



**COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE**  
**30<sup>e</sup> SESSION PLÉNIÈRE DE LA CAFAC**  
(LIVINGSTONE, ZAMBIE, 4 – 5 DÉCEMBRE 2018)

**Point 12 : État des signatures et des ratifications de la Constitution de la CAFAC et les textes modificatifs**

**REQUÊTE AUX FINS DE SIGNATURE ET DE RATIFICATION DES INSTRUMENTS DE DROIT AÉRIEN INTERNATIONAL PRIORITAIRES**

(Note présentée par le Secrétariat)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note de travail fournit des informations sur l'état des signatures et des ratifications de certains instruments de droit aérien international prioritaires qui amélioreront la sécurité et la sûreté de l'aviation, et la régularité du transport aérien sur le continent, ainsi que le nombre de sièges actuellement occupés par les États africains au Conseil de l'OACI et à la Commission de navigation aérienne.

**La Plénière est invitée à :**

- a) Prendre note de la teneur de la présente note de travail.
- b) Exhorter les États membres à sensibiliser leurs autorités compétentes sur ces questions.
- c) Demander instamment aux États membres d'accélérer la signature et la ratification des instruments en conformité avec les résolutions de l'Assemblée de l'OACI.
- d) Demander l'aide de l'OACI et/ou du secrétariat de la CAFAC, si nécessaire.

**1. INTRODUCTION**

Les textes suivants classés par ordre de priorité pour ratification sont d'une très grande importance pour le développement de l'aviation civile africaine, et en les ratifiant, les États africains amélioreraient la sécurité, la sûreté et la régularité du transport aérien, et contribueraient à l'intégration du continent par l'intermédiaire de l'aviation. Cela améliorera également la participation des États africains au Conseil de l'OACI et à la Commission de navigation aérienne.

**2. ANALYSE**

**a) CINQUIÈME amendement de l'article 50 (a) et troisième amendement de l'article 56**

Dans les lettres de l'OACI aux États LE 3/1.2, LE 3/1.21-17/2 du 20 janvier 2017, la Secrétaire Générale de l'OACI a attiré l'attention toute particulière des gouvernements des États contractants sur la mise en œuvre en tant que de besoin des Résolutions A39-5 et A32-7 de l'Assemblée, dans lesquelles il était instamment demandé aux États contractants de ratifier de

toute urgence les deux protocoles portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale, respectivement.

Le cinquième amendement à l'Article 50 (a) de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* prévoit de porter de trente-six à quarante le nombre des membres du Conseil ; le Protocole portant amendement de l'Article 56 de la Convention quant à lui demande de porter de dix-neuf (19) à vingt-et-un (21) le nombre des membres de la Commission de navigation aérienne.

Le texte initial de la Convention prévoyait un Conseil composé de vingt-et-un (21) membres. Ceci a été par la suite amendé, portant le nombre des membres à vingt-sept (27) en 1961, à trente (30) en 1971, puis à trente-trois (33) en 1974, et à trente-six (36) en 1990.

Le troisième amendement de l'Article 56 invite à porter de dix-neuf (19) à vingt-et-un (21) le nombre des membres de la Commission de navigation aérienne. Le texte initial de la Convention prévoyait une Commission de navigation aérienne composée de douze (12) membres. Ceci a été par la suite amendé, portant le nombre des membres à quinze (15) en 1971 et à dix-neuf (19) en 1989.

#### **Principales raisons de ratifier l'Article 50 (a) :**

Compte tenu de l'augmentation du nombre des membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'expansion et l'importance croissante du transport aérien international pour les économies nationales dans de nombreux pays, une composition élargie du Conseil a pour but d'assurer un meilleur équilibre au moyen d'un accroissement de la représentation des États contractants.

#### **Principales raisons de ratifier l'Article 56**

Compte tenu de l'augmentation du nombre des membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), une composition élargie de la Commission de navigation aérienne a pour but de s'assurer que la Commission peut s'appuyer sur l'expertise et l'expérience découlant des compétences et connaissances opérationnelles variées des États contractants.

S'agissant de la région Afrique, seuls trois (3) États contractants ont à ce jour signé les deux amendements.

#### **b) *Convention de Montréal de 1999***

En outre, par la lettre aux États LE 3/38.1.17/25 du 2 mars 2017, la Secrétaire Générale de l'OACI invitait les États contractants à mettre en œuvre la Résolution A 39-9 de l'Assemblée en ratifiant la Convention de Montréal de 1999, si ce n'est déjà fait.

Dans sa Résolution A38-20, l'Assemblée de l'OACI a exhorté tous les États à soutenir et à encourager l'adoption universelle de la Convention de Montréal de 1999, et a demandé instamment à tous les États qui ne l'ont pas encore fait de devenir partis à l'instrument le plus rapidement possible.

