



N° 4418

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 28 février 2012.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE PROJET DE LOI n° 3666, *autorisant la ratification de la convention relative à l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)*,

PAR M. JEAN-LOUIS CHRIST

Député

—

ET

**ANNEXE : TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES
ÉTRANGÈRES**

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I – L’ASECNA : UNE AGENCE DE COOPERATION MULTILATÉRALE A CONFORTER	7
A. LA CREATION DE L’AGENCE : DE LA CONVENTION DE SAINT-LOUIS DU SENEGAL A LA CONVENTION DE DAKAR	7
B. LE FONCTIONNEMENT DE L’ASECNA ET SES EVOLUTIONS.....	9
C. LA NECESSITE D’ADOPTER UNE NOUVELLE CONVENTION	10
II – UNE CONVENTION QUI REpond A UN SOUCI DE CLARIFICATION ET DE BONNE GOUVERNANCE	13
A. LES GRANDES DIFFERENCES AVEC LA CONVENTION DE DAKAR DE 1974.....	13
B. LES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION.....	15
CONCLUSION	21
EXAMEN EN COMMISSION	23
ANNEXE – Comparaison entre la convention de Dakar de 1974 et la nouvelle convention de 2010	25
<hr/>	
ANNEXE : TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES	35

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi tend à autoriser la ratification de la convention relative à l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), signée à Libreville le 28 avril 2010. Cette convention se substituera à la date de son entrée en vigueur à la convention de Dakar du 25 octobre 1974, elle-même venue modifier la convention de Saint-Louis du Sénégal du 12 décembre 1959 ayant créé l'ASECNA.

La nouvelle convention, négociée à l'initiative de la France, clarifie et modernise le fonctionnement et les missions de l'ASECNA, notamment en assurant une mise en conformité avec certaines obligations de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI), en comblant des lacunes juridiques relatives à la gouvernance de l'agence et en mettant fin à la responsabilité financière des États membres en cas de défaillance de l'agence.

La France n'a jamais ratifié la convention de Dakar mais s'est trouvée liée, comme tous les signataires, par les dispositions du texte et ses amendements, applicables « à titre provisoire » dès la convention ratifiée par un des États. L'adoption d'une nouvelle convention, conforme aux standards et bonnes pratiques internationaux, ouvre la possibilité de réitérer l'engagement de la France dans cette organisation multilatérale Nord/ Sud souvent citée en exemple.

Il convient de souligner que la France a intérêt à confirmer sa présence dans cette instance. Elle peut évidemment y jouer un rôle important pour assurer la sécurité aérienne des compagnies, notamment françaises, utilisant les espaces aériens des pays de l'ASECNA. Elle en retire aussi des bénéfices en termes d'influence, l'agence pouvant conforter des positions françaises et européennes en matière d'aviation civile dans les discussions au niveau international. Enfin, les enjeux industriels ne doivent pas être négligés, les entreprises françaises disposant d'un avantage historique à conserver.

Ce sont autant de raisons qui appuient la ratification de la nouvelle convention et s'ajoutent au simple constat d'un texte de qualité en faveur de l'amélioration de la sécurité aérienne et du bon fonctionnement d'une agence utile et efficace.

I – L’ASECNA : UNE AGENCE DE COOPERATION MULTILATÉRALE A CONFORTER

A. La création de l’Agence : de la convention de Saint-Louis du Sénégal à la convention de Dakar

En 1959, alors que les anciens territoires d’outre-mer s’acheminaient vers l’indépendance, le ministre Robert Buron proposa à ses collègues africains non pas une coopération bilatérale, comme cela se pratiquait dans d’autres domaines, mais une association regroupant autour de la France les nouveaux États afin de gérer ensemble les services assurant la sécurité des vols dans leur espace aérien. L’Agence pour la sécurité aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) a été créée sous forme d’un établissement public par la Convention de Saint-Louis du Sénégal du 12 décembre 1959, et d’un établissement de droit international par la Convention de Dakar du 25 octobre 1974.

La Convention de Dakar révisée trouve son fondement dans la convention relative à l’aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 : en application de l’article 15, chaque Etat s’engage à fournir, sur son territoire, des services radioélectriques et météorologiques et d’autres installations et services de la navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux pratiques qui pourraient être recommandées ou établies en application de la présente convention. L’article 77 de la Convention de Chicago prévoit explicitement la possibilité pour les États contractants de constituer des organismes internationaux d’exploitation. Par ailleurs, l’article 83 dispose que les États peuvent conclure des arrangements dès lors qu’ils ne sont pas incompatibles avec les dispositions de la convention et qu’ils sont enregistrés au Conseil de l’OACI. C’est en application de ces articles que les États parties ont chargé l’ASECNA d’assurer la fourniture des services de la navigation aérienne.

L’ASECNA réunit 18 États membres dont la France. Sa mission est de fournir les services de navigation aérienne dans l’espace aérien africain de ses États membres : la République du Bénin, le Burkina Faso, la République du Cameroun, la République centrafricaine, la République du Congo, la République de Côte d’Ivoire, la République française, la République gabonaise, la République de Guinée Bissau, la République de Guinée Équatoriale, la République de Madagascar, la République du Mali, la République islamique de Mauritanie, la République du Niger, la République du Sénégal, la République du Tchad, la République togolaise et l’Union des Comores.

L'ASECNA assure le service d'information de vol et le contrôle en route, ainsi que le contrôle d'approche et d'aérodrome sur les principaux terrains d'aviation. Elle gère donc un certain nombre d'installations au sol dans le domaine de la navigation aérienne et de la météorologie ainsi que des moyens de lutte anti-incendie. À cette mission « communautaire », peuvent s'ajouter des « activités nationales », telles que la gestion de plateformes aéroportuaires dans le cadre de contrats conclus avec les États.

Le siège de l'Agence est à Dakar. L'Agence dispose d'une délégation à Paris et d'une autre à Montréal auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

L'ASECNA est toujours une référence intéressante en matière de coopération pour deux raisons :

– d'une part, elle opère une véritable délégation d'une compétence régaliennne des États. Alors que l'article 1 de la Convention de Chicago de 1944 stipule que chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive de l'espace aérien au-dessus de son territoire, la France a réussi à faire en sorte que, depuis 1960, des États africains réunissent leur espace aérien et confient sa gestion à une organisation multilatérale franco-africaine : l'« ASECNA ».

Actuellement, l'Agence gère un espace aérien d'environ 16 millions de km². Le nombre de vols contrôlés en route en 2009 s'élève à 436000 vols, dont 262300 au titre du trafic intra-Afrique, 113100 pour le trafic Europe-Afrique, 34100 pour le trafic Europe-Amérique, 14700 pour le trafic Asie (Moyen Orient)-Afrique et 9600 pour le trafic Amérique-Afrique. Les principaux aéroports sur la base des mouvements commerciaux en 2009 sont Pointe Noire 29175, Dakar 28506, Brazzaville 25129, Libreville 24876 et Douala 15498. Au titre des passagers commerciaux de 2009, les principaux aéroports sont Dakar 1455640, Abidjan 943660, Brazzaville 733410, Libreville 662510, Antananarivo 533010. Enfin, en ce qui concerne le fret (en tonnes) pour 2009, les principaux aéroports sont Pointe noire 99612, Brazzaville 61201, Dakar 21572, Libreville 20097 et Douala 15971 ;

– d'autre part, la réforme de 1974 a entraîné une politique réussie d'africanisation de l'Agence, avec transfert à Dakar de certains services de la Délégation générale de Paris et nomination d'un Directeur général africain en lieu et place d'un Français. Dans la ligne de cette politique, les cadres et les personnels français ont été progressivement remplacés par des personnels africains, formés dans les écoles de l'Agence.

Cette référence spécifique que constitue l'ASECNA a été reconnue au plus haut niveau de l'aviation civile internationale avec l'attribution à l'ASECNA du prix « Edouard Warner » décerné par l'OACI en 1992. Ce mode de coopération est un exemple pour d'autres régions du monde, dans lesquelles les États cherchent, dans le cadre du développement de l'aviation civile, à unifier leurs espaces aériens en un « Ciel unique » pour une meilleure gestion du trafic.

