondérante.

Les procès-verbaux sont signés par le Président. Ils font mention des personnes présentes. Une ampliation est notifiée aux Ministres de tutelle.

#### ARTICLE 14 - Secret professionnel

Les membres du Conseil d'Administration, et d'une manière générale toute personne présente aux séances, sont tenus au secret professionnel.

#### ARTICLE 15 - Fonctions du Président

Le Président du Conseil d'Administration exerce un contrôle permanent sur la gestion de l'Agence. Il prépare les séances du Conseil et veille à l'exécution des décisions prises par ce dernier. Il prépare le rapport que le Conseil doit présenter chaque année sur la situation de l'Agence et l'état des différents services. Le rapport du Conseil, accompagné d'un extrait du procès-verbal de la délibération s'y rapportant, est adressé avant le 1er Juin aux Ministres de tutelle.

En cas d'absence ou de tout autre empêchement, le Président est provisoirement remplacé dans ses fonctions par l'Administrateur de l'Etat abritant le siège. Dans tous les cas, ce remplacement ne devra pas excéder

trois (3) mois. Passé ce délai, le Conseil doit être obligatoirement convoqué pour nommer un nouveau Président.

ARTICLE 16 - Participation du Directeur Général aux réunions du Conseil

Le Directeur Général assiste avec voix consultative aux séances du Conseil d'Administration, sauf lorsqu'il y est discuté de sa situation personnelle.

CHAPITRE III

POUVOIRS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

ARTICLE 17 - Pouvoirs généraux du Conseil

Dans le cadre des directives prises par le Comité des Ministres, le Conseil prend toutes les mesures nécessaires au fonctionnement de l'Agence

Le Conseil peut proposer au Comité des Ministres toutes les mesures pouvant concourir à l'élaboration de la politique générale de l'Agence.

ARTICLE 18 - Délibérations

Les délibérations sont exécutoires.

Toutefois, dans un délai de trente jours suivant la notification du procès-verbal, et sauf cas d'extrême urgence, le Gouvernement d'un Etat signataire peut demander un second examen d'une délibération qui n'aurait pas obtenu l'accord de l'Administrateur chargé de le représenter.

ARTICLE 19 - Délibérations spéciales

- a) règlements relatifs au personnel de l'Agence ainsi que les échelles de traitements, salaires et indemnités,
- b) modalités d'établissement et de perception et les taux de redevances afférentes à l'utilisation d'ouvrages, installations et services d'usage commun,
- c) prévisions de recettes et de dépenses, et les modifications à leur apporter, le compte financier de l'Agence, l'affectation des résultats,
- d) conditions financières des contrats particuliers passés en application de l'article 10 de la Convention.

Seront soumises aux règles suivantes :

1. - Le délai suspensif d'exécution, défini à l'article 10, est porté à deux mois,
2. - La majorité des voix est fixée aux deux-tiers des Etats membres.

#### CHAPITRE IV

##### LE DIRECTEUR GENERAL

###### ARTICLE 20 - Nomination

Le Directeur Général est nommé par le Conseil sur proposition de son Président.

Cette nomination doit être approuvée par le Comité des Ministres.

###### ARTICLE 21 - Intérim du Directeur Général

Le Président peut, après avis du Conseil d'Administration, désigner un Directeur intérimaire, en cas d'empêchement du Directeur Général.

En cas d'absence momentanée, le Directeur Général peut se faire suppléer par un ou plusieurs agents qu'il désigne à cet effet.

ARTICLE 22 - Attributions du Directeur Général

Le Directeur Général est responsable devant le Conseil d'Administration de l'exécution des délibérations.

Il représente l'Agence en justice et dans tous les actes de la vie civile.

Il reçoit délégation permanente du Conseil, dans les conditions fixées à l'article 17, pour approuver des marchés, des baux et locations d'immeubles, procéder à des achats, ventes et réformes d'objets mobiliers et transiger en cas de litige.

Par délégation générale du Conseil et dans la limite des effectifs autorisés, il nomme à tous les emplois, sauf à celui d'Agent Comptable.

Les nominations aux emplois de direction ne sont faite qu'après avis du Conseil d'Administration.

ARTICLE 23 - Administration du personnel

I. Le Directeur Général a autorité sur les personnels suivants :

- a) les agents détachés par les Etats signataires de la Convention, suivant la procédure en vigueur dans leur corps.
- b) les agents mis à la disposition de l'Agence par les Etats,
- c) les agents recrutés directement par l'Agence.

2. A l'égard des agents détachés, les opérations administratives s'effectueront comme suit :

- la notation incombe au Directeur Général de l'Agence,

avancer dans les cadres de l'Agence où il est temporairement incorporé,

- le paiement est assuré par l'Agence suivant des conditions qui seront définies par un accord particulier avec chacun des Etats, cet accord portant notamment sur le classement dans les cadres de l'Agence, les traitements, salaires et indemnités,

- les mesures disciplinaires sont prises par l'Agence, tant que l'agent appartient à ses cadres propres. Elles sont portées à la connaissance de l'Etat intéressé,

- les décisions de détachement auprès de l'Agence sont prises d'un commun accord entre l'Etat et l'Agence. Les mutations de service incombent à l'Agence à l'intérieur d'un Etat. Pour l'affectation d'un agent à l'extérieur de l'Etat d'origine, l'Agence doit s'assurer de l'accord des deux Etats intéressés.

- les régimes de congés sont ceux de l'Agence,

- la remise d'un agent à la disposition de son administration est décidée d'un commun accord entre l'Agence et l'Etat sans que cette mesure ait un caractère disciplinaire, et sous préavis de trois mois.

### 3. A l'égard des agents mis à la disposition de l'Agence par un Etat :

- il n'y a pas incorporation dans les cadres de l'Agence.

L'avancement est prononcé par l'Etat sur le vu des notations de l'Agence,

- le paiement est effectué par l'Agence suivant les règles statutaires d'origine,

- les mesures disciplinaires sont prises par l'Etat sur demande motivée de l'Agence,

- les décisions de mise à la disposition, de mutation et de retrait doivent être prises d'un commun accord entre l'Etat et l'Agence,

- les congés sont fixés de la même manière,

- ce personnel peut recevoir de l'Agence des indemnités ou rémunérations complémentaires dont le montant est déterminé par une Convention entre l'Etat et l'Agence.

4. Si les Etats signataires ne peuvent détacher ou mettre à la disposition de l'Agence un nombre d'agents suffisant après avis des Etats, celle-ci est habilitée à recruter, dans les conditions prévues à l'article 6 de la Convention, le personnel nécessaire au fonctionnement des services dont elle est chargée. Ce personnel sera intégré dans les cadres propres de l'Agence. Les décisions de mutation le concernant seront prises par l'Agence après avis du Ministre chargé de l'Aviation Civile dans l'Etat considéré.

ARTICLE 24 - Représentation de l'Agence dans les Etats

L'Agence est représentée dans chaque Etat par un agent

Cet agent est nommé par le Président du Conseil d'Administration, en accord avec le Ministre de tutelle.

Le représentant de l'Agence dans chacun des Etats se tiendra à la disposition du Ministre de tutelle pour lui fournir tous renseignements sur l'activité de l'Agence.

ARTICLE 25 - Litige

Le Ministre de tutelle dans un Etat peut demander au Président du Conseil d'Administration de réexaminer une décision de l'Agence. La décision est alors suspendue jusqu'à examen en commun par le Président et le Ministre. La question doit être tranchée dans les quinze (15) jours. En cas de désaccord, le Ministre prend une décision exécutoire si la question concerne uniquement son Etat. Dans le cas où la question intéresse plusieurs Etats, elle est portée devant le Comité des Ministres qui prend une décision. En cas d'urgence, le Président prend des mesures conservatoires qu'il soumet immédiatement au Comité des Ministres.

TITRE III

REGIME FINANCIER

CHAPITRE 1er

ORGANISATION

ARTICLE 26 - Rôle du Directeur Général

Le Directeur Général procède à l'établissement des ordres de recettes, à l'engagement, à la liquidation et à l'ordonnancement des dépenses.

Il peut, sous sa responsabilité, déléguer à cet effet sa signature à un ou plusieurs agents préalablement agréés par le Conseil d'Administration.

Il tient la comptabilité de l'engagement des dépenses et de l'émission des titres et recettes et ordres de paiement qu'il transmet à l'Agent Comptable.

Les Représentants peuvent être désignés comme ordonnateurs secondaires.

ARTICLE 27 - Nomination de l'Agent Comptable

L'Agent Comptable est nommé par le Conseil d'Administration après agrément du Comité des Ministres.

ARTICLE 28. Rôle et responsabilités de l'Agent Comptable

L'Agent Comptable tient, sous l'autorité du Directeur Général, la Comptabilité générale et éventuellement, la comptabilité analytique d'exploitation.

Il est chargé, sous sa responsabilité personnelle et pécuniaire, de la perception des recettes, du paiement des dépenses, de la Caisse et du Portefeuille dans les conditions prévues ci-après.

Il peut être chargé par le Directeur Général de tenir la comptabi-

L'Agent Comptable peut, sous sa responsabilité, déléguer sa signature à un ou plusieurs de ses agents qu'il constitue ses fondés pouvoirs par une procuration régulière.

Il est responsable de la sincérité des écritures.

ARTICLE 29 - Comptables subordonnés

Après des Représentants ayant la qualité d'ordonnateurs secondaires, est placé un comptable subordonné nommé par le Directeur Général, après avis conforme de l'Agent Comptable.

Le Comptable subordonné assure dans le cadre de la Représentation le même rôle que l'Agent Comptable pour l'ensemble des services de l'Agence.

Le Comptable subordonné agit pour le compte de l'Agent Comptable et est responsable devant lui de ses opérations. Il reçoit de lui toutes les instructions.

ARTICLE 30 - Responsabilité de l'Agent Comptable, des Comptables secondaires et des régisseurs

Sauf lorsque l'Agent Comptable agit sur réquisition régulière de l'ordonnateur, l'Agent Comptable et les comptables secondaires sont personnellement et pécuniairement responsables du recouvrement des recettes de l'Agence, du paiement de ses dépenses, de la garde et de la conservation des fonds et valeurs lui appartenant ou confiés à elle, du maniement des fonds et des mouvements de comptes de disponibilité, de la conservation des pièces justificatives des opérations et documents de comptabilité, ainsi que de la tenue de la comptabilité du poste comptable qu'ils dirigent.

Les régisseurs sont personnellement et pécuniairement responsables des opérations d'encaissements ou de paiements dont ils sont chargés.

La responsabilité de l'Agent Comptable, des comptables secondaires et des régisseurs peut être mise en cause dans les limites définies aux alinéas ci-dessus, par le Président du Conseil d'Administration sur le rapport le cas échéant, de la commission prévue à l'alinéa 3 de l'article 50 ci-après.

Lorsque la responsabilité d'un comptable secondaire est mise en cause, l'Agent Comptable peut être déclaré responsable à titre subsidiaire si, compte tenu des moyens dont il dispose, il est établi à son encontre des défaillances dans l'exercice des contrôles lui incombant sur la gestion du régisseur.

