

DECRET N° 2015-138 DU 13 AVRIL 2015

portant transmission à l'Assemblée Nationale, pour autorisation de ratification ou d'Adhésion, de huit (08) Traités, Conventions et Protocoles de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

**LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,
CHEF DE L'ETAT,
CHEF DU GOUVERNEMENT,**

- Vu** la loi n° 90-32 du 11 décembre 1990 portant Constitution de la République du Bénin ;
- Vu** la proclamation, le 29 mars 2011 par la Cour Constitutionnelle, des résultats définitifs de l'élection présidentielle du 13 mars 2011 ;
- Vu** le décret n° 2014-512 du 20 août 2014 portant composition du Gouvernement ;
- Vu** le décret n° 2012-196 du 03 juillet 2012 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère des Affaires Etrangères, de l'Intégration Africaine, de la Francophonie et des Béninois de l'Extérieur ;
- Vu** les Traités, Conventions et Protocoles de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale signés par la République du Bénin ;
- Sur** proposition du Ministre des Affaires Etrangères, de l'Intégration Africaine, de la Francophonie et des Béninois de l'Extérieur ;
- Le** Conseil des Ministres entendu en sa séance du 26 février 2015,

DECRETE :

Les Traités, Conventions et Protocoles de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, signés par la République du Bénin, seront présentés à l'Assemblée Nationale, pour autorisation de ratification et ou d'adhésion, par le Ministre des Affaires Etrangères, de l'Intégration Africaine, de la Francophonie et des Béninois de l'Extérieur, le Ministre des Travaux Publics et des Transports et le Ministre Chargé des Relations avec les Institutions, qui sont, individuellement ou conjointement, chargés d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

EXPOSE DES MOTIFS

**Monsieur le Président de l'Assemblée Nationale,
Mesdames et Messieurs les Députés,**

I- Présentation des Accords

L'étude des Traités, Conventions et Protocoles de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale signés par la République du Bénin présentés à l'Assemblée Nationale, pour autorisation de ratification ou d'adhésion, s'articulera autour de deux (2) points que sont : la genèse et le contenu des Accords.

A- Genèse des Accords

Le Bénin a ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, le 07 décembre 1944. Cette convention crée en son article 43, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

A l'instar des 191 autres Etats membres de ladite Organisation, le Bénin s'est engagé à adopter et à respecter les Normes et Pratiques recommandées que l'Organisation édicte afin d'assurer le développement sûr et ordonné du transport aérien international.

La Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur l'aéronef a été conclue à Genève, le 19 juin 1948, conformément aux recommandations de la Conférence de l'aviation civile internationale tenue à Chicago, en novembre et décembre 1944. Quant à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques, ils ont été adoptés lors de la Conférence diplomatique qui s'est tenue au Cap (en Afrique du Sud), du 29 octobre au 16 novembre 2001, sous les auspices de l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé (UNIDROIT) et de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). La Convention est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2001 et son Protocole le 1^{er} mars 2006.

Par ailleurs, l'escalade mondiale des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile et le développement de nouvelles formes de menaces à son encontre ont conduit l'OACI à renforcer le cadre juridique de la coopération internationale dans le but de prévenir et de réprimer lesdits actes. C'est dans ce cadre que de nouvelles conventions ont été élaborées pour parer à la menace sans cesse grandissante, l'aviation étant une cible de premier choix pour les auteurs des actes d'intervention illicite.

Cette volonté de fédérer les Etats autour d'un objectif commun qui est le développement sûr et ordonné du transport aérien international s'est manifestée par les dix sept (17) pays africains membres de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) qui ont décidé de se regrouper pour créer à N'Djamena, le 20 janvier 2012, une organisation internationale de

coordination et de supervision de la sécurité de l'aviation civile, dénommée « Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC) ».

Suite à des audits de supervision de sécurité diligentés par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), en 2006, le Comité des Ministres, Organe suprême de l'Agence, a décidé, lors d'une réunion à Bamako (Mali), de procéder à la révision des textes de base de l'ASECNA. Ledit Comité a adopté, le 12 janvier 2010, au cours d'une session extraordinaire tenue à Ouagadougou (Burkina Faso), la Convention de Dakar révisée et sept (07) Annexes faisant partie intégrante de la Convention. Cette Convention, pour avoir été révisée, modifie d'office les autres Protocoles et traités de l'OACI.