B. Le fonctionnement de l'ASECNA et ses évolutions

Des modifications proposées par des Résolutions du Comité des ministres de tutelle sont intervenues entre 1980 et 1991 : certaines modifications ont été intégrées au texte de la Convention et des Statuts par le Protocole de Paris du 23 juillet 1993. La modification essentielle de la Convention de 1974 réside dans la création d'un Comité des ministres de tutelle de l'ASECNA qui définit la politique générale de l'Agence. Les amendements apportés par le Protocole de 1993 concernent essentiellement les compétences des organes de l'Agence, Comité des ministres, Président du Conseil d'administration et Directeur général, ainsi que l'adoption d'un statut du personnel et d'un code de rémunération qui deviennent des annexes à la Convention.

Aujourd'hui, la supervision et l'administration de l'Agence reposent respectivement sur le Comité des ministres et le Conseil d'administration. La gestion financière et technique, l'administration du personnel de l'Agence sont assurées par le Directeur général, qui est responsable devant le Conseil d'administration du respect des objectifs et de la réalisation des actions décidées.

Sur la proposition du Comité des ministres, le Conseil d'administration a procédé en 2010 à la désignation d'un nouveau Directeur général, M. Amadou Ousmane Guitteye, de nationalité malienne. Il a également désigné M. Jean-François Thibault, ambassadeur de France, au poste de Président du Conseil d'administration.

Le budget de fonctionnement 2012 adoptés par le Conseil d'administration en décembre 2011 s'élève à 199,7 milliards de francs CFA (soit 304,4 millions d'euros) et le montant du budget d'investissement s'élève à 71,8 milliards de francs CFA (soit 109,4 millions d'euros) dont 8,6 pour le remboursement du capital de la dette et 63,2 pour les dépenses d'équipements.

Le financement de l'Agence repose sur les redevances facturées aux compagnies aériennes utilisant les services de l'Agence. Si la contribution française était au départ essentielle au fonctionnement de l'Agence, le paiement des redevances par les compagnies aériennes lui a peu à peu permis d'être autonome financièrement. Outre qu'elle ne fournit pratiquement plus d'experts techniques, la France, qui était le seul Etat membre de l'ASECNA la subventionnant, a supprimé sa contribution financière en 2011. Celle-ci, en nette diminution depuis les années 1990, s'était élevée à 300 000 euros en 2010.

L'ASECNA, regroupant initialement des États francophones, a déjà intégré des États hors de ses frontières historiques (Guinée Équatoriale, Comores et Guinée-Bissau). L'élargissement à d'autres membres, même si celui-ci est envisagé, s'inscrit dans une démarche prudente et progressive. Pour l'heure, seule la Guinée ainsi que Sao Tome-et- Principe, semblent être en mesure de prétendre à une intégration prochaine à l'ASECNA.

Les défis à venir pour l'Agence proviennent de l'augmentation du trafic aérien dans l'espace aérien géré par l'ASECNA, augmentation qui se poursuit à un rythme soutenu, que ce soit en Afrique continentale ou dans les espaces océaniques (liaisons entre l'Europe et l'Amérique du sud d'une part, entre l'Europe et l'Afrique de l'est et les îles de l'océan indien d'autre part). Dans ce contexte, l'Agence doit en priorité augmenter les effectifs des personnels chargés du contrôle de la sécurité aérienne et élargir la formation des personnels techniques à de nouvelles méthodes de contrôle et à de nouveaux équipements. Ces orientations figurent dans le plan stratégique de l'Agence, adopté en juillet 2011 à N'Djamena par le comité des ministres.

Deux actions principales doivent être citées :

– l'amélioration des communications entre le contrôleur et le pilote de l'aéronef par l'achèvement de la couverture radio téléphonique, réalisé par un réseau de stations au sol en très hautes fréquences (VHF) connectées aux centres de contrôle par liaison satellitaire ;

– l'amélioration de la surveillance et de la visualisation par le contrôleur du trafic, par la mise en œuvre de la Surveillance Dépendante Automatique (ADS) dans les espaces océaniques et l'amélioration de la couverture radar dans l'espace continental.

Les liaisons de données pilote/contrôleur (CPDLC) pour les communications numériques, qui sont utilisées avec les avions équipés dans les espaces océaniques, le seront dans l'espace continental. La réalisation de ce plan sera facilitée par l'implication de l'ASECNA dans les programmes européens EGNOS/GALILEO de navigation par satellite.

De l'ensemble de ces projets, on peut attendre une amélioration de la sécurité aérienne car le contrôleur sera amené à assurer, non seulement l'information au pilote, mais également de véritables actions de contrôle de la circulation aérienne. Au-delà de ces aspects techniques, l'ambition du plan stratégique est d'ancrer la culture de la sécurité à tous les échelons de la fourniture des services. Cet objectif doit être soutenu par une évaluation des performances et complété par une amélioration de la gouvernance et de l'efficacité économique de l'Agence. La réalisation de ce plan, impulsée et contrôlée par les organes statutaires de l'Agence, est indépendante de l'élaboration d'une nouvelle convention.

C. La nécessité d'adopter une nouvelle convention

La révision de la Convention a été introduite dans un contexte international de renforcement de la sécurité en Afrique, notamment à l'initiative de l'OACI qui en a fait une priorité majeure. Dans ce cadre, il importait d'assurer une mise en conformité avec certaines obligations essentielles de l'OACI, en particulier la séparation opérateur/régulateur, non respectée dans les États

membres et difficile tant à financer qu'à organiser sur le plan technique et des ressources humaines dans le domaine de la navigation aérienne.

De plus, la situation juridique qui prévalait depuis 1974 n'était pas satisfaisante : outre les lacunes juridiques concernant la gouvernance de l'Agence, les États membres étaient potentiellement soumis à un risque d'appel en garantie en cas d'accident d'aéronef et pouvaient être considérés comme solidaires des dettes de l'Agence (article 13 du cahier des charges).

Il est apparu nécessaire d'engager une révision de la Convention de Dakar avec pour principaux objectifs : mettre en place les conditions d'une meilleure gouvernance et mettre fin à la responsabilité financière des États en cas de défaillance de l'Agence, en particulier en introduisant une obligation pour l'Agence de contracter une assurance à un niveau suffisant pour couvrir les accidents d'aéronefs imputables aux services de la navigation aérienne.

En juillet 2006, Mme Brigitte Girardin, Ministre déléguée à la Coopération, au Développement et à la Francophonie, a convaincu le Comité des ministres de tutelle d'engager cette révision.

Suite à cette décision du Comité des ministres, un Comité ad hoc, composé de cinq administrateurs de l'Agence dont l'administrateur de la France, a été mis en place pour piloter la révision selon les orientations définies par le Comité des ministres. Le Comité ad hoc a été accompagné dans cette tâche par le groupement de consultants Sofreavia/Émergence consult. L'annonce en 2007 d'un retrait du Sénégal et de Madagascar, finalement jamais mise à exécution, a entraîné un report de la finalisation du projet de nouvelle convention.

Le processus d'intégration des conclusions du rapport et de finalisation du texte s'est prolongé jusqu'en 2009.

Il s'est achevé le 12 janvier 2010 avec l'adoption du texte final de la Convention révisée à Ouagadougou (Burkina Faso) lors de la 50^{ème} réunion du Comité des Ministres.

Le texte de la Convention relative à l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) (ensemble sept annexes), a été signé à Libreville le 28 avril 2010, par les dix-huit États parties à la Convention de Dakar lors de la 51^{ème} réunion du Comité des Ministres, érigée pour la circonstance en conférence diplomatique.

Concernant les fonctions de supervision, après avoir envisagé différentes possibilités, en particulier dans le cadre de la Convention de Dakar, c'est finalement une nouvelle organisation, les Autorités africaines et malgaches de l'Aviation civile (AAMAC), qui devra assurer les tâches techniques de certification et de surveillance de l'ASECNA. Le Traité relatif à la création des AAMAC a été signé le 20 janvier 2012 à Ndjamena. Dans l'attente de la mise en

application effective de ce Traité, le Comité des ministres de l'ASECNA a créé le 12 janvier 2010 une Commission de vérification de la sécurité de l'ASECNA qui a pour mission d'assister le Conseil d'administration de l'ASECNA dans ses attributions relatives à la sécurité et est chargée, à ce titre, de suivre la mise en place et le bon fonctionnement d'un système de gestion de la sécurité conformes aux règles de l'OACI.