Le Comptable ou le régisseur dont la responsabilité a été mise en cause, est tenu de rembourser sur ses deniers personnels des deniers ou valeurs dont le déficit a été constaté, le montant de la dépense irrégulièrement payé par lui ou de la recette qu'il n'a pas encaissée, ou de l'indemnité qui a dû, par sa faute, être versée par l'Agence à un tiers. Un ordre de versement est émis à l'encontre du comptable régisseur débiteur par le Directeur Général. Le Comptable ou le régisseur peut cependant adresser au Président du Conseil d'Administration une demande de décharge de responsabilité. Le Conseil d'Administration peut agréer cette demande s'il estime que les circonstances qui sont à l'origine du déficit de deniers ou de valeurs constituent un cas de force majeure. Lorsqu'il estime que le cas de force majeure ne peut être reconnu, il peut décider, si le Comptable ou le régisseur lui en présente la demande, de lui faire remise gracieuse de tout ou partie des sommes dont il a été déclaré redevable à l'Agence, en tenant compte de la situation pécuniaire et des charges familiales de l'intéressé.

ARTICLE 31 - Cautionnement des comptables et des régisseurs

L'Agent Comptable et les comptables secondaires sont astreints à fournir un cautionnement.

Le Conseil d'Administration peut également décider qu'un régisseur sera astreint à fournir un cautionnement lorsque l'importance des opérations qui lui sont confiées le justifie.

PREVISION DES RECETTES ET DES DEPENSESARTICLE 32.- Etats des prévisions des recettes et des dépenses

Un état de prévision des recettes et des dépenses est établi pour la période de douze mois commençant le 1er Janvier pour la comptabilité générale ainsi que pour chacun des contrats particuliers.

L'état fait apparaître sous deux sections distinctes les opérations relatives à l'exploitation et les opérations en capital. Il est divisé en chapitres qui ne doivent comprendre que des dépenses ou des recettes de même nature et est conforme à la nomenclature du plan comptable visé à l'article 34 ci-après.

Il est accompagné de toutes justifications utiles.

Les états de prévision des recettes et des dépenses préparés par le Directeur Général, sont présentés au Conseil d'Administration qui en délibère et les arrête au plus tard le 31 Octobre de l'année précédant celle pour laquelle ils sont établis. Ils sont approuvés dans les conditions prévues par les articles 18 et 19 des présents Statuts.

Si les états de prévision ne sont pas approuvés lors de l'ouverture de l'exercice, le Directeur Général peut, dans la limite des prévisions arrêtées par le Conseil d'Administration et sauf opposition du Contrôleur Financier procéder à l'engagement des dépenses.

En cours d'exercice, il peut être établi des états modificatifs approuvés dans les mêmes formes que les états de prévisions initiaux.

ARTICLE 33 - Contrats particuliers

Lorsque les Etats passeront avec l'Agence des contrats particuliers, dans le cadre des articles 10 et 12 de la Convention, les recettes et les dépenses afférentes à ces services feront l'objet d'états de prévisions spéciaux qui seront établis dans la forme prescrite ci-dessus et soumis à l'approbation des Etats-intéressés.

CHAPITRE IIICOMPTABILITEARTICLE 34 - Plan Comptable

La comptabilité générale et éventuellement la comptabilité analytique de l'exploitation, sont tenues suivant les conditions fixées par le Conseil d'Administration.

Le plan comptable est approuvé dans les mêmes conditions.

Le plan comptable est aménagé pour permettre la transcription dans des comptes spéciaux, des opérations intéressant les services assurés par les soins de l'Agence, en application de contrats particuliers passés avec les Etats dans le cadre des articles 10 et 12 de la Convention.

L'Agent Comptable remet mensuellement ses balances au Directeur Général qui en adresse un exemplaire au Contrôleur Financier.

Le Conseil d'Administration peut, après l'avis de l'Agent Comptable, apporter à la liste des comptes les modifications exigées par les besoins de l'exploitation, sous réserve de respecter la structure générale du Plan Comptable générale ainsi que les principes directeurs du plan comptable visé au présent article, et de prendre, le cas échéant, les dispositions nécessaires en vue de permettre toutes comparaisons utiles entre exercices successifs et notamment celle des prix de revient.

#### ARTICL 35 - Inventaire

Les inventaires sont adressés à la fin de chaque exercice comptable sous le contrôle de l'Agent Comptable. Ils sont adressés aux Ministres de tutelle des Etats signataires.

#### ARTICLE 36 - Archives

Les pièces justificatives de recettes et de dépenses sont conservées dans les archives de l'Agent Comptable pendant dix ans à partir de la date de clôture de l'exercice au cours duquel elles ont été établies.

### CHAPITRE IV

#### RECouvreMENT DES PRODUITS

#### ARTICLE 37 - Modalités

Les produits sont recouvrés par l'Agent Comptable, soit spontanément,

L'Agent Comptable veille à ce que les services intéressés envoient les factures ou autres titres de perception dans les délais voulus et reçoit les règlements correspondants.

Les règlements sont considérés comme libératoires s'ils sont effectués par versements d'espèces à la Caisse de l'Agent Comptable, remise d'un chèque ou effet bancaire ou postal d'un montant égal à celui de la dette, inscription de cette dette au crédit d'un des comptes externes de disponibilités de l'Agent Comptable, ou remise d'effets de commerce lorsque cette modalité a été acceptée par le Directeur Général.

Toute acceptation d'un effet de commerce reçu en paiement ne peut avoir lieu que sous la double signature du Directeur Général et de l'Agent Comptable.

#### ARTICLE 38 - Poursuites

L'Agent Comptable renseigne le Directeur Général sur l'état des recouvrements.

Il dispose d'un délai maximum de trois mois pour opérer, sous sa responsabilité, une tentative de recouvrement amiable.

A l'expiration de ce délai, il est tenu d'exercer des poursuites après avoir prévenu le Directeur Général.

Le Directeur Général peut, à tout moment, décider de suspendre les poursuites :

- a) - si la créance est l'objet d'un litige contentieux,
- b) - s'il estime en accord avec l'Agent Comptable, que la créance est irrécouvrable,
- c) - s'il estime que l'octroi d'un délai est conforme à l'intérêt de l'Agence.

Les poursuites sont conduites conformément aux usages du commerce.

Le Contrôleur Financier est informé de toutes les décisions du Directeur Général concernant les recouvrements. Il peut les soumettre, s'il le juge utile, aux délibérations du Conseil d'Administration.

ARTICLE 39 - Admissions en non-valeur

Les Admissions en non-valeur sont prononcées, après avis du Contrôleur Financier, par le Directeur Général ou par le Conseil d'Administration si le Directeur ou le Contrôleur Financier le juge nécessaire.

ARTICLE 40 - Gestion des fonds et valeurs de l'Agence

La garde et le maniement des fonds et valeurs de l'Agence incombent à l'Agent Comptable qui assure la gestion de la Trésorerie et du Portefeuille sous l'autorité du Conseil d'Administration et du Directeur Général.

Les fonds disponibles de l'Agence sont déposés dans une ou plusieurs banques. Toutefois, les fonds disponibles nécessaires à la gestion des articles 10, 11, 12 dans chaque Etat, sont déposés dans une ou plusieurs banques de cet Etat dans des comptes ouverts au nom de l'Agence.

Les comptes de disponibilités fonctionnent sous la seule signature de l'Agent Comptable.

CHAPITRE V

PAIEMENT DES CHARGES

ARTICLE 41 - Dispositions générales

Les charges de l'Agence sont acquittées par l'Agent Comptable sur l'ordre donné par le Directeur Général ou après avoir été acceptées par ce dernier. Les ordres de paiement sont appuyés des pièces justificatives nécessaires et notamment des factures, mémoires, marchés, baux ou conventions.

L'acceptation de la dépense revêt la forme soit d'une mention datée et signée apposée sur le mémoire, la facture ou tout autre pièce en tenant lieu, soit d'un certificat séparé d'exécution de service, l'une ou l'autre précisant que le règlement peut être valablement opéré pour la somme indiquée.

Les régisseurs sont soumis aux contrôles du comptable pour le compte duquel ils effectuent leurs opérations et de l'ordonnateur auprès duquel ils sont placés.

ARTICLE 44 - Modalités de règlement

Les règlements effectués par l'Agent Comptable sont considérés comme libératoires s'ils sont effectués par remise d'espèces, de chèques ou de titres de paiement payables à vue à la personne qualifiée pour donner valablement quittance ou lorsqu'un compte bancaire ou postal ouvert au nom de la personne qualifiée pour donner quittance a été crédité par les soins de l'Agent Comptable du montant de la dette.

Le Directeur Général peut, après avis du Contrôleur Financier et de l'Agent Comptable, autoriser celui-ci à régler certaines dépenses au moyen d'effets de commerce à échéance différée soumis aux dispositions des textes réglementaires de commerce dans l'Etat ou l'effet a été accepté.

ARTICLE 45 - Saisies-arrêts et oppositions

Toutes saisies-arrêts, oppositions, cessions, tous transports ou significations suspensives de paiement concernant les sommes dues par l'Agence doivent être faits entre les mains de l'Agent Comptable ou de son représentant désigné comme il est indiqué à l'article 28.

ARTICLE 46 - Responsabilité de l'Agent Comptable

La responsabilité pécuniaire de l'Agent Comptable à raison de l'exécution des dépenses qu'il est tenu de régler, est mise en cause si, ayant reçu un ordre de paiement régulier, il ne peut établir que l'Agence est libérée de sa dette après expiration du délai nécessaire pour vérifier l'ordre et assurer son exécution.

ARTICLE 47 - Paiement des menues dépenses

Le Directeur Général peut autoriser l'Agent Comptable à payer sans son intervention préalable, certaines menues dépenses. Ces dépenses sont payées soit directement par l'Agent Comptable, soit sous sa responsabilité par un ou plusieurs agents de l'Agence désignés avec son accord par le Directeur Général. L'Agent Comptable est tenu de justifier chaque mois, les dépenses effectuées. Au vu des justifications produites, le Directeur Général émet un titre de régularisation au nom de l'Agent Comptable.

ARTICLE 48 - Avances

Des avances peuvent être consenties, dans les conditions fixées par le Conseil d'Administration, avec l'accord du Contrôleur Financier, aux personnes chargées de mission pour le compte de l'Agence, ainsi qu'aux personnes, sociétés ou organismes mandatés par le service pour opérer pour son compte, aux entrepreneurs et aux fournisseurs.

Le mode de justification de ces avances est déterminé par l'Agent Comptable.

CHAPITRE VI

COMPTE FINANCIER ANNUEL

ARTICLE 49 - Etablissement

Le compte financier de l'Agence est préparé par l'Agent Comptable.

Ce document comporte la balance générale des comptes à la clôture de l'exercice, le compte d'exploitation générale, le compte de pertes et profits et le bilan relatif à l'exercice considéré.

Il fait apparaître le cas échéant, la situation des comptes spéciaux visés à l'article 34 ci-dessus.

ARTICLE 50 - Approbation

Le Directeur Général soumet le compte financier au Conseil d'Administration en indiquant, le cas échéant, et si l'Agent Comptable le demande, les modifications qu'il a apportées aux propositions de ce dernier.