B- Contenu des Accords

1. Protocoles portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale

Les amendements des articles de la Convention portent sur le fonctionnement de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). En effet, l'article 93 bis complète les articles 91, 62 et 93 en ce qui concerne les conditions et modalités de maintien, de retrait et de réattribution de la qualité d'Etat membre de l'Organisation. Ensuite, l'article 45 donne faculté à l'Assemblée de décider du siège permanent de l'Organisation. Les articles 49, point e et 61 tiennent compte de la pluralité des budgets annuels. Enfin, l'article 48 point a donne pouvoir à l'Assemblée pour voter les budgets annuels et déterminer le régime financier de l'Organisation.

Les paragraphes, textes arabe et chinois, constituent les amendements de la Convention pour permettre aux versions arabe et chinoise de ladite Convention de faire également foi.

2. La Convention relative à la reconnaissance des droits sur l'aéronef, signée à Genève, le 19 juin 1948

La Convention a posé les bases d'une reconnaissance internationale des droits sur l'aéronef. Elle définit à l'article I son champ d'application et prévoit que les droits constitués sur l'aéronef doivent faire l'objet d'une inscription sur un même registre pour permettre leur reconnaissance. Dans ce cadre, elle établit le rang et l'ordre chronologique desdits droits sur l'aéronef (articles IV à VI). Les effets sur les droits de la vente forcée de l'aéronef sont précisés aux articles VII à IX. La Convention prévoit également que les droits peuvent être constitués sur des éléments de l'aéronef.

Par ailleurs, il faut noter que la Convention ne s'applique pas aux aéronefs affectés aux services militaires, de douane ou de Police. Les lois nationales sont d'application en ce qui concerne les mesures d'ordre administratif et judiciaire. Les dispositions finales relatives à la ratification, l'adhésion et la dénonciation figurent aux articles XVII à XXII.

3. *Traité relatif aux Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC) signé à N'Djamena, le 20 janvier 2012.*

Les « Autorités Africaines et Malgaches de l'Aviation Civile » (AAMAC) constituent une organisation internationale de coordination et de supervision de la sécurité de l'aviation civile.

Structuré en sept (07) chapitres précédés par un Préambule et suivis du Protocole relatif aux privilèges et immunités des AAMAC, le Traité qui consacre la création de cette organisation régionale vise à :

- établir et maintenir un niveau régional uniforme de sécurité acceptable ;
- aider les Parties à remplir leurs obligations au titre de la Convention de Chicago ;
- promouvoir l'efficacité et l'uniformité dans les processus réglementaire et de certification de façon à éviter la multiplication des certifications ;
- garantir un niveau uniforme de protection de l'environnement.

Pour ce faire, elle s'est dotée de deux (2) principaux organes, à savoir le Conseil et le Secrétariat exécutif. Le Conseil a, entre autres, pour attribution de définir la politique générale et la stratégie à long terme des AAMAC, tandis que le Secrétariat Exécutif en représente l'organe opérationnel.

4. *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale et Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à Beijing, le 10 Septembre 2013.*

Le développement de nouveaux types de menaces contre l'aviation civile a amené les Etats à entreprendre des efforts concertés et à développer de nouvelles pratiques de coopération.

C'est ainsi qu'est apparue la nécessité de renforcer le cadre juridique de coopération internationale afin de prévenir et réprimer les actes illicites dirigés contre l'aviation civile. La Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale vient donc répondre à cette nécessité et renforcer l'arsenal juridique existant en matière de répression des actes malveillants contre l'aviation civile internationale.

Dans cette suite logique, les Etats ont estimé que, pour mieux faire face à ces menaces, il était nécessaire d'adopter des dispositions complémentaires à celles de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs.

Lesdites dispositions ont été consignées dans le protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs en vue de réprimer les actes illicites de capture ou d'exercice du contrôle d'aéronefs et d'améliorer l'efficacité de cette convention qui date du 16 décembre 1970.