La France, signataire de la convention de Dakar, n'a jamais ratifié ce traité. Toutefois, depuis plus de vingt-cinq ans, elle se trouve liée « à titre provisoire » par les dispositions de ce texte, alors même que les engagements, notamment financiers, introduits par cette convention auraient nécessité de recueillir l'accord du Parlement. Cette situation découle de l'application de l'article 19 de la Convention de Dakar, contraire à la doctrine française dans le domaine du droit des traités, qui prévoit l'entrée en vigueur à titre provisoire des amendements à la convention, dès lors qu'elle a été ratifiée par un seul Etat partie.

De plus, différents amendements apportés à cette Convention, depuis sa mise en œuvre par le Comité des Ministres de tutelle de l'Agence, suivent la même règle d'application provisoire, créant de ce fait une situation très incertaine, préjudiciable à la stabilité juridique de l'Agence.

À noter également qu'en 1974, lorsque les États ont adopté la convention, ils auraient dû approuver cinq documents : la convention proprement dite, les statuts de l'ASECNA, le cahier des charges de l'Agence, la liste des aérodromes ainsi que la liste des installations et services. Or, les États n'ont signé à Dakar que les trois premiers documents malgré l'importance des deux derniers documents pour le fonctionnement de l'Agence.

Dès 1975, et à plusieurs reprises les années suivantes, la question de ces deux documents, en liaison avec celle relative aux missions de l'Agence (plusieurs Résolutions sur ce point), a été évoquée par le Comité des ministres de tutelle. Il était d'autant plus difficile pour la France de procéder à la ratification sans signature de ces deux documents par les États membres.

En tout état de cause, le texte n'a jamais été ratifié. Aussi, l'objectif de la révision de la Convention de Dakar, engagée conformément aux procédures appropriées en la matière, est de permettre à notre pays de ratifier le nouvel instrument juridique international et ainsi de confirmer pleinement la participation de la France à cet organe multilatéral de coopération Nord-Sud que constitue l'ASECNA.

II – UNE CONVENTION QUI REPOND A UN SOUCI DE CLARIFICATION ET DE BONNE GOUVERNANCE

Le texte signé se compose d'une convention et de sept annexes. Au 1^{er} janvier 2012, huit États avaient ratifié et déposé leurs instruments de ratification auprès de la République du Sénégal, Etat dépositaire. Ces États sont : la République de Guinée-Bissau, l'Union des Comores, la République du Mali, la République Togolaise, la République du Niger, la République du Sénégal, la République du Tchad et la République Centrafricaine.

A. Les grandes différences avec la convention de Dakar de 1974

Dès son entrée en vigueur, la présente Convention abrogera et remplacera la Convention de Dakar ainsi que les divers amendements apportés, au fil du temps à cette dernière. Par rapport à la convention de Dakar, il convient de souligner plusieurs évolutions importantes.

La première différence réside dans l'existence d'une nouvelle annexe (Annexe I) relative au statut international de l'ASECNA et destinée à protéger les intérêts de l'Agence en cas de contentieux dans les différents États parties (privilèges et immunité diplomatique...). Élabore sur la base de l'acquis des accords de siège et d'établissement conclus entre l'Agence et les États membres, tel celui du 6 décembre 2004 conclu avec la France, ce statut international donne à l'ASECNA les moyens juridiques d'exercer ses missions dans les meilleures conditions. En outre, l'article 17 de cette nouvelle Annexe détermine la responsabilité de l'Agence en cas de dommage et l'oblige à s'assurer « auprès de compagnies d'assurance notoirement reconnues internationalement comme solvables contre les risques de recours des tiers notamment en cas d'accident aérien ». Enfin, les dispositions de la Convention de 1974 relatives au régime douanier, ont été intégrées dans cette nouvelle Annexe.

Comme le précise l'étude d'impact, en ce qui concerne la délégation en France, en cas d'incompatibilité ou de contradiction entre les dispositions de la Convention multilatérale et celles de l'accord d'établissement de 2004 d'une Délégation en France, les dispositions de l'annexe I de la convention révisée primeront à compter de l'entrée en vigueur de ladite convention sur celles de l'accord de 2004 ; l'inverse s'appliquant jusqu'à cette date.

En matière de gouvernance, plusieurs améliorations sont apportées.

D'abord, la convention révisée recentre l'Agence sur son cœur de mission de « fournisseur des services de la navigation aérienne » (article 1), souhaité par nombre d'États et tout particulièrement par la France. Les activités

annexes sont identifiées dans la convention proprement dite, telles la «gestion d'écoles de formation dans le domaine de l'aviation civile » (article 2) ou la participation à la prévention du péril aviaire, aux activités de recherche et de sauvetage et aux enquêtes menées à la suite d'accidents. La gestion des activités nationales devra être définie et encadrée par un contrat type et soumise à l'approbation formelle du conseil d'administration.

Ensuite, les responsabilités des différents organes statutaires sont précisées et complétées. Dans la convention révisée (article 3), le Comité des ministres est désigné « organe suprême de l'Agence », il définit « la stratégie de l'Agence et s'assure de sa mise en œuvre », il veille « aux exigences de sécurité des services fournis par l'Agence » ; de plus, il adopte les amendements aux annexes à la convention à l'exception de celle relative au Statut international de l'Agence (procédure de ratification par les États), ce qui renforce la sécurité juridique de l'instrument.

En ce qui concerne les Statuts de l'Agence (Annexe V), la durée du mandat du Directeur général est désormais fixée à quatre ans, le mandat pouvant être renouvelé une fois, contre un mandat de six ans non renouvelable précédemment. De plus, le Directeur général recevra, à l'avenir, lors de son entrée en fonction, une lettre de mission pluriannuelle (article 19). En ce qui concerne le Conseil d'administration, celui-ci est dorénavant assisté par une Commission, officialisant ainsi la commission budgétaire actuelle destinée à préparer les travaux du Conseil ayant une incidence financière (article 12).

Différentes dispositions de la convention ont été amendées afin de clarifier l'intervention de l'ASECNA, notamment en matière de coopération technique (article 8), lorsque des États membres souhaitent confier la gestion de services nationaux à l'Agence (article 10), ou pour apporter un concours financier aux États membres pour leurs services d'alerte et de sauvetage, de péril aviaire et d'enquêtes accidents, ces services n'étant pas assurés par l'Agence (article 14). Point important, la création de « sociétés spécialisées dans le domaine aéronautique » a été explicitement prévue (article 9), donnant ainsi au Comité des ministres la possibilité d'externaliser des activités.

En matière patrimoniale et financière, le régime des biens de l'Agence est complété afin de les sécuriser (article 3 et suivants). En particulier, il est demandé aux États membres de prendre les dispositions législatives et réglementaires permettant à l'Agence de conserver la propriété des biens financés sur les ressources communautaires et situés sur le domaine public de ces États (article 3). De plus, en cas de retrait d'un Etat membre de l'ASECNA, le sort du patrimoine immobilier utilisé par l'Agence a été précisé (article 5). Le régime financier de l'Agence est clarifié, ainsi que le rôle du contrôleur financier, d'une part pour assurer une gestion efficace et transparente par une séparation claire de l'ordonnateur et du comptable, d'autre part, pour définir les responsabilités de l'agent comptable et du contrôleur financier et favoriser les contrôles au niveau

adéquat pour une organisation internationale (article 24 et suivants). Le régime de comptabilité publique de l'Agence, qualifiée « d'établissement public international » est désormais inscrit dans la Convention (article 15).

La responsabilité financière de l'ASECNA est confirmée dans la présente convention. Aussi, la couverture des risques importants inhérents à ce type d'activités, est-elle prévue en particulier via des obligations d'assurance, conformément aux pratiques professionnelles de ce secteur d'activités. En outre, la stipulation du précédent cahier des charges (annexe VI, article 13) relative à un appel en garantie des États parties dans les procédures engagées contre l'Agence en cas d'accidents, a été supprimée.