Si le compte financier, tel qu'il a été finalement adopté par le Conseil d'Administration, n'est pas conforme aux propositions de l'Agent Comptable, celui-ci peut y annexer un état des discordances entre ses propositions et les décisions du Conseil.

Après son examen par le Conseil d'Administration, le compte financier est soumis, dans un délai de deux mois, au contrôle d'une Commission de Vérification des comptes, composée de trois personnalités choisies par le Conseil d'Administration, sur une liste de candidats proposés par les Etats membres de l'ASECNA en raison de leurs compétences en matière de contrôle financier et comptable.

Les membres de la commission sont désignés pour trois ans. Leur mandat est renouvelable.

La Commission de Vérification des Comptes désigne un Président parmi ses membres. Elle peut faire appel à des experts.

Les membres de la Commission et les experts, auxquels elle fait appel disposent de tous pouvoirs d'investigation sur pièces et sur place dans les services de l'Agence.

La Commission formule toutes observations sur la gestion de l'Agent Comptable. Elle statue sur la régularité de la gestion de l'Agent Comptable et adresse, dans un délai de six mois à compter du jour où lui a été transmis le compte financier, un rapport au Conseil d'Administration et au Ministre de Tutelle dans chaque Etat membre de l'ASECNA. Ce rapport formule des propositions motivées sur le quitus à donner à l'Agent Comptable. Ce quitus est donné par le Conseil d'Administration.

ARTICLE 50 - Approbation

Le Directeur Général soumet le compte financier au Conseil d'Administration en indiquant, le cas échéant, et si l'Agent Comptable le demande, les modifications qu'il a apportées aux propositions de ce dernier.

Si le compte financier, tel qu'il a été finalement adopté par le Conseil d'Administration, n'est pas conforme aux propositions de l'Agent Comptable, celui-ci peut y annexer un état des discordances entre ses propositions et les décisions du Conseil.

Après son examen par le Conseil d'Administration, le compte financier est soumis, dans un délai de deux mois, au contrôle d'une Commission de Vérification des comptes, composée de trois personnalités choisies par le Conseil d'Administration, sur une liste de candidats proposés par les Etats membres de l'ASECNA en raison de leurs compétences en matière de contrôle financier et comptable.

Les membres de la commission sont désignés pour trois ans. Leur mandat est renouvelable.

La Commission de Vérification des Comptes désigne un Président parmi ses membres. Elle peut faire appel à des experts.

Les membres de la Commission et les experts, auxquels elle fait appel disposent de tous pouvoirs d'investigation sur pièces et sur place dans les services de l'Agence.

La Commission formule toutes observations sur la gestion de l'Agence. Elle statue sur la régularité de la gestion de l'Agent Comptable et adresse, dans un délai de six mois à compter du jour où lui a été transmis le compte financier, un rapport au Conseil d'Administration et au Ministre de Tutelle dans chaque Etat membre de l'ASECNA. Ce rapport formule des propositions motivées sur le quitus à donner à l'Agent Comptable. Ce quitus est donné par le Conseil d'Administration.

La Commission est habilitée à examiner les comptes afférents aux deux exercices clos avant la date d'entrée en vigueur des présentes dispositions.

#### TITRE IV

#### CONTROLE DE L'AGENCE

#### ARTICLE 51 - Contrôleur Financier

Le Contrôleur Financier est nommé par le Conseil d'Administration après agrément des Ministres des Finances des Etats membres. Cette nomination doit être acquise à la majorité prévue à l'article 19 des Statuts de l'Agence.

Le Contrôleur Financier de l'ASECNA a une mission générale de contrôle de la gestion de l'établissement et de surveillance de toutes les opérations susceptibles d'avoir directement ou indirectement une répercussion économique ou financière.

Le Contrôleur Financier examine les engagements soumis à son visa, du point de vue de la disponibilité des crédits, de l'exactitude des évaluations, de l'imputation de la dépense et de leur conformité avec les décisions et délibérations du Conseil d'Administration et la réglementation de l'Agence.

Sont soumis au visa préalable du Contrôleur Financier, accompagnés de toutes pièces justificatives :

- les délégations de crédits aux ordonnateurs secondaires,
- les décisions portant recrutement et promotion des personnels d'encadrement, de l'Agence,
- les marchés, contrats ou commandes portant engagement de dépenses de matériel ou de travaux dont le montant est supérieur à une somme fixée par le Conseil d'Administration,
- les cessions et acquisitions d'éléments patrimoniaux de l'Agence d'une valeur unitaire supérieure à une somme dont le montant est fixé par le Conseil d'Administration.

Le Contrôleur Financier suit le recouvrement des recettes de l'Agence et il peut demander au Directeur Général d'émettre des ordres de recettes.

Les décisions portant admission en non-valeur de créance de l'Agence sont soumises au Contrôleur Financier dans les conditions fixées par l'article 39 des Statuts de l'Agence.

Les décisions relatives aux remises gracieuses susceptibles d'être accordées en cas de gêne des débiteurs de l'Agence ainsi que celles concernant les placements de fonds de l'Agence, sont soumises au visa du Contrôleur Financier.

Pour l'exécution de sa mission, le Contrôleur Financier dispose de tous les pouvoirs d'investigation sur pièces et sur place.

Le Contrôleur Financier a entrée, avec voix consultative, aux séances du Conseil d'Administration et des Comités, Commissions ou groupes de travail créés au sein du Conseil.

A cet effet, les convocations accompagnées des ordres du jour et des documents à examiner, lui sont adressés suffisamment de temps à l'avance pour lui permettre de donner son avis avant la réunion du Conseil d'Administration.

Le Contrôleur Financier doit faire connaître au Président et au Directeur Général de l'Agence les raisons de l'ajournement ou du refus du visa.

Il ne peut être passé outre au refus de visa du Contrôleur Financier que dans les conditions prévues à l'article 42 des statuts.

#### ARTICLE 52 - Contrôle des Marchés

Il est institué à l'Agence une Commission chargée :

- d'examiner les règles générales de préparation et de passation des marchés de l'Agence. Ces règles seront approuvées par le Conseil d'Administration,

- 235 -  
- de formuler un avis sur les projets de marchés ou d'avenants.

Sa composition sera arrêtée par le Conseil d'Administration. Elle comprendra obligatoirement le Contrôleur Financier.

La Commission est obligatoirement consultée pour les marchés intéressant l'article 2.

Elle peut également être saisie pour les marchés intéressant les articles 10 et 12 de la Convention si le Ministre de tutelle concerné le juge utile.

#### ARTICLE 53 - Contrôle technique et économique

Des Inspecteurs de l'Aviation Civile désignés d'un commun accord par les Ministres chargés de l'Aviation Civile dans les Etats intéressés, contrôlent le fonctionnement de l'Agence.

Les missions qu'ils effectuent sont déterminées en accord avec les Ministres chargés de l'Aviation Civile dans les Etats intéressés.

Les Inspecteurs correspondent directement, pour les besoins du service avec le Président du Conseil d'Administration et avec le Directeur Général.

Ils ont le droit de prendre connaissance, à toute époque, des procès-verbaux des délibérations du Conseil d'Administration, des registres, écritures et correspondances des fonctionnaires et agents de l'Agence et généralement de tous les documents qu'ils jugent nécessaires pour apprécier la situation de l'Agence.

Les rapports établis par les Inspecteurs sont adressés aux Ministres chargés de l'Aviation Civile dans les Etats et au Président du Conseil d'Administration. Le Conseil examine ces rapports et formule ses observations qui sont transmises aux Ministres intéressés.

Les Inspecteurs peuvent se faire assister dans l'exécution de leurs missions.

ARTICLE 54 - Contrôles particuliers

Les Etats qui auront passé avec l'Agence des accords spéciaux en vue de lui confier des missions particulières, dans le cadre des articles 10 et 12 de la Convention, pourront faire inspecter les services gérés par l'Agence en vertu de ces accords.

- Pour la République Unie du CAMEROUN  
Mr Christian Songwe BONGWA, Ministre des Transports
  
- Pour la République CENTRAFRICAINE
  
- Pour la République POPULAIRE DU CONGO  
Mr Mopolo DADET César, Ambassadeur Itinérant  
Ministre Plénipotentiaire
  
- Pour la République de COTE D'IVOIRE  
Mr Désiré BONI, Ministre des Travaux Publics  
et des Transports
  
- Pour la République du DAKOMEY
  
- Pour la République FRANCAISE  
Mr Pierre ABELIN, Ministre de la Coopération
  
- Pour la République GABONAISE  
Mr Benjamin N'GOUBOU, Ministre des Travaux Publics  
des Transports et de l'Aéronautique Civile
  
- Pour la République de HAUTE-VOLTA  
Mr OUEDRAOGO Mahamadou Adolphe, Ministre des Travaux Publics  
des Transports et de l'Urbanisme
  
- Pour la République Islamique de MAURITANIE  
Mr ABDALAH I OULD CHEIKH, Ministre du Commerce et des Transports.

- Pour la République MALGACHE  
Mr Edson RAHALISON, Secrétaire Général du Ministère  
de l'Aménagement du Territoire
  
- Pour la République du MALI  
Chef de Bataillon Karim DEMBELE, Ministre des Transports, des  
Télécommunications et du Tourisme
  
- Pour la République du NIGER  
Capitaine Moussa BAYERE, Ministre des Travaux Publics,  
des Transports et de l'Urbanisme
  
- Pour la République du SENEGAL  
Mr Diaraf DIOUF, Ministre des Travaux Publics,  
de l'Urbanisme et des Transports
  
- Pour la République du TCHAD
  
- Pour la République TOGOLAISE  
Mr CREPPY Mawuee Foli, Conseiller Technique du Ministre  
des Travaux Publics des Transports, des Mines, des Postes et des  
Télécommunications.

---

Annexe aux Statuts

---

Liste des installations concourant à la sécurité de la navigation aérienne internationale.

- Centres de prévision de zone : DAKAR  
- Centres de veille météorologique : BRAZZAVILLE, IVATO, NI DAKAR, N' DJAMENA.

- Stations de radiosondage, radiovent, radarvent :  
DOUALA, NGAOUNDEBE, BANGUI, POINTE-NOIRE, OUESSO, ABIDJAN, MAM, LIBREVI  
OUAGADOUGOU, IVATO, TAOLANARO, BAMAKO, TOMBOUCTOU, TESSALIT, NOUAKCHOT  
NOUADHIBOU, NIAMEY, AGADES, DAKAR, TAMBACOUNDA, N' DJAMENA, SARH.

- Aides à la Navigation :

CAMEROUN	VOR MAMFE VOR YAOUNDE
CENTRAFRIQUE	VOR BERBERATI
CONGO	VOR MAKOUA
COTE D'IVOIRE	VOR BOUAKE VHF Avancée de BOUAKE
GABON	VOR M'VENGUE
MALI	NDB TESSALIT
MAURITANIE	VOR ZOUERATE
NIGER	VOR DIRKOU VOR AGADES
SENEGAL	VOR TAMBACOUNDA VOR ZIGUINCHOR
TCHAD	VOR MOUNDOU

---

Annexe aux Statuts

---

1 - Installations et Services confiés à l'Agence  
en application de l'article 2 de la Convention

- a) - Navigation Aérienne en route ;
  - Centres d'information en vol ;
  - Centres de Contrôle Régionaux de la Circulation Aérienne ;
  - Centres et Installations de Télécommunications et de Transmissions Radio et par fil ;
  - Bureau International NOTAM ;
  - Echanges d'Informations Météorologiques ;
  - Stations météorologiques de radiosondage, radiovent et radarvent ;
  - Aides en route radio et visuelles ;
  - Centres de prévision de zone ;
  - Centre de veille météorologique .
  