La signature par le Bénin, le 21 janvier 2013, de cette Convention a consacré son consentement à être lié par les obligations contenues dans cet important instrument juridique. Elle n'est pas encore entrée en vigueur. Aux termes de l'article 40, la Convention entrera en vigueur, le cent quatre-vingtième jour après le dépôt du trente-cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, à la condition toutefois que, dans l'année qui précède, le nombre total de passagers partant des aéroports des Etats qui ont ratifié, accepté ou approuvé la Convention ou qui y ont adhéré soit de 750.000.000 tel qu'il ressort des déclarations faites par les Etats. Si, au moment du dépôt du trente-cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, cette condition n'est pas remplie, la Convention n'entrera en vigueur que le cent quatre-vingtième jour après la réalisation de cette condition.

5. Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs, signée à Montréal, le 02 Mai 2009.

L'objectif principal de cette Convention est de définir et de fixer les conditions d'indemnisation des tiers ayant subi des dommages suite à des événements faisant intervenir des aéronefs en vol.

Elle vient donc moderniser le cadre juridique existant et représente, notamment par la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, signée à Rome le 7 octobre 1952, le protocole portant modification de la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, signée à Montréal le 23 septembre 1978.

Elle traite de la responsabilité de l'exploitant et des questions connexes. Elle traite aussi des conditions d'exonération et de l'exercice des recours.

6. Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs, signée à Montréal, le 02 Mai 2009

Cette Convention vient combler un vide juridique en ce sens qu'il n'existait pas de règles harmonisées régissant les conséquences des actes d'intervention illicite qui font intervenir des aéronefs qui causent des dommages à des tiers ou à des biens.

Ainsi, l'objectif de cette Convention a été de définir les conditions nécessaires afin d'assurer la protection des intérêts des tierces victimes et la nécessité d'une indemnisation équitable, de même que la nécessité de protéger l'industrie du transport aérien des conséquences des dommages causés par des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs.

Outre les responsabilités de l'exploitant et les questions connexes, elle traite aussi, entre autres, de la constitution du Fonds international de l'aviation civile pour la réparation des dommages et des mécanismes de son fonctionnement.

7. Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques, signée au Cap, le 16 novembre 2001.

L'objectif principal de la Convention est de poser des règles efficaces pour le financement des matériels d'équipement mobiles et celui du Protocole aéronautique, de les appliquer aux biens aéronautiques que sont les avions, les moteurs et les hélicoptères dont la valeur nécessite la mobilisation de capitaux importants.

L'article 6 de la Convention précise que « la [...] Convention et le Protocole doivent être lus et interprétés ensemble comme constituant un seul instrument. En cas d'incompatibilité entre la [...] Convention et le Protocole, le Protocole l'emporte ».

La Convention définit ses termes techniques et délimite son champ d'application (chapitre I). Elle prévoit les conditions formelles préalables à la mise en place de garanties internationales réelles au chapitre II et les recours juridiques en cas de non-exécution des obligations qui en découlent au chapitre III. Il traite des questions relatives au système international d'inscription et identifie les effets d'une garantie internationale à l'égard des tiers (chapitre VIII). Elle comporte également des dispositions relatives à la cession des droits accessoires et des garanties internationales (chapitre IX). Elle traite enfin des aspects juridictionnels aux chapitres XIII et des relations entre les conventions. Les dispositions finales sur la ratification, l'adhésion et la dénonciation figurent au chapitre XIX.

Au regard de son objectif, le Protocole dispose d'une structure similaire à la Convention. Il vise à adapter la Convention pour répondre aux exigences particulières du financement aéronautique et étendre son champ d'application aux contrats de vente portant sur des matériels d'équipement aéronautiques.

Il définit également les règles spécifiques à celles contenues dans la Convention.

II-Intérêt du Bénin à ratifier ou à adhérer aux Accords.