Elle a rappelé que l'instrument, qui est entré en vigueur en novembre 2003, est considéré comme un régime consolidé, uniforme, juste et efficace, et visait à remplacer l'ensemble disparate d'instruments qui ont été élaborés depuis la Convention de Varsovie de 1929. Au 11 septembre 2018, la Convention de Montréal a été ratifiée par trente-quatre (34) États africains. **La liste de la situation est jointe en Annexe (ANNEXE WP/08/B).**

**c) *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale (Convention de Beijing) et le Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (Protocole de Beijing), tous les deux faits à Beijing le 10 septembre 2010.***

Par d'autres lettres aux États LE 3/44, LE 3/45-17/26 du 2 mars 2017, la Secrétaire Générale de l'OACI invitait les États contractants à mettre en œuvre la Résolution A 39-10 de l'Assemblée en ratifiant la Convention de Beijing et le protocole de Beijing.

Elle a rappelé que ces instruments sont considérés comme un élargissement et un renforcement du régime de sûreté aérienne pour résoudre les menaces nouvelles et émergentes.

Dans sa Résolution A38-19, l'Assemblée de l'OACI a exhorté tous les États à soutenir et à encourager l'adoption universelle de la Convention de Beijing et le Protocole de Beijing, et à les signer et les ratifier le plus rapidement possible.

**d) *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, fait à Montréal le 4 avril 2014***

Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, fait à Tokyo le 14 septembre 1963 (Convention de Tokyo, 1963). Ce Protocole élargit les critères de compétences en reconnaissant, sous certaines conditions, la compétence de l'État de débarquement et l'État d'origine de l'exploitant pour exercer une compétence en ce qui concerne des infractions et actes commis à bord d'un aéronef. La mise en place de cette compétence à l'égard des infractions est obligatoire si les critères exposés dans le Protocole sont remplis.

Élargir la portée de la compétence en le rendant obligatoire renforcera les capacités des États à enrayer l'augmentation de la gravité et la fréquence de comportements perturbateurs à bord d'un aéronef.

Le Protocole étend la reconnaissance juridique et certaines protections aux agents de sûreté à bord. Il contient également certaines dispositions abordant des questions telles que la coordination entre les États, un procès et à un traitement équitable, et le droit au recouvrement des fonds conformément à la législation nationale.

**e) *La Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et le Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipements aéronautiques – Le Cap, novembre 2001 (les instruments du Cap)***

L'idée maîtresse de ces instruments est de fournir des moyens plus faciles et rapides pour un bailleur ou débiteur-hypothécaire d'un aéronef ou objet de réaliser sa garantie au cas où le preneur ou le créancier hypothécaire ne peut payer. Au moyen de cette Convention/ce Protocole, les équipements aéronautiques peuvent constituer en eux-mêmes une garantie pour le financement de leur acquisition. Les instruments offrent des perspectives de réduction considérable des coûts du financement de l'aéronef, et lorsqu'il est incorporé, sa valeur serait inestimable pour le renouvellement de la flotte par les compagnies aériennes africaines.

Un bureau d'immatriculation international sous l'égide de l'OACI, basé à Dublin (Irlande), a été mis sur pied. Le bureau est informatisé, fonctionne en temps réel, 24/24 et tient un répertoire,

lequel classe les garanties par priorité. Tout pays peut avoir son propre point d'entrée nationale.

### **3. CONCLUSION**

Il est apparu que l'implication d'experts nationaux est souhaitée pour sensibiliser leurs autorités compétentes respectives sur la signature et la ratification des instruments de droit aérien international mentionnés ci-dessus. Par conséquent, il est recommandé que les experts des États membres de la CAFAC effectuent ici une démarche spécifique en expliquant à leurs autorités la valeur et les avantages de la ratification des instruments de droit aérien international ci-dessus et d'autres, avec l'objectif de garantir leurs ratifications rapides.

La situation de la ratification des instruments de droit aérien international par les États africains est jointe à la présente note de travail à l'Annexe (**ANNEXE WP/08/C**).

### **4. SUITE A DONNER PAR LA PLÉNIÈRE**

La Plénière est invitée à :

- a) Prendre note des informations fournies ci-dessus ;
- b) Exhorter les États membres de la CAFAC à signer/ratifier/adhérer, et à incorporer les instruments de droit aérien international mentionnés ci-dessus dans leur législation nationale.



## ANNEXE WP/08/A

### PROJET DE RÉSOLUTION

#### *La Plénière,*

**Prend note** du rapport sur l'état de la ratification par les États africains partis à la Convention relative à l'aviation civile internationale, des instruments de droit aérien international prioritaires suivants :

- a) Les Protocoles portant amendement des Articles 50 (a) et 56 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, signés à Montréal le 6 octobre 2016
- b) *La Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, fait à Montréal le 28 mai 1999* (Convention de Montréal de 1999)
- c) *La Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale (Convention de Beijing) et le Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (Protocole de Beijing)*
- d) *Le Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, fait à Montréal le 4 avril 2014 (Protocole de Montréal)*
- e) *La Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipements aéronautiques – Le Cap, novembre 2001 (les instruments du Cap)*