- b) - Aides terminales sur les aérodromes dont la liste est jointe à la Convention :
  - Contrôle d'approche ;
  - Contrôle d'aérodrome ;
  - Guidage du roulement des Aéronefs au sol ;
  - Aides Radio et visuelles à l'approche et à l'atterrissage transmissions par fils et Radio intéressant lesdits aérodromes ;
  - Installations et services d'observations, de transmission et de prévision météorologique ;
  - Bureau de Piste et informations aéronautiques ;
  - Services de Sécurité Incendie.
  
- c) - Ecoles Inter-Etats de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

2 - Installations et Services susceptibles d'être confiés à l'Agence au titre de l'article 10 de la Convention

- Tous services concernant les aides terminales (paragraphe 1<sup>o</sup>, b) sur les aéroports non visés par l'article 2 de la Convention ;
- Chefferie de la Météorologie :
- Réseaux des stations météorologiques ;
- Climatologie et assistance météorologique

3 - Travaux, installations et services susceptibles d'être confiés à l'Agence au titre de l'article 12 de la Convention.

- Exploitation commerciale des aéroports visés ou non dans l'article 2 de la Convention ;
  - Toutes constructions ou installations relatives à des services techniques ou commerciaux, ou intéressant la Défense ;
  - Toutes études ou missions particulières de caractère technique ou économique compatibles avec ses missions essentielles ;
  - Toute gestion d'école de formation de techniciens ressortissants de l'Aviation.
-

II A H I E R D E S II H A R G E S

RELATIF A LA GESTION DES INSTALLATIONS ET SERVICES  
DE L'AGENCE POUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE  
EN AFRIQUE ET A MADAGASCAR

( A S E C N A )

-o-o-o-

T I T R E I

DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1er.- Objet du Cahier des Charges

Le présent Cahier des Charges a pour objet de définir les droits et obligations de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) dans l'accomplissement des missions qui lui sont confiées et de fixer la consistance des biens qui lui sont affectés et la procédure de remise de ces biens.

ARTICLE 2.- Ouvrages, bâtiments, installations et matériels affectés à l'Agence.

Seront affectés à l'Agence :

1.- Les terrains, ouvrages et installations immobilières existants, nécessaires à la gestion des services qui lui sont confiés en application de l'article 2, paragraphe I, alinéa a, des Statuts.

Les listes et les places des terrains, ouvrages et installations sont établies avant leur remise à l'Agence par les Etats responsables.

Avant toute occupation de ces immeubles, un état des lieux est dressé contradictoirement par des Représentants qualifiés des Etats intéressés et de l'Agence. Cet état porte l'estimation des biens remis. Un procès-verbal de remise est établi à la diligence de l'une ou l'autre des parties.

2.- Les matériels et objets mobiliers nécessaires à l'Agence pour assurer les mêmes services. Ils lui sont remis dans l'état où ils se trouvent et font l'objet de listes établies par les Etats responsables. Un procès-verbal contradictoire de remise est établi par les Représentants qualifiés des Etats intéressés et de l'Agence. Ce procès-verbal porte toutes constatations utiles concernant la valeur et l'état de ces matériels et mobiliers. Au besoin, il est joint audit procès-verbal un rapport d'expertise établi par des techniciens qualifiés désignés par accord entre les parties.

Lorsque des missions particulières sont confiées à l'Agence par des contrats spéciaux, conformément à l'article 2, paragraphe 1er, alinéa b et c des Statuts, il est joint à ces contrats, si les missions à remplir impliquent une remise de biens immobiliers ou mobiliers, des listes, plans, états des lieux et inventaires établis et chiffrés dans les conditions fixées au présent article.

ARTICLE 3.- Etablissement des programmes d'équipement complémentaires

Les équipements complémentaires, dont la réalisation s'avère nécessaire pour permettre à l'Agence d'accomplir les missions visées à l'article 2 des Statuts, feront l'objet des programmes dressés, soit dans le cadre des plans généraux d'équipement établis en application des dispositions arrêtées par les conférences internationales intéressant la région Afrique-Océan Indien, soit pour répondre à des besoins particuliers.

Ces programmes devront préciser les caractéristiques techniques des ouvrages et installations à réaliser et fournir toutes indications utiles sur les dépenses afférentes à leur construction et à leur exploitation.

a - Programme d'intérêt régional

L'Agence reçoit délégation pour établir les programmes d'intérêt régional et propose une répartition des dépenses correspondantes entre les Etats intéressés, dans les conditions prévues à l'article 4 ci-dessous.

L'Agence demande l'accord des Etats sur les dispositions techniques de ces programmes et sur leurs conditions de financement. Elle les soumet ensuite, ainsi que leurs mises à jour, aux Ministres intéressés.

Le Conseil Supérieur de l'Infrastructure et de la Navigation Aérienne de la République Française ou tout autre organisme qualifié peut être consulté sur ces programmes lorsque l'Etat ou les Etats intéressés en font la demande.

L'Agence est consultée sur les modifications aux programmes ainsi établis.

.../...

b - Programme particuliers

L'Agence pourra recevoir également délégation pour établir les programmes particuliers d'équipement intéressant un seul Etat et concernant, soit le fonctionnement des aides terminales visées à l'alinéa a de l'article 2 des Statuts, soit toutes missions spéciales qui seraient confiées à l'Agence conformément aux alinéas b et c de cet article.

Ils seront examinés et approuvés du point de vue technique dans les conditions prévues au paragraphe a du présent article.

Le Conseil Supérieur de l'Infrastructure et de la Navigation Aérienne de la République Française ou tout autre organisme qualifié peut être consulté sur ces programmes lorsque l'Etat intéressé en fait la demande.

ARTICLE 4.- Financement des programmes d'équipement

Les programmes d'équipement d'intérêt régional sont financés par le fonds d'investissement et éventuellement par toute aide extérieure. Le Conseil d'Administration détermine la ou les sources de financement à utiliser.

T I T R E II

EXPLOITATION ET ENTRETIEN

ARTICLE 5.- Application des lois et règlements

L'Agence est soumise aux lois et règlements généraux de police applicables sur le territoire des Etats où s'étend sa compétence.

Elle veillera au respect par les tiers des lois et règlements spécialement édictés dans l'intérêt de la Navigation Aérienne et notamment de ceux qui concernent les servitudes aéronautiques, radio-électriques et météorologiques.

ARTICLE 6.- Procédure de circulation aérienne

L'avis de l'Agence sera pris en temps opportun par les Ministres compétents sur les procédures de circulation aérienne élaborées par leurs services ou à l'établissement desquelles ceux-ci seraient appelés à participer au sein des réunions internationales, lorsque ces procédures intéresseront les régions où s'étend la compétence de l'Agence.

ARTICLE 7.- Participation aux conférences internationales

Les Ministres compétents pourront demander au Président de l'Agence de désigner des agents qualifiés pour participer aux réunions internationales intéressant l'activité de cet établissement.

ARTICLE 8.- Informations à donner aux usagers non aéronautiques de la  
Météorologie

L'Agence devra fournir aux services compétents désignés par les Ministres chargés de l'Aviation Civile dans les Etats, les renseignements nécessaires pour satisfaire les besoins des usagers de la météorologie.

ARTICLE 9.- Constatation des infractions aux règlements de la circulation  
aérienne

Les infractions aux règlements de la circulation aérienne seront constatés par les personnels de l'Agence commissionnés à cet effet, sans préjudice du droit reconnu par les législations nationales à certains agents de constater des infractions de même nature. Les constatations ainsi seront portées à la connaissance des autorités compétentes.

ARTICLE 10.- Déclenchement des opérations de recherches et de sauvetage

Lorsqu'un aéronef sera considéré comme étant en difficulté, aux termes de la réglementation sur la circulation aérienne, les services de l'Agence chargé du contrôle local ou du contrôle d'approche devront, conformément à cette réglementation, alerter immédiatement le centre d'information en vol ou le centre de contrôle régional qui alertera les organismes locaux de secours susceptibles d'apporter une aide immédiate et prendra les dispositions nécessaires pour déclencher leur intervention.

Si l'urgence de la situation l'exige, les services chargés du contrôle local et du contrôle d'approche alerteront d'abord les services de secours.

ARTICLE 11.- Comptes<sup>rendus</sup> d'irrégularités ou d'incidents dans l'exploitation des aéronefs - Enquêtes sur les accidents

Les cas d'irrégularités ou les incidents dans l'exploitation des aéronefs qui seront constatés par le personnel qualifié de l'Agence, feront l'objet de comptes rendus adressés au Ministre chargé de l'Aviation Civile de l'Etat intéressé.

En cas d'accidents survenus dans la zone territoriale relevant de sa compétence, l'Agence fera procéder à l'enquête de première information.

Les comptes rendus d'enquête seront adressés au plus tard six jours après l'accident au Ministre chargé de l'Aviation Civile de l'Etat intéressé qui, s'il le juge utile, pourra faire appel aux services compétents de la République Française, afin de collaborer à une enquête technique spéciale.

ARTICLE 12.- Balisage des obstacles

L'Agence sera tenue, si elle en est requise, de baliser de jour et de nuit, les ouvrages, installations et matériels exploités par ses soins, pour satisfaire aux conditions réglementaires de sécurité de la navigation aérienne.

ARTICLE 13.- Responsabilité et assurances

Réserve faite des dispositions de l'alinéa suivant du présent article, l'Agence devra s'assurer contre les risques de recours que les tiers pourraient intenter à l'occasion de l'exploitation des services dont elle a la responsabilité.

Au cas où la responsabilité de l'Agence serait mise en cause à la suite d'accidents survenus à des aéronefs ayant utilisé les installations ou services dont elle assure l'exploitation au titre de l'article 2 de la Convention, elle appellera en garantie les Etats Membres dans les procédures qui seront engagées contre elle.

Si les installations ou services mis en cause relèvent des articles 10 ou 12 de la Convention, l'Agence appellera en garantie l'Etat sur le territoire duquel s'est produit le sinistre.

ARTICLE 14.- Egalité de traitement des usagers

Compte tenu des dispositions de l'article 15 de la Convention de CHICAGO, il est interdit à l'Agence de consentir à aucun usager, directement ou indirectement, ou sous quelque forme que ce soit, les avantages qui ne seraient pas offerts aux autres usagers qui utiliseraient dans les mêmes conditions les ouvrages et installations dont elle a la gestion.

ARTICLE 15.- Renseignements statistiques

L'Agence fournira aux Ministres chargés de l'Aviation Civile dans les Etats, dans les formes et aux époques qui lui seront indiquées, des situations comportant tous renseignements d'ordre statistique concernant l'exploitation des services qu'elle assure en application du présent Cahier des Charges.

