

MICROFICHE ETABLIE A PARTIR DE  
L'UNITE DOCUMENTAIRE  
N

جديدة منجزة حسب الوثيقة  
رقم:

0 1 5 5 0 9

ROYAUME DU MAROC

المملكة المغربية

المركز الوطني للوثائق  
CENTRE NATIONAL DE DOCUMENTATION

SERVICE DE REPROGRAPHIE  
ET IMPRIMERIE

B-P 826 RABAT



مصلحة الطباعة والتصوير  
ص.ب 826 الرباط

F

1

المركز الوطني للدراسات والبحوث  
الطيران  
015509  
12-6-95  
015589

## Les instruments juridiques de la coopération aéronautique maghrébine

**Mr. Ali MEBROUKINE**

Chargé de Cours à l'Institut de  
Droit d'Alger  
- Université d'ALGER -

1) L'étude de la coopération aéronautique maghrébine ne peut être menée qu'avec prudence et circonspection. En particulier, il convient d'avoir égard aux errements auxquels a conduit le traité AIR AFRIQUE : des intentions très généreuses au départ, même relayée par une volonté politique incontestable, peuvent susciter de graves désillusions, si elles sous estiment les contraintes techniques souvent très grandes dans le domaine de la coopération aérienne internationale.

2) Il est vrai que les avantages de la coopération pour chacun des pays concernés sont importants surtout dans le domaine financier dans la mesure où la mise en commun des capacités aériennes des pays membres permettra de réaliser d'importantes économies aussi bien en monnaie locale qu'en devises étrangères.

3) En outre, l'idée de créer des Sociétés d'économie mixtes (SEM), dans le domaine aéronautique, est séduisante. Elle est susceptible de dynamiser la coopération dans ce domaine, mais il ne faut pas perdre de vue les risques de blocage que comporte toute forme de coopération institutionnalisée de façon trop rigide. Il faut, tout en s'assignant des objectifs ambitieux, conserver le maximum de souplesse aux formules de coopération et ce, afin de ne pas connaître les difficultés suscitées, par l'application du traité AIR AFRIQUE.

4) La meilleure approche serait d'adopter, avec éventuellement des variantes, et si cela correspond à la volonté politique commune, le modèle (SAS) Scandinavian Air System, c'est à dire procéder à la création d'une sorte de consortium qui serait une société autonome, ayant ou non la forme d'une société commerciale, sans que nécessairement cette forme soit reconnue dans chacune des législations des pays concernés.

5) Il n'est pas nécessaire que ce consortium ait la personnalité juridique mais il serait suffisant qu'il soit soumis aux règles du droit commercial et celles du droit public à la fois conformément à la convention elle même et conformément aux accords aériens conclus par les Etats maghrébins avec des

Etats tiers. Enfin, le consortium doit se fixer comme objectif de répartir au mieux ses activités commerciales entre les pays maghrébins.

Il va de soi, cependant que les Etats maghrébins devraient accorder des garanties financières aux compagnies membres de la société qui tiendraient compte de la dévaluation et de la réévaluation de chacune des monnaies maghrébines. En outre, il conviendrait de prendre en compte les risques de déficit qu'une compagnie nationale pourrait avoir à supporter. Le jeu de la garantie devrait s'exercer également, en ce qui concerne l'équilibre des déficits d'exploitation de la société intermaghrébine.

6) Comme on le voit, des possibilités techniques et financières de réussite d'une coopération aérienne maghrébine à la fois réaliste et ambitieuse existent. Il conviendra toutefois de laisser une importante autonomie à la société commune et aux compagnies nationales.

7) L'échec d'AIR AFRIQUE tenait, entre autres raisons, au mécanisme mis en place qui était essentiellement politique. Il n'existait pas, véritablement un système de coordination des politiques aéronautiques et il faut se rappeler que les attributions du Comité des ministres institué par le traité créant AIR AFRIQUE étaient purement consultatives et que chaque Etat entendait conserver les pouvoirs de décision qui lui appartenaient en propre.

Il faudra garder à l'esprit les facteurs ayant perverti l'autonomie de gestion de la compagnie multinationale et veiller à ce que des données purement politiques ne viennent pas interférer dans la gestion de l'organisme.