Enfin, la nouvelle convention s'accompagne d'annexes qui étaient auparavant manquantes. Elle inclut aussi une annexe VII relative au Statut et Code de rémunération du personnel. Ce Statut « unique » s'applique à tous les personnels de l'Agence (environ 6300 agents, de 18 nationalités), à l'exception de quelques agents disposant d'un contrat de droit local et surtout des personnels de la Délégation de Paris (une vingtaine d'agents) qui relèvent, à l'heure actuelle, d'un contrat de travail de droit français. Comme le souligne l'étude d'impact, la combinaison des articles 22 et 23 des statuts (Annexe V) permet de préserver les droits des Français travaillant à la délégation de l'Agence à Paris, notamment en matière de couverture maladie et prévoyance (congrés annuels, maladie et maternité), de clause de cessation d'activité pour limite d'âge et de rupture du contrat de travail.

B. Les dispositions de la convention

L'article 1^{er} de la convention définit la dénomination et l'objet de l'agence et précise son recentrage sur son cœur de mission. Elle est ainsi chargée de « *remplir la fonction de fournisseur des services de navigation aérienne destinés à garantir la sécurité et la régularité des vols* ». Elle dispose de la personnalité juridique et de l'autonomie financière.

L'article 2 précise les missions de l'agence :

– fourniture de services de la navigation aérienne en route : services dans les espaces aériens couverts, organisation de ces espaces et des routes aériennes, publication de l'information aéronautique, prévision et transmission dans le domaine de la météorologie aéronautique ;

– fourniture de services sur les aérodromes : circulation aérienne d'approche et d'aérodrome, lutte contre l'incendie, sauvetage des aéronefs et publication de l'information aéronautique, prévision et transmission dans le domaine de la météorologie aéronautique ;

– définition des spécifications techniques, des procédures et méthodes de travail, des capacités opérationnelles et mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité et de la qualité.

L'annexe II liste les espaces aériens des États parties mentionnés à l'article 1er de la convention. L'annexe III liste les aérodromes mentionnés à l'article 2 de la convention. L'annexe IV liste les installations du domaine de la navigation aérienne et de la météorologie gérées par l'agence.

L'article 2 identifie également les activités annexes : gestion d'écoles de formation pour les besoins de l'aviation civile, prestations d'études et de services.

Enfin, il rappelle que, au-delà des responsabilités de l'ASECNA en qualité d'affectataire et de gestionnaire des équipements et infrastructures, les États sont responsables de la sûreté de ceux nécessaires aux services de navigation aérienne et présents sur leur territoire.

L'article 3 définit les compétences du comité des ministres. C'est lui qui définit la politique générale de l'Agence. Il veille notamment au niveau de sécurité des services qu'elle assure, définit sa politique tarifaire, se prononce sur les demandes d'adhésion, adopte les amendements aux annexes à l'exception de l'Annexe I, opère les règlements amiables des différends et autorise l'Agence à engager une procédure d'arbitrage.

Les articles 4, 5 et 6 définissent l'organisation des sessions du comité des ministres, notamment en ce qui concerne l'agenda, l'absence de membres et la préparation des réunions.

L'article 7 prévoit que l'Agence est administrée par un conseil d'administration.

L'article 8 définit les modalités de la coopération technique dans le domaine aéronautique et météorologique.

L'article 9 prévoit la création de « sociétés spécialisées dans le domaine aéronautique », sur décision du Comité des ministres, permettant ainsi au comité des ministres d'externaliser des activités.

L'article 10 précise la délégation de gestion à l'agence (services et installations aéroportuaires de navigation aérienne, de lutte contre l'incendie et de météorologie aéronautique), en isolant le cas des États parties à la convention pour lesquels cette délégation peut porter sur les aérodromes non couverts. La délégation doit être définie et encadrée par un contrat type et soumise à l'approbation formelle du conseil d'administration. Les services délégués disposent de moyens financiers propres à l'Etat signataire et disposent d'un budget et d'une comptabilité spécifique.

L'article 11 prévoit la mise en place d'un service minimum selon le principe de la continuité du service public en cas de nécessité résultant de circonstances telles que catastrophes naturelles, émeutes, mutineries ou grèves. Le cas échéant, l'Etat prend en coordination avec l'agence les dispositions nécessaires à la protection du personnel.

L'article 12 prévoit la représentation de l'agence dans les organes de gestion des aérodromes sur lesquels elle exerce son activité.

L'article 13 énonce les ressources financières de l'agence. L'ASECNA, fournisseur de services de navigation aérienne, tire ses ressources des redevances qu'elle perçoit en contrepartie des services qu'elle rend : redevances d'usage des aides et services en route, redevances d'atterrissage et de balisage... Ces redevances sont conformes à la politique définie en la matière par l'OACI.

L'article 14 prévoit la rétrocession par l'agence des redevances de navigation qu'elle perçoit lorsqu'elle n'assure pas les services de la navigation aérienne. Cette contribution repose sur une quote-part des redevances de navigation aérienne déterminée par le conseil d'administration.

L'article 15 prévoit que l'agence est régie par un régime relevant de la comptabilité publique et est soumise à un contrôle financier.

L'article 16 soumet le recrutement et l'emploi du personnel aux dispositions des annexes V et VII. L'article 17 relatif à l'organisation et au fonctionnement de l'agence renvoie aux annexes V et VI.

L'annexe V fixe le siège de l'agence à Dakar, en outre, le régime juridique du patrimoine et des biens affectés par les États a été précisé (titre Ier). Afin d'améliorer la gouvernance, les compétences respectives du conseil d'administration et du directeur général ont été révisées. En particulier, l'autorité du directeur général sur les représentants de l'agence dans les États a été affirmée, les conditions de leur nomination ayant été modifiées (titre II). Le régime et les principes financiers de l'agence sont définis, le rôle et les responsabilités de l'agent comptable sont précisés selon le principe de séparation de l'ordonnateur et du comptable (titre III). Le contrôle de l'agence, tant sur le plan financier que sur les passations de marchés, est renforcé, notamment par la révision des compétences du contrôleur financier (titre IV).

L'annexe VI définit les droits et les obligations de l'agence dans l'accomplissement de ses missions (titre Ier). Par ailleurs, la responsabilité financière de l'agence est confirmée et l'appel en garantie des États parties dans les procédures engagées contre l'agence en cas d'accidents a été supprimée (titre II). L'annexe VI précise enfin le mode de perception des redevances assurant le financement des activités de l'agence (titre III).

L'annexe VII prévoit un statut « unique » s'appliquant à tous les personnels de l'agence (environ 6 300 agents, de dix-huit nationalités), à l'exception de quelques agents disposant d'un contrat de droit local et surtout des personnels de la délégation de Paris (une vingtaine d'agents) qui relèvent, à l'heure actuelle, d'un contrat de travail de droit français.

L'article 18 relatif au statut international renvoie à l'annexe I. L'annexe I définit le statut international de l'agence. Élaborée sur la base des acquis des accords de siège et d'établissement, l'annexe I donne à l'agence les moyens juridiques d'exercer sa mission dans les meilleures conditions.

Elle obtient ainsi une personnalité juridique (article 1er) et voit ses intérêts protégés par la mise en place d'un système d'immunités et de privilèges : inviolabilité des locaux (article 2), protection des communications et de la correspondance (article 3), protection des archives (article 4), immunité d'exécution (article 5). L'agence bénéficie également d'un régime d'exonération fiscale (article 8) et d'exonération de droits de douane (article 9). Les personnels de l'ASECNA bénéficient également d'un régime de privilèges, d'immunités et de facilités (article 13). Des restrictions au régime d'immunités et de privilèges dont bénéficient l'agence et son personnel sont prévues notamment dans le cadre d'une coopération avec les autorités judiciaires des États membres (articles 6, 11 et 14). Par ailleurs, l'annexe I prévoit la possibilité pour l'agence de recourir à l'arbitrage pour régler ses différends, les modalités de l'arbitrage mentionné à l'article 21 de la convention sont également définies (*cf infra*).

Enfin, l'articulation juridique des dispositions de l'annexe I avec celles définies dans de précédents accords de siège et d'établissement conclus entre l'agence et les États membres est précisée (article 19). Il est notamment prévu qu'une fois la convention en vigueur, en cas de divergence, les dispositions de l'annexe I priment sur celles des précédents accords.