ARTICLE 16.- Travaux d'entretien et de maintenance

Les terrains, ouvrages, installations et matériels de l'Agence seront maintenus en bon état d'entretien et de fonctionnement de façon à toujours convenir à l'usage auquel ils sont destinés.

L'Agence pourra demander le concours des services des Etats Membres pour assurer certains travaux de maintenance exigeant l'intervention de spécialistes.

D'une manière générale, l'Agence pourra faire appel, moyennant paiement, aux services techniques des Etats Membres toutes les fois que la chose est possible, afin d'éviter tout double emploi.

ARTICLE 17.- Responsabilité pour dommages causés aux tiers

Seront à la charge de l'Agence, sauf recours contre l'auteur des dommages, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers par suite du défaut d'entretien des ouvrages et installations dont elle a la gestion.

ARTICLE 18.- Réclamations relatives au fonctionnement des services de la circulation aérienne gérés par l'Agence

Il sera tenu sur les aéroports où sont installés des services de l'Agence, un registre coté et paraphé, destiné à recevoir les réclamations et les observations que les usagers auraient à formuler contre l'Agence ou ses préposés. Dès qu'une plainte y aura été inscrite, ce registre sera communiqué à l'agent de l'Etat chargé du contrôle qui pourra requérir de l'Agence toutes explications sur la suite qu'elle aura donnée à ces réclamations. Les résultats de l'instruction faite par cet agent y seront transcrits.

L'Agence devra également transmettre aussitôt que possible aux autorités compétentes de l'Etat des comptes rendus d'incidents de circulation aérienne ainsi que les réclamations, observations et suggestions formulées sur le fonctionnement de ces services et auxquelles elle n'aurait pu donner une suite favorable.

T I T R E III

DISPOSITIONS FINANCIERES

ARTICLE 19.- Répartition des charges d'exploitation et d'entretien

Après détermination et déduction des recettes et différentes subventions, la charge du financement des dépenses est répartie entre les Etats Membres selon une règle qui, à titre transitoire, sera fixée chaque année par le Comité des Ministres.

ARTICLE 20.- Recettes

En contrepartie des dépenses qu'elle s'engage à faire pour accomplir les missions qui lui sont confiées et en rémunération des services qu'elle rend aux usagers, l'Agence est autorisée à percevoir des redevances.

Pour celles de ces redevances qui sont soumises à une réglementation, l'Agence appliquera les modalités d'établissement et de perception ainsi que les taux fixés par les règlements en vigueur.

Les modalités d'établissement et de perception ainsi que les taux des autres redevances, seront fixés par l'Agence dans les conditions prévues par la législation en vigueur.

Enfin, l'Agence est autorisée à percevoir tous les produits de l'exploitation, à des fins non aéronautiques, du domaine qu'elle gère, de ses annexes et de ses dépendances.

ARTICLE 21.- Publicité des taux de redevances

Les taux des redevances en vigueur seront portés à la connaissance des usagers au moyen d'affiches apposées d'une manière apparente à des endroits appropriés et par voie de publication.

ARTICLE 22.- Utilisation des installations et services de l'Agence par des aéronefs d'Etat.

Lorsque des aéronefs d'Etat utiliseront les installations et services gérés par l'Agence, les services rendus seront rémunérés, soit par le paiement des redevances prévues à l'article 20 ci-dessus, soit suivant les modalités qui seront précisées dans des conventions particulières conclues entre l'Agence et l'autorité dont dépendent les aéronefs.

ARTICLE 23.- Régime fiscal et douanier

Les dispositions de l'Article 14 de la Convention ont essentiellement pour objet de faciliter entre les pays signataires de la Convention, les échanges et transferts de matériaux, matériels, fournitures, pièces de rechanges et autres marchandises destinés à la construction, la réparation et l'équipement des immeubles, ouvrages et installations techniques de l'Agence nécessaires au fonctionnement officiel de l'Agence et de ses services.

Ne seront exonérés des droits de douane et taxes d'effet équivalent à l'exception des taxes de prêt fiscal et seront exemptés de toute restriction ou mesure de prohibition à l'importation dans un des Etats signataires que les seuls produits ou marchandises originaires ou en provenance de l'un de ces Etats.

- Pour la République Unie du CAMEROUN  
M. Christian Songwe BONGWA, Ministre des Transports
  
- Pour la République CENTRAFRICAINE
  
- Pour la République Populaire du CONGO  
M. Mopolo DADET César, Ambassadeur Itinérant, Ministre Plénipotentiaire
  
- Pour la République de COTE-D'IVOIRE  
M. Désiré BONI, Ministre des Travaux Publics et des Transports
  
- Pour la République du DAHOMEY
  
- Pour la République FRANCAISE  
M. Pierre ABELIN, Ministre de la Coopération
  
- Pour la République GABONAISE  
M. Benjamin N'GOUBOU, Ministre des Travaux Publics des Transports et de  
l'Aéronautique Civile
  
- Pour la République de HAUTE-VOLTA  
M. OUEDRAOGO Mahamadou Adolphe, Ministre des Travaux Publics, des  
Transports et de l'Urbanisme
  
- Pour la République Islamique de MAURITANIE  
M. ABDALAHICLD CHEIKH, Ministre du Commerce et des Transports

- Pour la République MALGACHE  
M. Edson RAHALISON, Secrétaire Général du Ministre de l'Aménagement  
du territoire
  
  - Pour la République du MALI  
Chef de Bataillon Karim DEMBELE, Ministre des Transports, des  
Télécommunications et du Tourisme
  
  - Pour la République du NIGER  
Capitaine Moussa BAYERE, Ministre des Travaux Publics, des Transports  
et de l'Urbanisme
  
  - Pour la République du SENEGAL  
Diaraf DIOUF, Ministre des Travaux Publics, des Transports et de  
l'Urbanisme
  
  - Pour la République du TCHAD
  
  
  - Pour la République TOGOLAISE  
M. CREPPY Mawuee Foli, Conseiller Technique du Ministre des Travaux  
Publics, des Transports, des Mines, des Postes  
et des Télécommunications.
-



REUNION DU COMITE DES MINISTRES DE TUTELLE  
BAMAKO - 24 - 25 JUILLET 1980

---

Annexe à la Résolution n° C.M. 80 - X-8

---

Réorganisation de la Direction Générale

---

CHAPITRE I  
DE LA DIRECTION GENERALE

---

ARTICLE 1er - La Direction Générale, placée sous l'autorité d'un Directeur Général, a un pouvoir permanent de conception, de gestion, de coordination, d'impulsion et de conseil de toutes les activités de l'Agence.

Elle est le symbole et l'émanation de l'unité de l'Agence.

ARTICLE 2 - La Direction Générale comprend :

- la Direction de l'Administration Générale, du Personnel et de la Formation.
- la Direction Financière,
- la Direction de l'Exploitation de la Navigation Aérienne,
- la Direction de l'Exploitation de la Météorologie,
- la Direction de l'Infrastructure Radioélectrique,
- la Direction de l'Infrastructure de Génie Civil,
- la Mission de Liaison à Paris.

Elle est dotée d'une Agence Comptable.

ARTICLE 3 - Le Directeur Général prend les dispositions pour faire assurer son intérim en son absence conformément à l'Article 21 des Statuts.

## CHAPITRE II

### DE LA DIRECTION DE L'ADMINISTRATION GENERALE, DU PERSONNEL ET DE LA FORMATION

---

ARTICLE 4 - Sous l'autorité du Directeur Général, le Directeur de l'Administration Générale, du Personnel et de la Formation est chargée de concevoir, de proposer et d'appliquer la politique de l'Agence en matière de gestion et de réglementation administrative, de recrutement et de formation de personnel.

Il propose toute mesure d'ordre et d'organisation tendant à l'amélioration du rendement et du fonctionnement des services administratifs.

Il assure en outre la gestion du Siège de l'Agence.

ARTICLE 5 - La Direction de l'Administration Générale, du Personnel et de la Formation comprend les services suivants :

- Le Service des Affaires Générales, chargé de l'organisation et des méthodes, de la réglementation et du contentieux.
- Le Service du Personnel et de la Formation, chargé :
  - de la centralisation et de la programmation des besoins en personnels (effectifs optimaux de l'Agence),
  - de la préparation des plans de recrutement et de formation à négocier avec chaque Etat membre en ce qui le concerne,
  - de la préparation et de la gestion du budget des personnels,
  - de la gestion administrative des personnels,
  - du contrôle de la gestion des personnels dans les Représentations,
  - de la programmation et de la gestion de la formation et du perfectionnement des personnels.
- Le Service de gestion du Siège est chargé :
  - de l'exécution des formalités administratives découlant de l'Accord de Siège.

CHAPITRE III  
DE LA DIRECTION FINANCIERE

---

ARTICLE 6 - Sous l'autorité du Directeur Général, le Directeur Financier est chargé de concevoir, de proposer et d'appliquer la politique financière de l'Agence. A ce titre, il donne l'impulsion nécessaire à l'Agence Comptable, et contrôle le recouvrement des créances de l'Agence. Il établit les prévisions financières et les plans de trésorerie.

Il assure :

- la préparation et le suivi de l'exécution du budget de l'Agence,
- la gestion financière des opérations d'équipement ou spéciales,
- la négociation et la gestion des aides et emprunts,
- la négociation des tarifs des redevances aériennes avec les usagers.

ARTICLE 7 - La Direction Financière comprend les services suivants :

- Le Service du Budget chargé :
  - de l'élaboration du projet du budget de l'Agence,
  - de l'exécution du budget,
  - du contrôle des autorisations de dépenses.
- Le Service des Recettes et de la Trésorerie chargé :
  - de la facturation,
  - du suivi des comptes clients,
  - de la gestion commerciale des aéroports,
  - en liaison avec l'Agence Comptable, de l'établissement des plans de trésorerie et du suivi du recouvrement des créances.
- Le Service de la Programmation et des Engagements Financiers chargé :
  - des études financières à moyen et long terme,
  - de la négociation des emprunts et des subventions,
  - de la gestion des programmes financiers des opérations d'équipement.
  - de la préparation des négociations tarifaires.

CHAPITRE IV  
DE LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION DE LA  
NAVIGATION AERIENNE

---

ARTICLE 8 - Sous l'autorité du Directeur Général, le Directeur de l'Exploitation de la Navigation Aérienne est chargé de concevoir et de proposer la politique générale de l'Agence en matière d'équipement et d'exploitation du système de navigation aérienne, et d'en contrôler l'application.

Il procède aux études techniques et économiques correspondantes.

Il définit les caractéristiques, les performances générales et les contraintes des équipements nécessaires qu'il transmet pour estimation du coût et réalisation aux Directions d'Infrastructure compétentes.

Il se fait rendre compte par les dites Directions de l'exécution des opérations d'équipement approuvées.

Il élabore la programmation des besoins (en qualité et en quantité) des personnels d'exploitation dont il propose le plan de formation et de perfectionnement.