**Reconnaît** qu'il est vivement souhaitable que les conventions et protocoles susmentionnés lorsqu'ils auront été ratifiés par les États membres africains renforcent la sécurité, la sûreté, la régularité du transport aérien sur le continent, ainsi que la participation des États africains aux travaux du Conseil de l'OACI et de la Commission de navigation aérienne ;

**Demande instamment** aux États membres de la CAFAC de ratifier/adhérer de toute urgence aux conventions et protocoles mentionnés ci-dessus conformément aux résolutions correspondantes de l'Assemblée de l'OACI et de les incorporer dans leur législation nationale ;

**Recommande** aux États membres de demander l'aide de l'OACI et du secrétariat de la CAFAC, si nécessaire ;

**Charge** le secrétariat de la CAFAC de continuer à sensibiliser les États membres sur la nécessité de ratifier/adhérer aux conventions et protocoles ci-dessus, ainsi que tous les autres conventions et protocoles de l'OACI.

**STATUS OF AFRICAN STATES WITH REGARD  
TO CERTAIN INTERNATIONAL AIR LAW INSTRUMENTS**  
(as at 11 September 2018)

	Montreal Convention 1999 (132 Parties)	Cape Town Convention 2001 (74 Parties)	Aircraft Protocol 2001 (74 Parties)	Beijing Convention 2010 (26 Parties)	Beijing Protocol 2010 (27 Parties)	Montréal Protocol 2014 <sup>1</sup> (14 Parties)	Protocols 50(a) and 56 2016 <sup>2</sup> (24 Parties)
<b>Algeria</b>							
<b>Angola</b>		X	X	X			
<b>Benin</b>	X			X	X		
<b>Botswana</b>	X						
<b>Burkina Faso</b>	X	X	X				
<b>Burundi</b>							
<b>Cabo Verde</b>	X	X	X				
<b>Cameroon</b>	X	X	X				
<b>Central African Republic</b>							
<b>Chad</b>	X						
<b>Comoros</b>							
<b>Congo</b>	X	X	X		X	X	X
<b>Côte d'Ivoire</b>	X	X	X	X	X	X	
<b>Democratic Republic of the Congo</b>	X	X	X				
<b>Djibouti</b>							
<b>Egypt</b>	X	X	X			X	X
<b>Equatorial</b>	X						

	Montreal Convention 1999 (132 Parties)	Cape Town Convention 2001 (74 Parties)	Aircraft Protocol 2001 (74 Parties)	Beijing Convention 2010 (26 Parties)	Beijing Protocol 2010 (27 Parties)	Montréal Protocol 2014 <sup>1</sup> (14 Parties)	Protocols 50(a) and 56 2016 <sup>2</sup> (24 Parties)
<b>Guinea</b>							
<b>Eritrea</b>							
<b>Eswatini</b>	X	X	X	X	X		
<b>Ethiopia</b>	X	X	X				
<b>Gabon</b>	X	X	X			X	
<b>Gambia</b>	X				X		
<b>Ghana</b>	X			X	X	X	
<b>Guinea</b>							
<b>Guinea-Bissau</b>							
<b>Kenya</b>	X	X	X				
<b>Lesotho</b>							
<b>Liberia</b>							
<b>Libya</b>							
<b>Madagascar</b>	X	X	X				
<b>Malawi</b>		X	X				
<b>Mali</b>	X			X	X		
<b>Mauritania</b>							
<b>Mauritius</b>	X						
<b>Morocco</b>	X						
<b>Mozambique</b>	X	X	X	X	X	X	X
<b>Namibia</b>	X	X	X				
<b>Niger</b>	X						
<b>Nigeria</b>	X	X	X				
<b>Rwanda</b>	X	X	X				

	Montreal Convention 1999 (132 Parties)	Cape Town Convention 2001 (74 Parties)	Aircraft Protocol 2001 (74 Parties)	Beijing Convention 2010 (26 Parties)	Beijing Protocol 2010 (27 Parties)	Montréal Protocol 2014 <sup>1</sup> (14 Parties)	Protocols 50(a) and 56 2016 <sup>2</sup> (24 Parties)
<b>Sao Tome and Principe</b>							
<b>Senegal</b>	X	X	X			X	
<b>Seychelles</b>	X	-- <sup>3</sup>					
<b>Sierra Leone</b>	X	X	X	X	X		
<b>Somalia</b>							
<b>South Africa</b>	X	X	X				
<b>South Sudan</b>							
<b>Sudan</b>	X						
<b>Togo</b>	X	X	X				
<b>Tunisia</b>							
<b>Uganda</b>	X			X	X	X	
<b>United Republic of Tanzania</b>	X	X	X				
<b>Zambia</b>							
<b>Zimbabwe</b>		-- <sup>3</sup>					
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>3</b>

<sup>1</sup> Not in force. To enter into force, the Montréal Protocol 2014 requires 22 ratifications.

<sup>2</sup> Both protocols not in force. To enter into force, the 2016 Protocols amending Articles 50 (a) and 56 of the Chicago Convention each require 128 ratifications.

<sup>3</sup> The Convention shall enter into force for this State as applied to aircraft equipment when it accedes to the Aircraft Protocol.