L'article 21 précise le règlement des différends entre États parties ou entre États parties et l'agence : au-delà de six mois, le différend est soumis au Conseil d'administration puis, s'il persiste, à la médiation du président du Comité des ministres, puis si nécessaire à la médiation des chefs d'État, enfin, dans un délai de 18 mois à compter de la naissance du litige, à une juridiction arbitrale dans les conditions prévues à l'annexe I. Cette dernière précise que le tribunal peut être un arbitre unique désigné par la Cour permanente d'arbitrage ou se composer de trois membres, les États ayant 30 jours pour désigner un arbitre qui désigne le troisième d'un commun accord (à défaut d'accord la Cour permanente d'arbitrage procède à la désignation). Ses décisions sont prises à la majorité et obligatoires et définitives. Le droit applicable est le droit français.

Les articles 19 et 20 précisent les modalités d'adhésion, de ratification et d'entrée en vigueur de la convention. La convention est ouverte à l'adhésion, sous réserve de l'accord unanime des États parties au sein du Comité du ministre, qui en détermine la date d'effet. Les instruments d'adhésion et de ratification sont

déposés auprès du gouvernement sénégalais. La convention elle-même entre en vigueur le premier jour du mois suivant le dépôt de l'instrument de ratification du dernier Etat signataire et au plus tard le 1^{er} janvier de la troisième année suivant la signature (donc le 1^{er} janvier 2013) si au moins un tiers des États l'a ratifié à cette date.

L'article 22 énonce les modalités de dénonciation de la convention avec un préavis de neuf mois et un protocole d'accord, sans remise en cause de la fourniture et de la gestion des services communautaires à vocation régionale assurés par l'agence sur le territoire de l'Etat dénonçant la convention. L'article 23 énonce les modalités de dissolution de l'agence si le nombre d'Etat parties devient inférieur à six pendant 24 mois à la majorité des 4/5^{ème}.

Les articles 24 et 25 mettent en place un dispositif souple pour la révision de la convention et de ses annexes. Parmi les amendements adoptés par le Conseil des ministres, seuls les amendements portés à la convention proprement dite et au Statut international, qui fait l'objet de l'annexe I, sont soumis à ratification. Ils sont examinés par le Comité des ministres dans un délai de 60 à 90 jours à compter de leur dépôt. Ils entrent en vigueur le 30^{ème} jour qui suit le dépôt de l'instrument de ratification par le dernier Etat ayant voté en faveur de l'adoption. Les amendements aux autres annexes sont adoptés et entrent en vigueur par des résolutions du comité des ministres, sans que leur ratification par les États soit exigée. Ils sont adoptés sous réserve d'un quorum des deux tiers des États et une majorité des trois quarts des présents et votants.

L'article 26 prévoit, conformément à la convention relative à l'aviation civile internationale, l'enregistrement de la convention et de ses annexes à l'OACI.

L'article 27 prévoit l'abrogation et le remplacement de la convention de Dakar par la nouvelle convention révisée, une fois celle-ci entrée en vigueur. Les actes antérieurs du Comité des ministres ou de son président, du Conseil d'administration ou de son président et du directeur général demeurent en vigueur s'ils sont compatibles avec la nouvelle convention et ses annexes, tant qu'ils ne sont pas abrogés, annulés ou modifiés. L'Agence succède à l'ASECNA dans tous les droits et obligations, sous réserve de leur compatibilité avec la nouvelle convention et ses annexes.

L'article 28 donne la liste des annexes à la convention.

L'article 29 énonce la primauté de la convention sur le droit interne des États parties.

CONCLUSION

C'est à la demande de la France qu'a été engagé le processus de révision de la convention de Dakar de 1974. Ce processus a abouti à l'adoption de la convention soumise à ratification. Celle-ci répond aux critiques auparavant formulées contre la gouvernance et le fonctionnement de l'ASECNA.

En conséquence, l'heure est venue pour la France de réaffirmer son attachement à cette enceinte multilatérale de coopération en ratifiant la nouvelle convention. Cette dernière entrera en vigueur au plus tard le 1^{er} janvier 2013, puisque plus du tiers des États (huit sur dix-huit) l'ont déjà ratifiée, la convention de Dakar étant concomitamment abrogée.

Ainsi renouvelée et renforcée, l'ASECNA pourra poursuivre dans de bonnes conditions ses activités et s'atteler aux défis de demain en matière de sécurité aérienne.

EXAMEN EN COMMISSION

La Commission examine le présent projet de loi au cours de sa réunion du mardi 28 février 2012.

Après l'exposé du Rapporteur, un débat a lieu.

M. Jean-Paul Bacquet. Je félicite le Rapporteur pour son passionnant exposé. J'observe que l'annexe K à l'annexe VII-1 à la convention prévoit la cessation d'activité à 55 ans pour les gardiens, les électriciens, par exemple et à 60 ans pour les pilotes. Il est donc urgent que la France ratifie l'accord pour que la réforme des retraites s'y applique et que soit mis fin à ces régimes spéciaux !

M. Jean-Paul Lecoq. Comme M. Bacquet, ma question portera sur la dimension sociale. Je souhaiterais savoir comment sont représentés les salariés au sein de l'agence. Par ailleurs, avez-vous des éléments de comparaison concernant la qualité des services fournis par l'agence ?

M. Jean-Louis Christ, rapporteur. Je précise que l'annexe mentionnée par M. Bacquet n'est pas applicable au personnel de la délégation de Paris de l'agence. Je n'ai pas connaissance de la représentation syndicale au sein de celle-ci, dont la possibilité est prévue par la convention. Enfin, je tiens à souligner que l'attribution à l'agence du prix Edward Warner, du nom d'un des pionniers de l'aviation américaine, qui est la plus haute distinction honorifique décernée par l'ensemble des membres de l'OACI, est assurément un signe de reconnaissance de la compétence de l'Agence en matière de sécurité.

Suivant les conclusions du Rapporteur, la Commission *adopte* sans modification le projet de loi (n° 3666).

*

* *

La Commission vous demande donc d'*adopter*, dans les conditions prévues à l'article 128 du Règlement, le présent projet de loi dans le texte figurant en annexe du présent rapport.

ANNEXE

Comparaison entre la convention de Dakar de 1974 et la nouvelle convention de 2010

CONVENTION 1974	CONVENTION RÉVISÉE 2010
<p>ARTICLE 1 : Les États signataires conviennent de constituer un Établissement 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 États désignés ci-dessous, pour gérer leurs espaces aériens et ceux pour lesquels ils ont été chargés de fournir les services de circulation aérienne et de météorologie aéronautique :</p> <p>République Unie du Cameroun, République Centrafricaine, République Populaire du Congo, République de Côte 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 Sénégal, République du Tchad, République Togolaise.</p> <p>Cet organisme est dénommé Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA).</p>	<p>ARTICLE 1 - OBJET ET DÉNOMINATION Les États parties conviennent de constituer un établissement public international dénommé Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), ci-après dénommée « ASECNA » ou « Agence ». L'Agence est dotée de la personnalité juridique et jouit de l'autonomie financière.</p> <p>L'Agence est chargée de remplir la fonction de fournisseur de services de navigation aérienne destinés à garantir la sécurité et la régularité des vols de la circulation aérienne générale dans les espaces aériens qui lui sont confiés par les États parties tels que mentionnés en annexe à la présente convention.</p>
<p>ARTICLE 2 : L'Agence est chargée de la conception, de la réalisation et de la gestion des installations et services ayant pour l'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.</p> <p>Les États signataires s'engagent à mettre à la disposition de l'Agence les installations et moyens actuels nécessaires à son fonctionnement.</p>	<p>ARTICLE 2 - MISSIONS DE L'AGENCE L'ASECNA assure une mission de service public de sécurité de la navigation aérienne et de la météorologie aéronautique.</p> <p>L'Agence est chargée de la fourniture des services de la navigation aérienne en route dans les espaces aériens dont la liste est annexée à la présente convention, de l'organisation de ces espaces aériens et des routes aériennes en conformité avec les dispositions de l'OACI, de la publication de l'information aéronautique, de la prévision et de la transmission des informations dans le domaine de la météorologie aéronautique.</p> <p>Sur les aérodromes dont la liste est annexée à la présente convention, l'Agence est chargée de rendre les services de circulation aérienne d'approche et d'aérodrome et d'assurer les services de lutte contre l'incendie et de sauvetage des aéronefs ainsi que de la publication, de l'information aéronautique, de la prévision et de la transmission des</p>