8) Les regroupements régionaux ont parfois tendance à politiser le transport aérien international soit au sein de ces regroupements soit avec les compagnies aériennes tierces. Ceci posé, il est clair que le bilatéralisme ou l'unilatéralisme dans le domaine aérien comporte de sérieux inconvénients et place en situation de grande vulnérabilité les compagnies des pays du tiers monde qui ont à faire face aujourd'hui, non seulement aux compagnies aériennes internationales dont les moyens financiers et techniques sont gigantesques mais également doivent affronter la dérèglementation qui les pénalisent lourdement.

9) Ces réserves posées, il y a lieu de suggérer quelques possibilités de coopération intermaghrébine sur le plan technique et financier qui paraissent réalisables à court et moyen terme.

10) De manière plus précise encore, la recherche de la standardisation des appareils permettra un meilleur traitement des moyens. Le partage des tâches entre compagnies nationales avec, comme corollaire la spécialisation, devrait rechercher une division équitable du travail et l'adoption de méthodes de travail identiques.

11) Il faut cependant se rendre compte que ces résultats techniques sont étroitement subordonnés à la mise en place d'institutions qui devront fonctionner harmonieusement.

- 1) Agences centrales chargées d'études, du planning et de l'approvisionnement qui agissent selon leurs propres méthodes dans le cadre de procédures administratives et de budgets définis en commun.
- 2) Un organe de gestion qui composé, d'un comité directeur s'occupant de la politique générale de la répartition des tâches entre les parties et du développement à long terme du groupe.
- 3) Des règles d'utilisation et des procédures d'opérations communes.

Il faudra probablement du temps avant que ces institutions puissent exercer pleinement leurs attributions. Lorsqu'elles seront rodées, elles pourront s'assigner comme objectifs : (a) la création d'une flotte homogène ; (b) la constitution d'un pool pour les moteurs et principaux accessoires ; (c) l'établissement de programmes d'entretien identiques.

Pour autant, les défis que les compagnies des Etats maghrébins, individuellement ou collectivement, se doivent de relever ne manquent pas.

- 1) Manque actuel de ressources humaines. Il n'existe pas suffisamment de cadres en mesure de maintenir les standards internationaux de service.
- 2) Nécessité de faire appel à l'assistance étrangère.
- 3) Nécessité de rechercher des possibilités de financement notamment en ce qui concerne le renouvellement de la flotte aérienne.
- 4) Nécessité de créer des institutions techniques, renforcer et moderniser celles qui existent et améliorer l'infrastructure au sol.
- 5) Nécessité d'organiser rationnellement le flux touristique aussi bien ceux qui proviennent des Etats maghrébins que ceux qui viennent de l'extérieur.
- 6) Nécessité de procéder à la création et à l'exploitation en commun des centres de formation.

12) La réussite de la coopération aéronautique maghrébine ne dépend pas seulement de la qualité de la collaboration entre les compagnies ni même de l'autonomie dont elles sont susceptibles de jouir à l'avenir. Cela restera notoirement insuffisant si l'on veut promouvoir une véritable coopération aérienne à l'échelle régionale.

Il faudra également que les institutions chargées de promouvoir le tourisme, la culture et en particulier les organismes bancaires se considèrent comme parties prenante à cette vaste entreprise. Il est à peine besoin de souligner que sans le concours des banques, du ministère des finances, des organismes chargés de la formation professionnelle, de l'enseignement, des collectivités locales de chacun des pays concernés, la coopération maghrébine risque de connaître de sérieuses limites.

13) La coopération aérienne, dans le cadre du multilatéralisme n'a pu réussir que grâce à l'association de multiples organes institutionnels.

14) Associer les institutions financières, bancaires, les organismes

d'épargnes, pour ce qui concerne la coopération aéronautique maghrébine permettrait de créer :

- a) Une banque de données ;
- b) Une agence maghrébine pour le financement d'achat d'aéronefs ;
- c) Une agence de crédit bail ;
- d) Une agence de coordination pour une utilisation optimale des flottes aériennes maghrébines ;
- e) Un comité de contrôle de fascination.

15) La coopération avec d'autres compagnies internationales pourrait également être envisagée, aussi bien avec des compagnies aériennes ou celles de certains pays méditerranéens.

On peut envisager des réalisations concrètes communes et il est sans doute possibles d'en dresser la liste. Mais l'objectif est nécessairement limité.

16) Dans le cadre de la constitution d'un espace industriel méditerranéen. Il est peut être possible de réfléchir à la mise en place avec certains pays d'accords de services de trafic au sol et d'assistance en escale, des accords relatifs à l'entretien, des accords de représentation commerciale, des accords d'affrètement, des accords de partage de capacités, des accords de pool voire même, mais cela mériterait une réflexion approfondie, des accords de copropriété et d'exploitation conjointe.