ARTICLE 9 - La Direction de l'Exploitation de la Navigation Aérienne comprend les services ci-après qui exercent leurs missions dans les domaines respectifs suivants :

- Le Service de la Circulation Aérienne chargé :
  - de la circulation aérienne,
  - de la radionavigation,
  - de l'exploitation technique des aérodromes (sécurité incendie, balisage),
  - de la recherche et sauvetage,
  - des enquêtes-accidents,
  - de la concentration et de la diffusion des informations aéronautiques (NOTAM),

- du traitement des données relatives aux courants de trafic aérien,
- de l'établissement et de l'acheminement des données nécessaires à la facturation des redevances.
- Le Service des Télécommunications chargé :
  - de l'étude et de l'exploitation du système commun des télécommunications aéronautiques et météorologiques,
  - de l'élaboration des normes et des procédures d'exploitation des télécommunications aéronautiques,
  - de l'application des normes et procédures d'exploitation des Télécommunications Météorologiques établies par la Direction de l'Exploitation Météorologique.
- Le Service des Etudes chargé :
  - de réaliser les études de conception relatives aux besoins de l'exploitation.
- Le Bureau des Affaires Générales chargé de suivre :
  - la gestion du personnel et des crédits de la Direction,
  - l'élaboration et le suivi des programmes d'équipement,
  - les relations avec les institutions internationales.

## CHAPITRE V

### DE LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION DE LA METEOROLOGIE

---

ARTICLE 10 - Sous l'autorité du Directeur Général, le Directeur de l'Exploitation de la Météorologie est chargé de concevoir et de proposer la politique de l'Agence en matière d'équipement et d'exploitation météorologiques, et d'en contrôler l'application.

Il procède aux études scientifiques, techniques et économiques correspondantes.

Il définit les caractéristiques et les programmes généraux des équipements nécessaires qu'il transmet pour étude, estimation de coût et réalisation aux Directions d'Infrastructure compétentes.

Il se fait rendre compte par les dites Directions de l'exécution des opérations d'équipement approuvées.

Il élabore la programmation des besoins (en qualité et en quantité) des personnels d'exploitation dont il propose le plan de formation et de perfectionnement.

ARTICLE 11 - La Direction de l'Exploitation de la Météorologie comprend les services suivants :

- Le Service Exploitation chargé de tous les problèmes relatifs aux questions suivantes :
  - instruments et télécommunications,
  - observations synoptiques et aérologiques,
  - prévision et protection aéronautique,
  - climatologie et réseau d'observations.
  
- Le Service des Etudes, Recherches et Développement, chargé de mener les études et les recherches appliquées à la météorologie tropicale en vue d'améliorer la prévision du temps et la protection de la navigation aérienne. Il assure l'élaboration des programmes d'enseignement en matière météorologique en relation avec la Direction de l'Administration Générale, du Personnel et de la Formation, ainsi que la coopération scientifique internationale.
  
- Le Bureau des Affaires Générales, chargé de suivre :
  - la gestion du personnel, des crédits et des matériels météorologiques.
  - l'élaboration et le suivi des programmes d'équipement,
  - les relations avec les institutions internationales.

CHAPITRE VI

DE LA DIRECTION DE L'INFRASTRUCTURE RADIOELECTRIQUE

ARTICLE 12 - Sous l'autorité du Directeur Général, le Directeur de l'Infrastructure Radioélectrique est chargé d'assurer l'installation, l'approvisionnement, la maintenance et le contrôle des aides à la navigation et à l'atterrissage, et des matériels et équipements météorologiques.

Il réalise les études d'exécution et toutes les installations nées de l'ensemble des besoins exprimés par les Directions d'Exploitation, et assure la coordination des activités de maintenance.

Il élabore la programmation des besoins (en qualité et en quantité) de personnel de maintenance et de contrôle dont il propose le plan de formation et de perfectionnement.

ARTICLE 13 - La Direction de l'Infrastructure Radioélectrique comprend les services suivants :

- Le Service des Etudes et des Installations Techniques chargé :
  - des études d'exécution et de la mise en oeuvre des équipements techniques ;
  - de la rédaction des clauses techniques de marchés relatifs aux opérations d'équipement ou de maintenance non réalisées en régie ;
  - du suivi de la réalisation des opérations ;
  - de l'étude des problèmes liés à la maintenance des installations électriques et radio-électriques, et de la maintenance spécialisée hors de la compétence et des moyens des Représentations.

- Le Service du Matériel chargé :
  - des questions relatives à l'approvisionnement en matériel de fonctionnement et d'équipement dont les caractéristiques et les performances ont été définies par les Directions d'Exploitation compétentes.
  - de l'approvisionnement et de la gestion des stocks de rechange et de matériel consommable selon les modalités qui font l'objet d'instructions particulières du Directeur Général.
  
- Le Service du Contrôle en Vol, chargé :
  - des vérifications périodiques des aides à la navigation et à l'atterrissage en fonctionnement, ainsi que des contrôles préalables avant la mise en service d'un nouvel équipement.
  
- Le Bureau des Affaires Générales chargé :
  - de la gestion du personnel et des crédits de la Direction,
  - de l'élaboration et la réalisation des programmes d'équipement.

CHAPITRE VII  
DE LA DIRECTION DE L'INFRASTRUCTURE  
DE GENIE CIVIL

---

ARTICLE 14 - Sous l'autorité du Directeur Général, le Directeur de l'Infrastructure de Génie Civil est chargé de concevoir et de proposer la politique de l'Agence en matière d'infrastructure de génie civil aéronautique, d'exploitation des aérodromes, et d'en contrôler l'application.

Il procède à l'acquisition et à la gestion du patrimoine mobilier et immobilier.

ARTICLE 15 - La Direction de l'Infrastructure de Génie Civil comprend les services suivants :

- Le Service Technique chargé :
  - de l'entretien des ouvrages d'infrastructure aéronautique,
  - des études liées à la création et au développement des infrastructures aéroportuaires,
  - de la direction, du contrôle et de la surveillance des travaux,
  - de l'élaboration et de la diffusion des techniques de construction et d'entretien des ouvrages de génie civil aéronautique.
- Le Service des opérations d'infrastructure est chargé :
  - de l'élaboration des programmes d'équipement d'infrastructure,
  - de la gestion technique des opérations, du contrôle de l'emploi des fonds et du déroulement des travaux,
  - de la préparation des dossiers et clauses techniques des marchés d'opérations d'infrastructure.
- Le Bureau des Affaires Générales chargé :
  - de suivre la gestion du personnel relevant de la Direction de l'Infrastructure de Génie Civil,
  - de la gestion du patrimoine immobilier et mobilier de l'Agence,
  - de la gestion des moyens généraux du Siège.

#### CHAPITRE VIII

#### DE LA MISSION DE LIAISON A PARIS

ARTICLE 16 - Sous l'autorité du Directeur Général, le Directeur de la Mission de Liaison à Paris est chargé :

- de la liaison avec les Administrations aéronautiques et météorologiques, et avec les organisations internationales ayant leur siège en France ou en Europe,
- des achats de matériels de fonctionnement et d'équipement à la demande des Directions d'Infrastructure ou des Représentations auprès des Etats,

- de la prospection du marché international en ce qui concerne toutes les techniques nouvelles susceptibles d'intéresser le développement de l'Agence.

ARTICLE 17 - La Mission de Liaison comprend :

- Le Bureau des Relations Extérieures,
- Le Bureau d'Achats chargé :
  - des commandes et des stockages
  - du contrôle des livraisons
  - de l'expédition et de l'acheminement des commandes.
- Le Bureau des Affaires Générales, chargé :
  - du personnel
  - des assurances
  - du contentieux
  - des moyens généraux.
- La Paierie "EUROPE" , chargée du paiement de toutes les dépenses de la Mission et, sur instructions de l'Agent Comptable, de certaines dépenses du Siège et des Représentations ainsi que de la perception de certaines recettes.

CHAPITRE IX  
DE L'AGENCE COMPTABLE

---

ARTICLE 18 - L'Agent Comptable exerce les compétences qui lui sont dévolues par les statuts de l'Agence.

ARTICLE 19 - L'Agence Comptable comprend :

- Le Service de la Caisse, chargé :
  - du paiement des dépenses régulièrement engagées
  - de la tenue des livres-journaux de caisse
  - de l'approvisionnement des paieries
  - de la gestion du portefeuille de l'Agence.

- Le Service des Recouvrements, chargé :
  - de la mise en recouvrement des créances de l'Agence
  - des encaissements.
  
- Le Service de la Comptabilité et de l'Apurement chargé :
  - de la centralisation de la comptabilité de l'Agence,
  - de la comptabilité analytique,
  - des comptabilités matière et patrimoniale,
  - de l'apurement des comptes des comptables subordonnés.

CHAPITRE X  
DES ECOLES REGIONALES DE FORMATION  
ET DE PERFECTIONNEMENT

---

ARTICLE 20 - Les Ecoles Régionales de Formation et de Perfectionnement sont placées sous l'autorité du Directeur Général. Elles sont chargées de la formation et du perfectionnement du personnel de l'Agence.

CHAPITRE XI  
DE LA REPRESENTATION DE L'AGENCE AUPRES  
DES ETATS MEMBRES

---

ARTICLE 21 - L'Agence est représentée dans chaque Etat Membre par un Représentant qui a sous son autorité et par délégation permanente du Directeur Général, tous les services de l'Agence installés dans l'Etat considéré, sous réserve des dispositions prévues par l'article 20.

Le Représentant exerce sa responsabilité dans le respect des instructions, normes et procédures élaborées par le Directeur Général.

ARTICLE 22 - Une décision d'organisation interne du Directeur Général prise en consultation avec le Ministre de Tutelle précise l'organisation de chaque Représentation.

CHAPITRE XII  
DES DISPOSITION FINALES

---

ARTICLE 23 - Les Services créés au sein des Directions par la présente résolution comportent des Bureaux dont les attributions seront définies par une décision du Directeur Général.

---

Bibliographie

- I.           Ouvrages.
- II.           Thèses, mémoires.
- III.          Périodiques.
- IV.          Articles.
- V.            Documents.
- VI.          Autres sources.

I. Ouvrages.

- Adam, H.T. Les établissements publics internationaux. Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris: 1957.
- Organismes Internationaux spécialisés,  
Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris: 1965.
- Bastid (Basdevant), S. Cours de Droit International Public  
Mme. approfondi: Les cours de Droit, Licence  
1ère et 3ème, Paris: 1961-1962.
- Bedjaoui, Mohammed Fonction Publique Internationale et  
Influences Nationales. Frederick A.  
Praeger, New York: 1958.
- Bowet, D.W. The Law of International Institutions.  
Second Edition. Stevens & Sons, London:  
1970.
- Buerghenthal, Thomas Law Making in the International Civil  
Aviation Organization, Syracuse University  
Press, New York: 1969.
- Carreau, D. Souveraineté et coopération monétaire  
internationale. Editions Cujas, Paris: 1970.
- Cartou, Louis Droit Aérien, P.U.F. Col. "Thémis",  
Paris: 1963.
- Cavaré, Louis Le Droit International Public Positif.  
TOME II, Pedone, Paris: 1969.
- Charlier, M. Questions juridiques soulevées par  
l'évolution de la science atomique.

des Cours: 1957.