Les avantages d'une telle ratification et ou adhésion pour le Bénin se situent à deux (2) niveaux :

A- Au Plan national

De manière générale, la procédure actuelle vient combler un déficit : depuis 2004, le Bénin n'a plus jamais ratifié les instruments juridiques de l'OACI. En ratifiant ou en adhérant aux Traités, Conventions et Protocoles de cette Organisation, le

Bénin régularise son statut d'Etat membre au plan juridique auprès de l'OACI sur les instruments ci-après :

1. Protocoles portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale

Au regard de l'objet des articles amendés qui a trait au fonctionnement de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), il importe de les ratifier.

Il existe six (06) langues officielles à l'OACI. Ce qui justifie la demande de ratification du paragraphe final, texte arabe (Doc 9664) et du paragraphe final, texte chinois (Doc 9722). En effet, le texte arabe est étroitement lié au texte quinquilingue de la Convention, signé à Montréal le 29 septembre 1955. Ainsi, la ratification du protocole concernant le texte arabe permettra l'entrée en vigueur du protocole relatif au texte quinquilingue. Ce faisant, la Convention fera foi dans les langues française, anglaise, espagnole, russe et arabe.

De même, le texte chinois est étroitement lié au texte authentique en six (06) langues de la Convention, signé à Montréal, le 1^{er} octobre 1955. La ratification du protocole concernant le texte chinois entraînera également l'entrée en vigueur du protocole relatif au texte authentique en six (6) langues. Par conséquent, la Convention fera foi dans les langues française, anglaise, espagnole, russe, arabe et chinoise.

Conformément à l'article 2 du Protocole concernant le texte authentique en six (06) langues de la Convention signé à Montréal le 1^{er} octobre 1955, « lorsqu'un Etat Partie au présent Protocole a ratifié ou ratifie ultérieurement un amendement apporté à la Convention aux dispositions de l'article 94, alinéa a) de celle-ci, le texte en langue française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe de cet amendement est réputé se référer au texte faisant également foi dans les six (6) langues qui résulte du présent Protocole. »

*Par ailleurs, le Bénin ayant adhéré à la Convention, l'article V dispose que **l'adhésion d'un Etat après l'entrée en vigueur vaut acceptation du Protocole.** Tandis que l'article VI de la Convention dispose que **l'acceptation du Protocole par un Etat n'est pas considérée comme ratification par cet Etat d'un amendement quelconque de la Convention.***

2. La Convention relative à la reconnaissance des droits sur les aéronefs signée à Genève, le 19 juin 1948

Compte tenu du caractère international du transport aérien et de l'intensité des activités aéronautiques, une reconnaissance internationale des droits sur l'aéronef s'avère nécessaire.

La Convention relative à la reconnaissance des droits sur les aéronefs signée à Genève, le 19 juin 1948, étant déjà entrée en vigueur, le Bénin ne peut qu'y adhérer.

L'adhésion prend effet quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de l'instrument d'adhésion dans les archives de l'organisation de l'aviation civile internationale, conformément à l'Article XXI.

1. *Traité relatif aux Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC) signé à N'Djamena, le 20 janvier 2012*

A travers son adhésion au Traité relatif aux AAMAC, le Bénin entend profiter pleinement de la mutualisation des moyens humains, financiers et matériels recommandée par plusieurs résolutions de l'OACI aux fins de remédier dans les délais aux carences relevées lors des audits du Programme Universel d'Audits de Supervision de la Sécurité (USOAP) de l'OACI.

L'adhésion au Traité permettra donc au Bénin de ne pas rester en marge de cette importante dynamique régionale dont la finalité est d'atteindre le plus haut degré d'uniformité réalisable de sécurité par le biais d'un renforcement de la coopération entre les Etats Parties.

2. *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale et Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*

Les attentats du 11 septembre 2011 aux Etats-Unis ont montré au monde entier que l'aviation civile est devenue une cible vulnérable pour les terroristes dans le but de mener des actions d'éclats et faire de nombreuses victimes. Les actes d'intervention illicites contre l'aviation civile ont connu une forte recrudescence depuis plusieurs décennies. De plus, de nombreux foyers de tension ont vu le jour ou ont refait surface avec l'apparition de groupes terroristes notamment dans la région ouest-africaine.