En outre, il y a lieu de rappeler que l'Algérie a conclu des accords bilatéraux avec la Tchécoslovaquie et qu'une coopération maghrébine avec des pays comme l'Inde et le Brésil, actuellement mise en œuvre dans de nombreux secteurs économiques peut être étendue dans le domaine aéronautique. Il est également possible d'encourager des expériences de même nature avec les pays arabes.

En ce qui concerne les pays d'Afrique, c'est la lutte antiacridienne qui revêt aujourd'hui une importance fondamentale et qui impose la mise en place d'instruments de coopération adéquats. On pourrait envisager d'autres formes de coopérations avec les Etats africains.

17) Les conditions du succès de la coopération aéronautique maghrébines reposent sur un certain nombre de principes clairs qui s'inspirent des expériences étrangères et qui peuvent être ramenés à ceux-ci :

- 1) Les compagnies nationales doivent renoncer à leur autonomie ;
- 2) Il convient de créer une sorte de marché commun aux cinq Etats ;
- 3) Il n'est pas nécessaire qu'il y ait un siège social ;
- 4) Le consortium ne devrait pas avoir la personnalité morale. Il pourrait s'agir d'un organisme doté d'un capital propre, d'organes (conseil d'administration, comité exécutif) et d'une complète autonomie de gestion.

- 5) Les droits de trafic, accordés à chacune des compagnies ne peuvent d'une façon automatique être exercés par les autres.
- 6) Il convient de régler la question des accords passés avec des compagnies tierces. A cet égard, on peut se demander si l'idée d'accords séparés est acceptable et réaliste. Il est possible qu'une partie tierce pourrait désirer ne conclure d'accords qu'avec une seule compagnie nationale ;
- 7) Il est clair cependant que la multiplication d'une telle pratique rendrait l'exploitation de la compagnie maghrébine très difficile.
- 18) Quelque soit l'opinion que l'on ait de ce système, un certain nombre d'hypothèques doivent être levées si l'on veut atteindre les résultats suivants :
  - a) Répartition plus économique de lignes ;
  - b) Position internationale plus forte ;
  - c) Meilleure utilisation du matériel ;
  - d) Souci d'économie d'investissements.
- 19) A l'heure où l'idée de coopération maghrébine redevient réalité, avec pour la première fois l'existence de possibilités concrètes. Le domaine aéronautique est un de ceux où cette coopération pourrait être la plus efficace.
- 20) L'étude qui fut menée naguère par le Comité Permanent Consultatif Maghrébin (CPCM) proposant la création d'une compagnie commune n'a pu aboutir pour des raisons autant techniques que politiques. Le souci de centraliser les politiques de chacune des compagnies afin de réaliser une économie aussi bien dans la maintenance et l'entretien des aéronefs.
- 21) L'ensemble de ces projets qui ont avorté peuvent aujourd'hui être mis en œuvre en raison de l'importance et de l'expansion acquises par les réseaux aériens des Etats du Maghreb. La circonstance que les compagnies maghrébines, chacune en ce qui la concerne, éprouvent d'assez sérieuses difficultés à desservir certaines lignes africaines notamment, rend indispensable la mise en place d'une structure commune. Le réseau de liaisons vers l'Afrique, s'il devait être commun aux Etats du Maghreb permettrait à coup sûr de créer les conditions d'un meilleur équilibre financier pour chaque compagnie maghrébine.
- 22) Mais c'est certainement la création de sociétés mixtes qui est de nature à développer les relations de coopération bilatérale. La conclusion par l'Algérie d'accords créant des sociétés mixtes avec la Tunisie, la Mauritanie et la Libye est en ce sens. Ces sociétés sont bilatérales et l'effort consenti en faveur d'une harmonisation des stratégies aéronautiques n'est pas suffisant dans la mesure où le domaine des transports aériens est celui où la coopération régionale peut avoir l'impact le plus sérieux et le plus profond.
- 23) Il reste que le souci de parvenir à l'instauration de cette coopération dans le domaine aéronautique de la part des Etats va de pair avec celui consistant à éviter les erreurs commises par les dirigeants africains dans le cadre d'AIR AFRIQUE.

Il convient donc d'opter pour des formules qui contiennent un maximum de souplesse et qui abandonnent la plus large autonomie possible aux opérations économiques.