<p>ARTICLE 12 L'Agence est habilitée à passer des contrats avec des États qui seraient désireux d'utiliser ses services</p>	<p>informations dans le domaine de la météorologie aéronautique, dans les conditions précisées aux Statuts de l'Agence annexés à la présente convention. L'Agence est chargée de définir les spécifications relatives aux fonctions, systèmes et moyens ainsi que les procédures et les méthodes de travail mises en œuvre, de procéder à l'étude, à la définition des spécifications, à l'achat, à la réception, à l'installation, à la vérification technique, au maintien en condition opérationnelle, à l'exploitation des équipements et installations, des systèmes de communication, de navigation, de surveillance et de gestion du trafic aérien ainsi que de météorologie aéronautique, de mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité et de la qualité conformément aux normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). L'Agence est aussi chargée de la gestion d'écoles de formation pour les besoins de l'aviation civile. Elle peut en outre assurer des prestations d'études et de services en rapport direct avec ses missions. Les États Parties assurent la sûreté des infrastructures et des équipements nécessaires aux services de navigation aérienne implantés sur leurs territoires respectifs, pour ce qui excède les responsabilités de l'Agence en sa qualité d'affectataire et de gestionnaire desdits équipements et infrastructures.</p>
<p>ARTICLE 3 : Il est créé un Comité des Ministres chargé de l'aviation civile des États signataires qui est l'organe de tutelle de l'Agence. Le Comité des Ministres est chargé : <ul style="list-style-type: none"> • de définir la politique générale de l'Agence ; • de définir sa politique tarifaire ; • d'examiner et d'approuver ses plans d'investissement à moyen terme. Le Comité des Ministres est également chargé d'arbitrer tout litige relatif à l'application d'une décision du Conseil d'Administration si la question intéresse plusieurs États.</p>	<p>ARTICLE 3 - COMITÉ DES MINISTRES Le Comité des ministres en charge de l'aviation civile des États Parties est l'organe suprême de l'Agence. Le Comité des ministres définit la politique générale de l'Agence, et notamment sa stratégie, et s'assure de sa mise en œuvre. A ce titre, il est notamment chargé : de veiller au respect des exigences de sécurité des services fournis par l'Agence, de définir sa politique tarifaire, d'examiner et d'approuver ses plans pluriannuels d'entreprise, de désigner le Directeur Général de l'Agence dans les conditions définies par les statuts annexés à la présente convention. Il se prononce sur les demandes d'adhésion à la convention. Il adopte les amendements aux annexes à la présente convention à l'exception de l'annexe relative au Statut international de l'Agence. Le Comité des Ministres est seul compétent pour autoriser l'Agence à engager une procédure d'arbitrage à l'encontre d'un Etat partie. Le Président du Comité des Ministres prépare, convoque et conduit les travaux du</p>

	<p>Comité et à ce titre propose son ordre du jour. Le Comité des Ministres peut charger son Président de toute mission en rapport avec les attributions du Comité. Le Président du Comité des Ministres peut être saisi, dans les conditions définies à l'article de la présente convention, en vue d'un règlement amiable de tout différend entre deux ou plusieurs États parties, ou entre un ou plusieurs États parties et l'Agence.</p>
<p>ARTICLE 4 : Le Comité des Ministres se réunit en session ordinaire une fois par an. Le Comité des Ministres se réunit en session extraordinaire : - sur la convocation de son président, - sur la demande du tiers des États membres, - dans le cas de litige prévu à l'article 25 des statuts annexés à la présente convention. Il fonctionne selon son règlement intérieur.</p> <p>* ARTICLE 4 bis En cas d'empêchement d'un Ministre de tutelle, celui-ci peut être remplacé au cours d'une réunion du Comité des Ministres de tutelle par toute autre personne désignée par son Etat à l'exclusion d'un agent de l'ASECNA.</p> <p>* ARTICLE 4 ter Le Conseil d'Administration prépare le dossier du Comité des Ministres. Le secrétariat permanent du Comité des ministres est assuré par le Président du Conseil d'Administration.</p>	<p>ARTICLE 4 - SESSIONS DU COMITÉ DES MINISTRES Le Comité des ministres se réunit en session ordinaire une fois par an. Il peut se réunir en session extraordinaire : • sur la convocation de son président, • sur la demande du tiers des États parties. Il établit son règlement intérieur.</p> <p>ARTICLE 5 - EMPÊCHEMENT D'UN MEMBRE DU COMITÉ DES MINISTRES En cas d'empêchement d'un membre du Comité des ministres, celui-ci peut être remplacé pour les besoins d'une réunion du Comité par toute autre personne désignée par l'État dont le représentant est empêché, à l'exclusion des agents de l'Agence.</p> <p>ARTICLE 6 - SECRETARIAT ET PRÉPARATION DES RÉUNIONS DU COMITÉ DES MINISTRES La préparation et le secrétariat des réunions du Comité des ministres sont assurés par le président du Conseil d'administration.</p>
<p>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.</p>	<p>ARTICLE 7 - ADMINISTRATION DE L'AGENCE 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.</p>

<p>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 États bénéficiaires, à l'exécution d'opérations d'aide et de coopération technique en matière aéronautique ou météorologique.</p>	<p>ARTICLE 8 - COOPÉRATION TECHNIQUE Les services de l'Agence peuvent concourir, dans les conditions à définir avec les autres parties prenantes, à l'exécution de conventions de coopération technique en matière aéronautique ou météorologique conclues entre tout autre État ou Organisme et les États parties bénéficiaires.</p> <p>Ces opérations sont identifiées dans un compte budgétaire spécial dans la comptabilité de l'Agence.</p>
	<p>ARTICLE 9 - CRÉATION DE SOCIÉTÉS SPÉCIALISÉES Afin de faciliter l'exécution des activités aéronautiques des États, le Conseil d'administration de l'Agence peut, sur décision du Comité des ministres, procéder à la création de sociétés spécialisées dans le domaine aéronautique. Ces sociétés sont régies par le droit national des États dans lesquels elles exercent leur activité</p>
<p>ARTICLE 10 : Outre les services qui sont prévus par la présente Convention, l'Agence pourra se voir confier, par chacun des États 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.</p>	<p>ARTICLE 10 - DÉLÉGATION DE GESTION En application de contrats de délégation de gestion, l'Agence peut se voir confier :</p> <p>a) dans chacun des États parties, les services et installations aéroportuaires, de navigation aérienne, de lutte contre l'incendie et de météorologie aéronautique pour les aérodromes sur lesquels ces services ne sont pas assurés au titre de l'article 2 de la présente convention ;</p> <p>b) dans des États non parties, des services et installations aéroportuaires, de navigation aérienne, de lutte contre l'incendie et de météorologie aéronautique.</p> <p>Ces services sont assurés par des moyens financiers propres à l'État signataire du contrat de délégation de gestion. Ils font l'objet d'un budget et d'une comptabilité spécifiques.</p> <p>Les actes de gestion de l'Agence au titre de ses missions objet de l'article 2 de la présente convention n'affectent en aucune manière les biens et ressources relevant de sa gestion au titre des contrats de délégation de gestion signés en application du présent article.</p> <p>Les actes de gestion de l'Agence au titre de ses missions objet du présent article n'affectent en aucune manière les biens et ressources relevant de sa gestion au titre de l'article 2 de la présente convention.</p> <p>Les contrats de délégation de gestion doivent être conformes à un contrat type établi par le Conseil d'administration de l'Agence. Ce dernier approuve lesdits contrats de délégation et en vérifie chaque année la bonne exécution technique et financière sur la base d'un rapport élaboré par le directeur général de l'Agence ou par tout autre moyen qu'il juge approprié.</p>