- Cheng, Bin The Law of International Air Transport.  
Stevens & Sons Limited. London: 1962.
- De Laubadere Traité de Droit Administratif. 8e éd.  
Librairie Générale de Droit et de Juris-  
prudence. Paris: 1980.
- De Lusignan, Guy L'Afrique Noire depuis l'Indépendance -  
L'évolution des Etats francophones.  
Fayard: 1970.
- Dreyfus, Simone Droit des Relations Internationales.  
Cujas, Paris: 1978.
- Fitzgerald, Gerald Lectures on the Organization of Inter-  
national Civil Aviation. Institute of  
Air and Space Law, McGill University,  
1980.
- Folliot, Michel G. Le Transport Aérien International,  
évolution et perspectives. Librairie  
Générale de Droit et de Jurisprudence,  
Paris: 1977.
- Friedman, W. The Changing Structure of International  
Law. Stevens, London: 1964.
- Heere, Wybo International Bibliography of Air Law.  
2 vol. Leiden, Sijthoff: 1972-1976.
- Hill, Martin Immunities and Privileges of Internationa  
Officials. Carnegie Endowment for Inter-  
national Peace. Washington: 1947.

- Jenks, C. Wilfred      The Head Quarters of International Organizations; A study of their location and status. U.K. Royal Institute of International Affairs: 1945.
- The Proper Law of International Organizations. Stevens & Sons Limited. London: 1962.
- Korowicz, Marc Stanislas      La souveraineté des Etats et l'avenir du Droit International. Editions A. Pedone, Paris: 1945.
- Krylov, S.      Les notions principales du droit des gens: la doctrine soviétique du droit international. RCADI, 1947.
- Lavroff et Peiser      Constitutions Africaines. Editions Pedone, 2 volumes, Paris: 1961.
- Lawson, Ruth C.      International Regional Organizations Constitutional Foundations. Frederick A. Praeger Inc. New York: 1962.
- Lessedjina Ikwame Ipuozia      La coopération multilatérale inter-africaine en aviation civile. Presses Universitaires du Zaire: 1977.
- Litvine, Max      Droit aérien; notions de droit belge et de droit international. Etablissements Emile Bruylant. Bruxelles: 1970.
- Mateesco Matte, Nicolas      Traité de Droit Aérien-Aéronautique. Troisième édition. McGill, Montréal: 1980.

- Montesquieu Esprit des Lois, chap. 21, livre 26.
- Pépin, Eugène Géographie de la circulation aérienne.  
Gallimard. Paris: 1956.
- Reuter, P. Cours d'organisation européenne. Les  
cours du droit. Paris: 1959-60.
- Riesse, Otto et  
La Cour, J. Précis de droit aérien international  
et suisse. Librairie Générale. Paris:  
1951.
- Rodière, R. Droit des Transports; transports terres-  
tres et aériens. 2 éd. Sirey. Paris:  
1977.
- Shawcross/Beaumont Air Law. Third Edition, London: 1966.
- Sibert, Marcel Traité de Droit International Public.  
Librairie Dalloz, Paris: 1951.

II. Thèses, mémoires

- Cavdar, Arif "Regionalization in International Civil Aviation." Thèse non publiée, Université McGill, Montréal, 1969.
- Daugreilh, Nicoles "La responsabilité du transporteur aérien dans les pays de l'Amérique Latine." Thèse Doctorat d'Etat, 1971.
- Farag, George Selim "The African Civil Aviation Commission (AFCAC)." Thèse non publiée, Université McGill, Montréal, 1980.
- Guerreri, Giuseppe "Governmental Liability in the Operation of Airport Control Towers in the United States." Mémoire non publié, Institut de Droit Aérien et Spatial, Université McGill, Montréal, 1960.
- Hasnoen Arifin "Relations of ICAO with other International Specialized Agencies, including a comparison with relations between other International specialized agencies." Mémoire non publié, Institut de Droit Aérien et Spatial, Université McGill, Montréal, 1958.
- Huner, Jan "Responsibility of States for the Provision of Air Traffic Control Service: the EUROCONTROL Experiment." Thèse non publiée, Université McGill, Montréal, 1977.

- Leclerq, Geneviève A.M. "les aides à la navigation aérienne, organisation et problèmes juridiques soulevés par leur fonctionnement." Thèse non publiée, Université McGill, 1959.
- Marn, Peter "Comparative Liability of Air Traffic Services." Thèse non publiée, Université McGill, Montréal, 1980.
- Monlañ, Michel B. "Le transport aérien en Afrique Noire francophone et les Accords bilatéraux franco-africains." Thèse non publiée, Université McGill, Montréal, 1975.
- Nagano, Ichiro "Liability in Operating Air Traffic Control and Conflicting of Laws." Mémoire non publié, Institut de Droit Aérien et Spatial, Université McGill, Montréal, 1962.
- Saenz, Arturo Vallejo "The Central American Air Navigation Services Corporation (COCESNA)." Thèse non publiée, Université McGill, Montréal, 1978.
- Sawicki, Manuela L. "Some Legal Aspects of the Legal Status of I.C.A.O. Personnel." Thèse non publiée, Université McGill, Montréal, 1969.
- Stage, Edma "The European Civil Aviation Conference." Thèse non publiée, Université McGill, Montréal, 1960.
- Tahou, Siba René "La coexistence conventionnelle d'une compagnie multinationale et de compagnies locales aériennes." Thèse non

publiée, Université McGill, Montréal,  
1981.

Tancelin, M.

"International Cooperation in Air  
Security." Mémoire non publié, Institut  
de Droit Aérien et Spatial, Université  
McGill, Montréal, 1960.

Tekou, Thomas

"La responsabilité des contrôleurs  
de la circulation aérienne."  
Mémoire non publié, Institut de Droit  
Aérien et Spatial, Université McGill,  
février 1981.

Weber, Ludwig

"European Integration and Air Transport."  
Thèse non publiée, Université McGill,  
Montréal, 1976.

III. Périodiques

Air Afrique Information.	
Air et Cosmos.	
Annales de droit aérien et spatial.	Ann.A.S.L.
Annuaire Français de Droit International.	AFDI.
Aviation Week & Space Technology	AvW&S.Tech.
Bulletin I.T.A.	
EUROCONTROL journal.	
France Transports.	
IATA Review.	
Interavia.	
Journal of Air Law and Commerce	J.A.L.C.
Journal of the Royal Aeronautical Society.	
Jurisclasseur de droit international.	
McGill Law journal.	
Revue Administrative.	
Revue de droit international public.	
Revue Française de Droit Aérien.	R.F.D.A.
Revue Générale de l'Air	R.G.A.
Revue Générale de l'Air et de l'Espace	R.G.A.E.
Revue du Secrétariat Général à l'Aviation Civile	Revue du S.G.A.
Semaine juridique.	

IV. Articles

- Allard, Henri "Les affaires internationales au Secrétariat Général à l'aviation civile" Revue du S.G.A.C. (1974) No. 150, p. 6.
- Aumonier, S. "Le statut international des aérodromes" RGA (1946), p. 534.
- Bastid, Suzanne "Organisations internationales" jurisclasseur de droit international. Fascicules 110 et 112.
- Billet, C.H. "Organisme de contrôle et de sécurité dans les territoires de l'Union française" RGA (1950), p. 268.
- Bogolasky, J. "The Latin American Civil Aviation Commission" ANN.A.S.L. (1977), Vol. II, p. 465.
- "Air Transport in Latin America: the Expanding Role of the Latin American Civil Aviation Commission" 44 J.A.L.C. (1978), p. 75.
- Borella, F. "L'évolution de la Communauté en 1960. De la Communauté institutionnelle à la Communauté conventionnelle" A.F.D.I. (1960), p. 925.
- Bosseler, C. "International Problems of Air Traffic Control and Possible Solutions" 34 J.A.L.C. (1968), pp. 467-472.
- Brun, René "Les redevances aéroportuaires" France Transports (1977). No. 7. p. 68.

- Bulin, R. "EUROCONTROL - A European Organization, its Structure and Future Prospects" Journal of the Royal Aeronautical Society, Vol. 69 (1965).
- Bulloch, Chris "L'aviation civile en Afrique Orientale" Interavia (6/1976), p. 530.
- Carrèse, Michel "La libéralisation des redevances aéronautiques aéroportuaires" France Transports (1976), No. 4, p. 55.
- Chauveau "La responsabilité des aides à la navigation" RGA (1953).
- Cockerell, Nancy "Le transport aérien en Afrique au sud du Sahara" Interavia (4/1978), p. 338.
- "Le transport aérien en Afrique au sud du Sahara" 2ème partie, Interavia
- De Haussy, J. "Sources du droit international, les traités" Jurisclasseur de droit international fascicule 11.
- De Juglart, M. "Régime antérieur à la loi du 2 mars 1957, fait du tiers-services chargés de l'infrastructure" Semaine juridique (1962), No. 2, p. 919.
- De Lacharriere, R. "L'évolution de la communauté franco-africaine" A.F.D.I. (1960), p. 9.
- De Lanversin, J. "L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)" RGA (1960), pp. 207-244.

- De la Pradelle "Le développement de l'aviation civile et l'évolution du droit aérien interne" D (1945) chronique, p. 33.
- Doty, Lawrence "Nationalism Poses Threat to EURO-CONTROL" AvW&S.Tech. vol. 103, (1975).
- Douplat, J. "Rational cost-sharing between the Users, the Key to an Equitable Route Charges System" EUROCONTROL (1973), vol. III, No. 2, pp. 26 et ss.
- Du Pontavice, E. "Navigation aérienne et droit international" RGA (1968), pp. 245-246.
- Early, Garner, Ruegsegger, Schiff "The Expanding Liability of Air Traffic" J.A.L.C. (1973), pp. 599-624.
- Eastman, S.E. "Liability of the Ground Control Operator for Negligence" J.A.L.C. (1950), p. 170.
- Elwell, R.E. "Enforcement of Air Safety Regulations" J.A.L.C. (1947), p. 318.
- Flory, M. "L'organisation des Nations Unies" Jurisclasseur de droit international, fascicule 120.
- Galley, L. et De la Pradelle, P. "Le statut des aérodromes en droit français" RGA (1946), p. 534.
- Gaudeau, P. "Les nouvelles exigences du contrôle du trafic aérien" RGA (1959), p. 256.
- Godart, L. "Les problèmes économiques des aéroports" RGA (1966), p. 155.