Face à l'urgence de la situation et à la préoccupation des Etats par le fait que les actes illicites dirigés contre l'aviation civile compromettent la sécurité et la sûreté des personnes et des biens et minent la confiance des peuples du monde dans la conduite sûre et ordonnée de l'aviation civile pour les Etats, il convient que le Bénin procède au plus vite à la ratification ou à l'adhésion à ces instruments juridiques. Ceci permettra au Bénin de renforcer son arsenal juridique en vue de mieux faire face à toutes ces menaces et de réprimer les éventuels actes d'intervention illicites.

3. *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs, signée à Montréal, le 02 mai 2009*

Le Bénin a signé cette Convention le 21 janvier 2013, date de sa mise à jour. Elle n'est pas encore entrée en vigueur. Conformément à l'article 23, la Convention entrera en vigueur le soixantième jour après la date du dépôt auprès du dépositaire

du trente-cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et entre les Etats qui ont déposé un tel instrument.

A cet égard, la ratification par le Bénin à cette Convention lui permet d'assurer la protection des intérêts des victimes et de leur assurer une indemnisation juste lorsque les dommages surviennent sur son territoire, causés par un aéronef en vol dans le cadre d'un vol international, autres que ceux qui surviennent suite à un acte d'intervention illicite.

Elle permet donc au Bénin de disposer d'un cadre légal permettant de traiter efficacement de ces questions.

4. Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs

Les Etats parties à cette Convention étant convaincus que l'adoption de mesures collectives par les Etats en vue d'harmoniser et de codifier les règles régissant la réparation des conséquences des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs en vol est la manière la plus appropriée et la plus efficace de réaliser un équilibre des intérêts, il convient que le Bénin s'inscrive dans la même dynamique en ratifiant cette Convention.

Ceci permettra au Bénin de ne pas se retrouver lésé au regard d'éventuels dommages qui surviendraient dans ces conditions.

5. Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques

En adhérant à la Convention et à son Protocole, la République du Bénin entend moderniser et compléter sa législation relative aux droits sur les aéronefs, tout en assurant un bon équilibre entre les intérêts des organismes de crédits et d'investissements et les intérêts des compagnies aériennes nationales et entreprises nationales de location et d'affrètement d'aéronefs.

a) Avantages juridiques

Associée au Protocole, la Convention met en place un régime juridique international uniforme régissant les garanties internationales réelles. Ce régime repose sur la création d'une garantie internationale reconnue par tous les Etats contractants et sur l'existence d'un registre international pour l'inscription des garanties. Les garanties réelles enregistrées ont primauté sur toute autre garantie enregistrée postérieurement ainsi que sur les garanties réelles non enregistrées.

Ce système juridique international met en place des règles permettant au créancier de bénéficier de la garantie internationale qui lui confère la priorité absolue sur les biens aéronautiques inscrits sur le registre international.

Le créancier dispose, à cet effet, de mesures rapides à l'encontre du débiteur défaillant qui exploite le bien, en attendant le règlement au fond de sa demande. Dans ce cadre, il peut en reprendre immédiatement le contrôle et en confier l'exploitation à une autre personne, ce qui permet d'assurer la continuité d'exploitation de ce bien et d'éviter son immobilisation préjudiciable pour l'ensemble des parties en cause.

Le débiteur contre qui des mesures provisoires sont ordonnées bénéficie également d'une protection dans le cas où la prétention du créancier est rejetée.

En tout état de cause, les débiteurs qui honorent leurs obligations se voient reconnaître le droit de jouissance paisible du bien à l'encontre de leurs créanciers et des tiers disposant de droits de niveau inférieur.

b) Avantages économiques

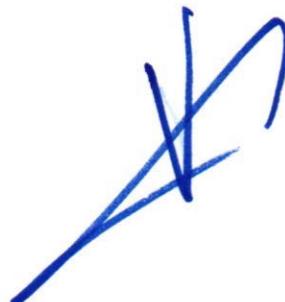
Au-delà de ces avantages juridiques, la Convention et son Protocole offrent des avantages économiques. En effet, le système vise à faciliter l'offre de financement de matériels aéronautiques. Il stimule l'offre de crédit pour l'acquisition de biens aéronautiques. Il crée et rend opposable des sûretés et garanties permettant ainsi aux organismes de financement et de crédit d'allouer facilement des prêts de par le monde attirant ainsi d'importants capitaux nationaux et étrangers.