<p>* ARTICLE 6 bis</p> <p>L'ASECNA a l'obligation d'organiser, en cas de nécessité (émeutes, mutineries, grèves, ou toutes autres circonstances d'effet équivalent), un service minimum de sécurité de la navigation aérienne.</p> <p>A cet égard, les agents employés à certaines tâches spécifiques peuvent être astreints par l'Agence à assurer ledit service minimum, en raison de la particularité de la mission de l'Agence et du caractère multinational de ses activités. Dans ce cas, l'ASECNA prend avec l'Etat concerné les dispositions nécessaires pour assurer la sécurité dudit personnel et celle des installations.</p>	<p>ARTICLE 11 - SERVICE MINIMUM</p> <p>En application du principe de continuité du service public dont le respect s'impose à l'Agence et à son personnel, il est organisé un service minimum de la navigation aérienne, en cas de nécessité résultant de circonstances telles que catastrophes naturelles, émeutes, mutineries, grèves.</p> <p>Le personnel de l'Agence nécessaire au service minimum est astreint à demeurer en fonction.</p> <p>Dans l'hypothèse où la sécurité du personnel est menacée dans un État en raison des circonstances mentionnées au premier alinéa du présent article, l'État concerné prend en coordination avec l'Agence les dispositions nécessaires pour assurer la protection dudit personnel le cas échéant avec les moyens de l'Agence.</p>
<p>ARTICLE 15</p> <p>L'Agence est représentée dans les organes de gestion des aéroports où elle exerce son activité.</p>	<p>ARTICLE 12 - REPRÉSENTATION DANS LES ORGANES DE GESTION DES AÉRODROMES</p> <p>L'Agence est représentée dans les organes de gestion des aéroports sur lesquels elle exerce son activité.</p> <p>L'Etat partie concerné prend les dispositions législatives, réglementaires ou conventionnelles nécessaires pour faciliter l'application des dispositions du présent article.</p>
<p>ARTICLE 7</p> <p>Pour faire face à ses dépenses, l'Agence dispose de ressources qui peuvent provenir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des redevances perçues sur les usagers, • de l'exécution des contrats particuliers visés aux articles 10, 11 et 12, • des contributions des États signataires, • de subventions. 	<p>ARTICLE 13 - RESSOURCES</p> <p>Pour faire face à ses dépenses, l'Agence dispose de ressources qui se composent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des redevances perçues auprès des usagers ; • des produits provenant de l'exécution des contrats de délégation de gestion prévus à l'article de la présente convention ; • des emprunts ; • des rémunérations pour études et autres prestations de services ; • du produit des aliénations et locations de biens ; • de subventions, dons et legs. <p>Les États parties s'engagent à mettre en œuvre leur procédure de recouvrement forcé pour les créances de l'Agence qui ont le caractère de deniers publics.</p>
	<p>ARTICLE 14 - CONTRIBUTION AU COÛT DES SERVICES NON ASSURÉS PAR L'AGENCE</p> <p>L'Agence tient à la disposition des États parties une quote-part des redevances de navigation aérienne à titre de contribution au coût des services à la navigation aérienne que l'Agence n'assure pas directement (service de recherche et de sauvetage, risque aviaire, enquêtes accidents). Les modalités de détermination et d'affectation de cette quote-part sont déterminées par le Conseil d'administration.</p>

<p>ARTICLE 8 L'Agence est soumise à un contrôle financier dont les modalités sont définies dans les Statuts annexés à la présente Convention.</p>	<p>ARTICLE 15 - RÉGIME COMPTABLE L'Agence est soumise à un régime de comptabilité publique et à un contrôle financier. Les fonds et avoirs gérés par l'Agence sont de nature publique.</p>
<p>* ARTICLE 6 L'ASECNA emploie des personnels originaires de ses États membres, suivant les dispositions des statuts de l'Agence, du statut du personnel et du code de rémunération qui constituent des annexes à la présente convention. L'Agence pourra utiliser dans les services installés dans un Etat membre, des personnels non originaires de cet Etat après notification préalable aux autorités compétentes.</p>	<p>ARTICLE 16 - PERSONNEL L'Agence recrute et emploie des personnels ressortissants des États Parties suivant les dispositions des Statuts de l'Agence, du statut unique et du code de rémunération du personnel annexés à la présente convention. L'Agence peut employer dans les services installés dans un État partie des personnels non ressortissants de cet État.</p>
<p>ARTICLE 16 L'organisation et le fonctionnement de l'Agence sont précisés dans les Statuts et Cahier des Charges ci-annexés.</p>	<p>ARTICLE 17 - ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE L' AGENCE L'organisation et le fonctionnement de l'Agence sont précisés dans les Statuts et le Cahier des charges de l'Agence ci-annexés.</p>
	<p>ARTICLE 18 - STATUT INTERNATIONAL Le Statut international de l'Agence est fixé à l'annexe I à la présente convention.</p>
<p>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 États signataires. L'instrument d'adhésion est déposé auprès du Gouvernement de la République du SÉNÉGAL qui avisera les Gouvernements des autres États signataires et adhérents. L'adhésion prendra effet 30 jours après la date de dépôt de l'instrument d'adhésion.</p>	<p>ARTICLE 19 - ADHÉSION La présente convention est ouverte à l'adhésion de tout État intéressé. Cette adhésion est soumise à l'accord unanime des États parties exprimé par une résolution prise par le Comité des ministres. L'instrument d'adhésion est déposé auprès du Gouvernement de la République du Sénégal qui en avise les Gouvernements des autres États parties. L'adhésion prend effet à la date déterminée par le Comité des ministres. Lors de toute nouvelle adhésion, l'Etat adhérent met à la disposition de l'Agence les installations et moyens nécessaires à son fonctionnement.</p>
<p>ARTICLE 18 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 SÉNÉGAL. La Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant le dépôt de l'instrument de ratification de l'Etat signataire qui procédera le dernier à cette formalité. Le Gouvernement de la République du SÉNÉGAL avisera les autres signataires de tout dépôt d'instrument de ratification et de la date d'entrée en vigueur de la Convention.</p>	<p>ARTICLE 20 - RATIFICATION La présente convention et ses annexes sont ratifiées suivant les formes prévues par la Constitution de chaque État. Les instruments de ratification sont déposés auprès du Gouvernement de la République du Sénégal. La convention entre en vigueur le premier jour du mois suivant le dépôt de l'instrument de ratification de l'État signataire qui procède le dernier à cette formalité et, au plus tard, le 1er janvier de la troisième année suivant la signature de la convention, sous réserve qu'un tiers au moins des États signataires l'ait ratifié à cette date. Sous cette réserve, les États ayant déposé leurs instruments de ratification sont parties à la présente convention. Sauf déclaration contraire de leur part, les autres États signataires acceptent que la présente convention leur soit appliquée à titre provisoire.</p>

<p>ARTICLE 19</p> <p>Nonobstant les dispositions de l'article précédent, les États 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'elle ait été ratifiée par un Etat au moins.</p>	<p>Le Gouvernement de la République du Sénégal avise les autres signataires de tout dépôt d'instrument de ratification et de la date d'entrée en vigueur de la convention.</p>
<p>ARTICLE 20</p> <p>Les différends entre les États signataires relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention et de ses annexes qui ne pourraient être réglés par voie de consultations, seront soumis au Comité des Ministres et, si nécessaire, à l'arbitrage des Chefs d'Etat.</p>	<p>ARTICLE 21 - RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS</p> <p>Tout différend entre États parties, ou entre un ou plusieurs États parties et l'Agence, relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente convention et de ses annexes, qui ne pourrait être réglé par voie de consultations dans un délai de six (6) mois, est soumis au Conseil d'administration par la direction générale puis, si le différend n'est pas résolu, à la médiation du président du Comité des ministres qui fait rapport au Comité. Si nécessaire, le différend est ensuite soumis à la médiation des chefs d'Etat des États parties. Si dans un délai de dix-huit (18) mois à compter de la naissance du litige, le différend n'est pas réglé, il est soumis en dernier recours à une juridiction arbitrale dans les conditions définies au paragraphe 2 de l'article du Statut international de l'Agence.</p>
<p>ARTICLE 21</p> <p>Tout Etat peut dénoncer la présente Convention sous réserve d'en aviser l'Etat dépositaire avec un préavis de six mois.</p> <p>L'Etat dépositaire de la Convention avisera les autres États.</p> <p>À l'expiration du délai de préavis, l'Etat en cause cessera de faire partie de l'Agence.</p> <p>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.</p>	<p>ARTICLE 22 - DÉNONCIATION</p> <p>1. Tout État partie peut dénoncer la présente convention en notifiant sa décision à l'Etat dépositaire avec un préavis de neuf mois.</p> <p>L'État dépositaire de la convention en avise les autres États parties.</p> <p>Pendant le délai de préavis prévu au premier alinéa du présent paragraphe, l'Etat concerné peut suspendre sa décision de dénonciation de la convention. Il notifie sa décision de suspension à l'État dépositaire de la convention qui en avise les autres États parties. Cette suspension entraîne l'interruption du délai de préavis. Au-delà d'un délai de six mois à compter de la date d'interruption du délai de préavis, la suspension vaut renonciation à dénoncer la convention.</p> <p>À l'expiration du délai de préavis, l'État concerné cesse de faire partie de l'Agence, sous réserve que le protocole d'accord prévu au paragraphe 2 ci-dessous ait été approuvé et conclu à cette date. À défaut, la dénonciation prend effet à la date fixée par le Comité des ministres.</p> <p>Lorsque la dénonciation de la convention est le fait de l'Etat arbitrant le siège de l'Agence, de l'Etat dépositaire de ladite convention ou d'un État accueillant un service communautaire à vocation régionale et/ou générale tel que désigné ou défini dans les Statuts de l'Agence annexés à la présente convention, cet État doit en aviser les autres États parties dans les conditions de préavis définies aux premier et quatrième alinéas du présent paragraphe. Le délai de préavis court à compter de la date à laquelle l'ensemble des autres États parties aura reçu notification de la décision de dénonciation. L'Etat</p>