24) En particulier, les autorités politiques des Etats maghrébins, concernant la mise en place d'un cadre collectif de décision et d'action, devraient renoncer à intervenir systématiquement. Il faut permettre aux responsables de la structure maghrébine future, d'apprécier les capacités propres des différentes compagnies, l'état du marché et les possibilités de coopération avec les Etats désireux de participer au développement des activités de la compagnie maghrébine (Brésil, Tchécoslovaquie, etc).

Les pouvoirs publics ont manifesté la volonté de créer un cadre maghrébin dans le domaine de l'aéronautique. Il appartient aux gestionnaires, qui sont par vocation en charge des problèmes de fond, de proposer les structures et les instruments les plus adéquats.



BORDEREAU DE SAISIE

**C.N.D**

MAROC



ISSN	
NONAT A 110	
NAC A 090	015503
CODBI A 121	
COTRA A 122	

TYPRSI A 14	T	G	S	R
NOAP A 142				
NACAP A 143				

CODUD										
INDEX A 010										
NAME A 020										
STATUT A 150	C	D	PAYS PROC. A 160	MA	TYPE BIBL. A 171					
INDICATEURS BIBLIOGRA- PHIQUES	REUNION	DICTIONNAIRE	CONGRES NUMERIQUES	THESE	TEXTE LEGISLATIF	BIBLIOGRAPHIE	CARTES INCLUDES	RESUME	NOTI CONVEN- TIONNEL	
A 172	(K)	L	N	U	W	Z	Y	E	V	R

NIVUD A 131	(A)	M	C	NIVSO A 132	M	C	(S)
----------------	-----	---	---	----------------	---	---	-----

UNITE DOCUMENTAIRE (A/A/C)	A 120 AUTEUR ET AFFIL	MEBROUKINE, Ali / Université d'Alger / Institut de Droit d'Alger / DZ
	A 220 COLLEC- TIVITE AUTEUR	
	A 230 TITRE UD	Les instruments juridiques de la coopération aéronautique maghrabine
	A 240 A 250	TITRES TRADUITS . . . . Utiliser le bordereau 2 : données complémentaires

SOURCE : DOCUMENT GENERIQUE (M/C/S/)	A 310 AUTEUR		
	A 320 COLLEC- TIVITE AUTEUR		
	A 330 TITRE DOCUM GENER		
	A 340	TITRE GENERIQUE . . . utiliser le bordereau 2 : données complémentaires	
	A 410 TITRE PUBLIC EN SERIE	AL Maghrabine : Revue Universitaire de Etudes Juridiques Economiques et Politiques	
A 420 VOLNUM	no. 6	A 430 ISSN	0854-3015

NOTES D'INDEXATION

DATIN D 100	
DATSA D 110	
DATMI D 120	

--



A 540 LGEUD	Fr	A 560 LANRES	
A 611 NEDIT	Face des Sc. Jur. Econ. et Soc.		
A 612 VEDIT	Oujda	A 613 CPEDI	M:A - :-
A 620 DATE	1990	A 630 ANNEE	1:9:0
A 641 COLLP	p. 201 - 206	A 642 COLLN	
A 650 NODOC			
A 660 ISDN		A 670 EDITN	
A 711 REUNN	Colloque : Pays de l'Union du Maghreb Arabe, structures et relations		
A 712 REUNV	Oujda	A 713 REUNP	M:A
A 720 THESE		A 714 REUND	16-17 fev. 1990
A 730 A 740	Brevet : utiliser le bordereau 2 "Données complémentaires" Projet		
A 810 DISPO		A 820 NOTES	

ZONES B ET C

B 110 ISC COGEO	;;;;	-	;;;;	-	;;;;	-	;;;;	-	;;;;
--------------------	------	---	------	---	------	---	------	---	------

B 120 à B 176 : utiliser le Bordereau 2

B 210 - DFSC:

/MAGHREB/, /REGLEMENTATION/, /UMMA/,  
/COOPERATION BILATERALE/, /AERONAUTIQUE/.

B 520-RESUM

L'edification du Maghreb Arabe passe par une cooperation dans le domaine aeronautique basee sur une structure adaptee de moyens juridiques adequats propres aux realites des differents pays du Maghreb.

MAROC - Codes spécifiques

C 420 GLG		C 410 GEO											
C 440 STR		C 430 HYL											
C 450 BOT													
C 460 CHR													
C 470 OFF													
C 480 STAT													

12-69/101/509/1990

م. د. ك. م. د.

**FIN**

النهاية

**10**

مشاهد

**VUES**