- Goetzinger, Y. "La convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne - EUROCONTROL" Revue du secrétariat général à l'aviation civile (1974), No. 150, pp. 127-134.
- Gouet, Michel "La coopération internationale au service du transport aérien" Revue du S.G.A.C. (1974), No. 150, p. 142.
- Goy, R. "Le régime international des redevances de route: le régime universel" RGAE (1972), pp. 257 et ss.
- "Le régime international des redevances de route: les systèmes régionaux" RGAE (1973), pp. 29-65.
- Guillaume, G. "La responsabilité des services de la circulation aérienne en France" Annales de droit aérien et spatial (1978).
- Guinchard, M. "Les problèmes de la classification des aérodromes" RFDA (1958), I, p. 2.
- "La coopération entre Etats pour le contrôle de la circulation aérienne" AFDI (1961), p. 450.
- Jenks, C.W. "Interdependence as the Basic Concept of Contemporary International Law" Mélanges Rolin, Paris, Pedone, 1964, pp. 147-156.
- Koffi, Aoussou "Le problème du financement du matériel volant face aux perspectives de déve-

- loppement du transport aérien dans les années 1980" Bulletin ITA (1979), pp. 603-612.
- Larroumet, Christian "La responsabilité du fait des services de contrôle de la navigation aérienne en droit français" RFDA (1979), pp. 420 et ss.
- Larsen, Paul B. "Air Traffic Control: a Recommendation for a Proof of Fault System without a Limitation on Liability" 32 J.A.L.C. (1966), pp. 3-23.
- Laurent, P. "Principes communs aux différentes organisations internationales" Jurisclasseur de droit international, fascicule 112.
- "L'assistance technique internationale" Ibid, fascicule 145.
- Loosli, R.A. "La responsabilité des contrôleurs de la navigation aérienne, procédure disciplinaire" RGA (1970), pp. 376 et ss.
- Macaigne, Jean "ASECNA in Africa and Madagascar" Interavia (3/1962).
- Malekou, Paul "Le financement des installations et services d'aviation civile et de l'équipement aéronautique face aux perspectives de développement du transport aérien africain au cours des années 80" Bulletin ITA (1979), No. 27, pp. 641-651.

Malesieux, R.

"Le nouveau régime des taxes et redevances perçues sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique" RGA (1954), p. 24.

-----

"La nouvelle nature des redevances perçues sur les aéroports" RGA (1959), p. 55.

Mangenot, M.

"L'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar" 73 La revue administrative (1960), pp. 62-64.

-----

"L'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar" Revue du S.G.A.C. (1960), No. 105, p. 6.

Mankiewicz, R.H.

"L'Organisation internationale de l'aviation civile" AFDI (1956), pp. 643-666.

-----

"Relations entre l'OACI et la CEAC" AFDI (1957), pp. 396 et ss.

-----

"L'unification de droit aérien - organismes et techniques de l'unification du droit aérien (public et privé)" McGill Law Journal (1970), vol. 16.

Mathieu, Roger

"Tarifs et conditions d'application des redevances de route d'EUROCONTROL" Bulletin ITA (1974), No. 9, pp. 223-228.

-----

"Déclarations du Conseil de l'OACI aux Etats contractants sur les rede-

Bulletin ITA (1974), No. 18, pp.  
465-470.

Mathu, Eliud W.

"Les indicences sur l'économie des  
pays en voie de développement du  
niveau de concurrence dans le trans-  
port aérien" Bulletin ITA (1979), No.  
23, pp. 551-559.

Nemo, J.

"The Financing of EUROCONTROL Activities"  
EUROCONTROL Journal (1972), p. 511.

Mercier, Jean

"L'importance croissante de l'infra-  
structure et ses charges" Bulletin ITA  
(1973), pp. 481-484.

Pascal, Marcel

"Répartition des dépenses d'infra-  
structure entre la Métropole et les  
territoires d'outre-mer" RGA (1950),  
pp. 272-278.

Peguillan, Bernard

"Le trafic inter-africain des aéro-  
ports de l'ASECNA en 1975" Bulletin  
ITA (1976), No. 35, p. 835.

Plaignaud, Jacques

"Quelques pas dans le maquis des  
redevances aéronautiques" Bulletin  
ITA (1973), No. 11, pp. 255-257.

-----

"L'évolution des redevances aéroportuaires en Europe" Bulletin ITA  
(1973), No. 18, pp. 421-423.

-----

"Quelques précisions complémentaires  
sur les redevances aéroportuaires"  
Bulletin ITA (1973), No. 28, p. 675.

Plaignaud, Jacques

"Comment réagissent les compagnies aériennes internationales à l'augmentation des redevances aéroportuaires" Bulletin ITA (1977), No. 12, pp. 299-312.

-----

"Le point de vue de l'Airport Association Coordinating Council sur la résolution IATA de novembre 1976 relative aux redevances aéronautiques" Bulletin ITA (1977), No. 20, pp. 507-508.

Roussel, André et  
Simon, Pierre

"Organisation administrative de l'aéronautique civile dans les territoires d'outre-mer" RGA (1950), p. 287.

Sanmarco, Louis

"L'ASECNA" Transports, (mars-avril 1961), p. 31.

-----

"Why ASECNA" Interavia (3/1962), p. 341.

-----

"L'ASECNA" Air Afrique Information (1970), No. 44, pp. 57-60.

-----

"L'ASECNA" Revue du S.G.A.C. (1974), No. 150, p. 134.

Silvain, C.

"A Route Charges System for the Whole of Europe?" EUROCONTROL (1971), Vol. II, No. 4, pp. 4 et ss.

Soubeyrol, J.

"La coopération technique en matière de transport" Revue Générale de droit international public (1960), No. 2, p. 260.

- Sowter, Robert "African Aviation Bank" Bulletin ITA (1979), pp. 3-5.
- Tancelin, Maurice "L'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)" RGA (1965), pp. 280-312.
- "Les rapports des organismes de coopération régionale en matière de sécurité aérienne avec l'OACI" RGA (1966), pp. 100-101.
- Tapia Salinas, L. "Tentative de régionalisation aérienne: la commission latino-américaine de l'aviation civile" Ann.A.S.L. (1977), Vol. II, p. 206.
- Veres, V. "La commission européenne de l'aviation civile" Revue du S.G.A.C. (1974), p. 114.
- Weber, Ludwig "Les éléments de la coopération dans le cadre de la commission européenne de l'aviation civile" RFDA (1977), vol. II, p. 233.
- "The EUROCONTROL User Charges Litigation before the Court of Justice of the European Communities" Ann.A.S.L. (1978), Vol. III.

Articles non signés

- "Le contrôle de la coordination de la circulation aérienne en Europe à l'époque de l'avion à réaction". Paris ITA (1958), note de travail No. 141.
- "EUROCONTROL, solution de l'âge de la réaction" Bulletin ITA (1960), No. 44, p. 182.
- "Le transport aérien en Afrique" Interavia (3/1962), p. 339.
- "Why European Air Traffic Control Integration?" EUROCONTROL Journal (1965).
- "An Increasing Burden on Airlines Economics" IATA Review (1970), pp. 4-5.
- "Conférence à Paris des Ministres de tutelle de l'ASECNA" Air et Cosmos 521 (16 mars 1974), p. 9.
- "Le financement des installations et services de navigation aérienne de route par le biais des redevances d'usage: une politique commune mise en oeuvre par EUROCONTROL et onze Etats européens" Bulletin ITA (1974), No. 34, pp. 871-875.
- "L'unité africaine et le transport aérien: la théorie à l'épreuve de la pratique" Bulletin ITA (1977), No. 23, pp. 567-569.
- "Le transport aérien au service de l'Afrique au sud du Sahara" Bulletin ITA (1978), No. 3.
- "Une politique concertée pour le développement du transport aérien en Afrique" Bulletin ITA (1979), No. 21, pp. 511-513.

V. Documents

- 1 - De l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.
- Doc. 8087-C/925, The technical, economic and social consequences of the introduction into commercial service of supersonic aircraft, 1960.
- Doc. 8675-CARF/1-2, Proceedings of the conference on charges for airports and route navigation facilities, 1967.
- Circular 103-AT/24, Global review of the economics of en route air navigation facilities and services, 1970.
- Annex 11, Air traffic services, sixth edition, 1970.
- Doc. 9053-ERFA, Conference on the economics of route air navigation facilities and airports, 1973.
- Doc. 9082-C/1015, Déclaration du conseil aux Etats contractants sur les redevances d'aéroports et d'installations et services de navigation aérienne de route, 1974.
- Doc. LC/182, Compte rendu des travaux de la 24ème session du comité juridique. 7-8 mai 1979.
- Circulaire 147-AT/51, Transport aérien international de passagers et de fret - Afrique 1979.
- Convention relative à l'aviation civile internationale, sixième édition, 1980.
- Doc. 7100-AT/707, Répertoire de tarifs d'aéroports et de tarifs d'installations et de services de navigation aérienne, édition 1980.

- Doc. 4444/RAC/501, Procédures pour les services de la navigation aérienne, règles de l'air et services de la circulation aérienne.
- Doc. 7030, Procédures complémentaires régionales.
- Doc. 9184-AN/902. Ière Partie, p. 1-43.
- Doc. 9275, p. I-30.
- Doc. 8393-C/949, p. 6.
- Doc. 7870 EUM/IV, p. 426.
- Doc. 7692 C AR/111, et Doc. 7724/2, Air Navigation Plan Caribbean Region.
- Doc. 8632-C/968, Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international.

2 - De l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar.

- ASECNA, 1962-1963.
- Statuts de l'Ecole Africaine de la Météorologie et de l'Aviation civile - Résolution X-3 du Conseil d'administration de l'ASECNA (28 février 1963).
- Procès verbal de la réunion préparatoire à la conférence sur les redevances d'aéroports et d'installations et services de navigation aérienne de route, Montréal, 29 mars 1967, pp. 10-12.
- Convention relative à la création d'une Agence chargée de gérer les installations et services destinés à assurer la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à

Madagascar (ASECNA), Dakar, 25 octobre 1974.

- Mesures préconisées pour le financement des activités de l'Agence, novembre 1976.
- Projet de plan d'équipement 1976-1981.
- Budgets des exercices 1978-1981.
- Dixième anniversaire de l'Agence.
- Vingtième anniversaire, 12 décembre 1959 - 12 décembre 1979.
- Malekou, Paul, Rapport d'activité 1975-1979.
- Bulletins des statistiques de trafic aérien.
- Règlement d'emploi du personnel d'encadrement de l'ASECNA.
- Code de rémunération du personnel d'encadrement.

Résolutions du Comité des Ministres de tutelle  
de l'ASECNA.

- Résolution No. C.M. 75-II-6 du 30 juillet 1975.
- Résolution XXXVIII-1 du 12 décembre 1975.
- Résolution No. C.M. 80-X-8 des 24 et 25 juillet 1980.
- Résolution No. C.M. 81-XI-3 des 15 et 16 janvier 1981.

3 - De l'Association du transport aérien international  
(IATA)

- International user charges, mars 1981.

VI. Autres sources

1 - Discours (1).

- Discours de S.E. Monsieur N'Gome Kome, Ministre des Transports de la République Unie du Cameroun.
- Discours de S.E. Monsieur Abdou Diouf, Président de la République de Sénégal.
- Discours prononcé par l'ex Président Léopold Sédar Senghor, lors de la cérémonie du dixième anniversaire de l'ASECNA.

2 - Magdelénat, Jean-Louis, L'intégrité des souverainetés face à l'interdépendance régionale et globale.

Document préparé par le Centre de recherches en droit aérien et spatial, McGill University en vertu de la subvention No. 431-770002, du Conseil de recherches en sciences humaines du Canada sur Les Activités Spatiales et Droit International Naissant.

---

(1) Les deux premiers discours ont été prononcés, à Dakar, lors des manifestations commémoratives du vingtième anniversaire de l'ASECNA.