	<p>concerné doit communiquer cette date aux autres États parties dans les plus brefs délais. Les mesures conservatoires nécessaires au bon fonctionnement de l'Agence sont prises par le Comité des ministres.</p> <p>2. Les droits et obligations de l'ASECNA et de l'Etat partie dénonçant la convention, notamment en matière financière, patrimoniale et de personnel, sont déterminés dans un protocole d'accord conclu entre l'État intéressé et l'Agence représentée par le directeur général. Ce protocole doit être préalablement approuvé par le Comité des ministres.</p> <p>3. En cas de dénonciation de la présente convention par un Etat partie, l'ASECNA est autorisée de plein droit, dans les conditions définies aux Statuts de l'Agence annexés à la présente convention, à poursuivre la fourniture et la gestion, sur ou depuis le territoire de cet Etat, des services communautaires à vocation générale et/ou régionale qu'elle assure ainsi que des installations et équipements lui appartenant qui en sont le support.</p>
	<p>ARTICLE 23 - DISSOLUTION</p> <p>L'Agence est dissoute de plein droit si le nombre des États parties se réduit à moins de six États pendant une période de vingt-quatre mois. Elle peut être dissoute pour quelque cause que ce soit par accord des États parties statuant à la majorité des 4/5ème.</p> <p>La personnalité juridique de l'Agence subsiste pour les besoins de la liquidation.</p> <p>En cas de dissolution, le Comité des ministres désigne et définit le mandat d'un liquidateur chargé des opérations de liquidation.</p>
<p>ARTICLE 22 Les demandes de modification de la présente Convention sont soumises à l'examen du Comité des Ministres.</p>	<p>ARTICLE 24 - AMENDEMENTS À LA CONVENTION ET À L'ANNEXE RELATIVE AU STATUT INTERNATIONAL</p> <p>Tout État partie peut proposer des amendements à la présente convention et à l'annexe relative au Statut international de l'Agence.</p> <p>Toute proposition d'amendement est déposée auprès du président du Comité des ministres, qui la transmet sans délai à tous les États parties.</p> <p>Les amendements à la présente convention et à l'annexe relative au Statut international de l'Agence sont soumis à l'examen du Comité des ministres dans un délai de soixante à quatre-vingt-dix jours à compter du dépôt de la proposition auprès du président du Comité des ministres.</p> <p>Les amendements à la présente convention et à l'annexe relative au Statut international de l'ASECNA adoptés par les membres du Comité des ministres réunis en formation de plénipotentiaires sont ensuite ratifiés suivant les formes prévues par la Constitution de chaque État partie.</p> <p>Les amendements entrent en vigueur à l'égard de tous les États parties le trentième jour qui suit le dépôt des instruments de ratification par tous les États qui ont voté en faveur de l'adoption des amendements au sein du Comité des ministres.</p>

	<p>ARTICLE 25 - MODIFICATIONS AUX AUTRES ANNEXES</p> <p>1. Tout État partie peut proposer des modifications aux annexes V, VI et VII à la présente convention telles que mentionnées à l'article 28 de la présente convention. Le texte de tout projet de modification est communiqué aux États parties par le président du Conseil d'administration au moins quatre mois avant la réunion à laquelle il est proposé pour adoption. Ces modifications sont examinées et adoptées par le Comité des ministres lors d'une session ordinaire ou à l'occasion d'une session extraordinaire convoquée à cet effet. L'adoption de ces modifications requiert le quorum des deux tiers des États parties et la majorité des trois quarts des États présents et votants. L'abstention ne fait pas obstacle à l'adoption des modifications. Ces modifications entrent en vigueur à la date fixée par le Comité des ministres dans sa délibération.</p> <p>2. Tout État partie peut proposer des modifications aux annexes II, III et IV à la présente convention telles que mentionnées à l'article 28 de la présente convention. Le texte de tout projet de modification est communiqué aux États parties par le président du Conseil d'administration au moins deux mois avant la consultation à domicile à laquelle il est procédé pour l'examen et l'adoption de ces modifications. L'adoption de ces modifications requiert que les deux tiers au moins des États parties se soient prononcés, à la majorité des trois-quarts. Ces modifications entrent en vigueur à la date fixée par le Comité des ministres dans sa délibération.</p>
<p>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'OACI par les soins du Gouvernement de l'Etat dépositaire.</p>	<p>ARTICLE 26 - ENREGISTREMENT 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 sont enregistrées à l'OACI par les soins du Gouvernement de l'État dépositaire.</p>
<p>ARTICLE 24 Dès son entrée en vigueur, la présente Convention abroge et remplace la Convention signée à SAINT-LOUIS du SÉNÉGAL le 12 décembre 1959 et portant création de l'Agence.</p>	<p>ARTICLE 27 - ABROGATION ET CONTINUITÉ JURIDIQUE</p> <p>1. Dès son entrée en vigueur, la présente convention abroge et remplace la convention relative à l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar signée à Dakar le 25 octobre 1974 et les amendements apportés à ladite convention.</p> <p>2. Les actes du Comité des ministres ou de son président, du Conseil d'administration ou de son président et du directeur général, adoptés en vertu de la convention de Dakar du 25 octobre 1974, demeurent en vigueur dans la mesure où ils sont compatibles avec la présente convention et ses annexes. Ces actes continuent à produire leurs effets aussi longtemps qu'ils n'ont pas été abrogés, annulés ou modifiés en application de la présente convention.</p> <p>L'Agence succède à l'ASECNA telle qu'instituée par la convention de Dakar du 25 octobre 1974 dans tous les droits et obligations de cette dernière, sous réserve que ces droits et obligations soient compatibles avec la présente convention et ses annexes.</p>

	<p>ARTICLE 28 - ANNEXES À LA CONVENTION Les annexes à la présente convention sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> Statut international de l'Agence ; Liste des espaces aériens mentionnés à l'article de la convention ; Liste des aérodromes mentionnés à l'article de la convention ; Liste des installations concourant à la sécurité de la navigation aérienne internationale mentionnées à l'article des Statuts Statuts de l'Agence Cahier des charges de l'Agence Statut unique et code de rémunération du personnel
	<p>ARTICLE 29 - EFFET DE LA CONVENTION ET DE SES ANNEXES SUR LE DROIT INTERNE DES ÉTATS PARTIES La présente convention et ses annexes priment sur le droit interne des États parties dans les domaines qu'elles régissent. En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente convention.</p>

Source : ministère des Affaires étrangères et européennes.

ANNEXE

TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Article unique

(Non modifié)

Est autorisée la ratification de la convention relative à l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) (ensemble sept annexes), signée à Libreville, le 28 avril 2010, et dont le texte est annexé à la présente loi.