Tout en améliorant les opportunités de financement de matériels d'équipement aéronautiques, le système permet une meilleure prévisibilité juridique qui réduit les risques pour les créanciers et les coûts des emprunts pour les débiteurs. La disponibilité et la facilité d'octroi des prêts permettront aux compagnies aériennes et aux entreprises de location et d'affrètement d'aéronefs de moderniser leurs flottes ou d'acquérir d'autres aéronefs.

A la lumière des éléments d'appréciation ci-dessus exposés et afin de permettre à notre pays de tirer pleinement profit de ces ratifications ou adhésions nous avons l'honneur, **Monsieur le Président de l'Assemblée Nationale, Mesdames et Messieurs les Honorables Députés**, de soumettre à l'appréciation de votre **Auguste Assemblée**, ces Traités, Conventions et Protocoles en vue d'obtenir l'autorisation de leur ratification ou adhésion.

Fait à Cotonou, le 13 avril 2015

Par le Président de la République,
Chef de l'Etat, Chef du Gouvernement,



Dr Boni YAYI



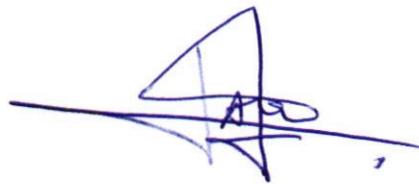
Le Ministre des Affaires Etrangères,
de l'Intégration Africaine, de la
Francophonie et des Béninois
de l'Extérieur,

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports,



Nassirou BAKO-ARIFARI

Le Ministre Chargé des Relations
avec les Institutions,



Aké NATONDE



Gustave Dépo SONON

AMPLIATIONS : PR 6 AN 4 CS 2 CC 2 CES 2 HAAC 2 HCJ 2 SGG 4 MAEIAFBE 2 MTPT 2 MCRI 2 JORB 1.



LOI N°2015-

portant autorisation de ratification des Traités, Convention et Protocoles de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

L'Assemblée Nationale a délibéré et adopté en sa séance du, la loi dont la teneur suit :

Article 1^{er} : Est autorisée la ratification, par le Président de la République du Bénin, des Traités, Conventions et Protocoles de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ci-après :

- 1- Protocoles portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale :
 - a- articles 93 bis du 27 mai 1947, 45, 49 e) et 61 du 14 juin 1954 et 48 a) du 15 septembre 1962 ;
 - b- paragraphe final, texte arabe (Doc 9664) signé à Montréal, le 29 septembre 1995 ;
 - c- paragraphe final, texte chinois (Doc 9722) signé à Montréal, le 1^{er} octobre 1998 ;
- 2- Traité relatif aux Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC) ;
- 3- Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, signée à Beijing, le 10 septembre 2010 ;
- 4- Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signé à Beijing le 10 septembre 2010 ;
- 5- Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs, signée à Montréal le 02 mai 2009 ;
- 6- Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs, signée à Montréal le 02 mai 2009.

Article 2 : La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Porto-Novo, le

Le Président de l'Assemblée Nationale,

Mathurin Coffi NAGO

REPUBLIQUE DU BENIN

*_*_*_*_*

ASSEMBLEE NATIONALE

LOI N°2015

portant autorisation d'Adhésion aux Traités, Conventions et Protocoles de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

L'Assemblée Nationale a délibéré et adopté en sa séance du, la loi dont la teneur suit :

Article 1er : Est autorisée l'adhésion de la République du Bénin aux deux Conventions de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ci-après :

- Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur l'aéronef, signée à Genève le 19 juin 1948 et
- Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques signés au Cap le 16 novembre 2001.

Article 2 : La présente loi sera exécutée comme Loi de l'Etat.

Porto-Novo, le

Le Président de l'Assemblée Nationale,

Mathurin Coffi NAGO