



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**CINQUIEME REUNION DES DIRECTEURS GENERAUX DE L'AVIATION CIVILE (DGAC/5)
DES ETATS ESAF ET WACAF**

(Dakar, Sénégal, 4 Novembre 2013)

Point 5 de l'Ordre du Jour: Sûreté de l'Aviation

**TRAITES INTERNATIONAUX DANS LE DOMAINE
DE LA SURETE DE L'AVIATION (BEIJING)**

(Présenté par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Cette communication présente les derniers développements aux conventions de La Haye et de Montréal.

1. INTRODUCTION

De 1960 à nos jours, un nombre important de traités sur la sûreté de l'aviation ont été conclus sous les auspices de l'OACI. Ces instruments légaux criminalisent les actes contre l'aviation civile internationale, comme les détournements et sabotages, et facilitent la coopération entre les Etats en vue d'empêcher la réalisation de ces actes, et s'assurer également qu'ils ne restent pas impunis partout où ils seront commis.

2. NECESSITE DE MODERNISATION

2.1 En prévision des menaces actuelles et des menaces nouvelles contre l'aviation civile, il est apparu nécessaire de moderniser la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile et le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale.

2.2 La Conférence diplomatique sur la sûreté de l'aviation tenue à Beijing du 30 août au 10 septembre 2010 sous les auspices de l'OACI a adopté, deux nouveaux traités ; nommément, la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale (Convention de Beijing) et le Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (Protocole de Beijing)

2.3 La Convention de Beijing criminalise l'utilisation d'aéronefs civils pour provoquer la mort ou causer des dommages corporels ou des dégâts graves, l'utilisation d'aéronefs civils pour libérer ou décharger une arme biologique, chimique ou nucléaire (BCN), ou des substances semblables, afin de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels ou des dégâts graves, et l'utilisation de toute arme BCN, ou de substances semblables, à bord d'un aéronef civil ou contre un aéronef civil. Elle criminalise aussi le

transport illicite de toute arme BCN, de substances connexes ou d'autres matières dangereuses. Les cyber-attaques contre des installations de navigation aérienne sont également des infractions visées par cette convention.

De plus, la Convention prévoit expressément la responsabilité pénale des commanditaires et des organisateurs d'une infraction, ainsi que la responsabilité des personnes qui, sciemment, aident l'auteur d'une infraction à se soustraire à une enquête, à des poursuites ou à une peine. Toute personne qui menace de commettre une infraction peut être tenue pénalement responsable quand les circonstances indiquent que la menace est crédible. Dans certaines conditions, contribuer ou consentir à contribuer à une infraction, qu'elle soit effectivement commise ou non, peut être punissable. Une personne morale peut être tenue pénalement responsable si le droit interne applicable le prévoit. La Convention élargit aussi les chefs de compétence prévus par les instruments précédents en exigeant que chaque État partie établisse sa compétence aux fins de connaître d'une infraction lorsqu'elle est commise par un de ses ressortissants, et en permettant à chaque État partie d'établir sa compétence aux fins de connaître d'une infraction lorsque l'un de ses ressortissants en est la victime. Elle affirme aussi les principes d'équité de traitement

et de non-discrimination. Par ailleurs, la Convention contient une clause selon laquelle un État ne peut pas refuser d'extrader l'auteur d'une infraction au seul motif que celle-ci serait de nature politique.

2.4 Le Protocole de Beijing complète la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye le 16 décembre 1970 (Convention de La Haye, 1970). Il en élargit la portée afin d'englober différentes formes de détournement d'aéronef, y compris les détournements effectués au moyen de technologies modernes. De plus, le Protocole prévoit expressément la responsabilité pénale des commanditaires et des

Organisateurs d'une infraction, ainsi que la responsabilité des personnes qui, sciemment, aident l'auteur d'une infraction à se soustraire à une enquête, à des poursuites ou à une peine. Toute personne qui menace de commettre une infraction peut être tenue pénalement responsable quand les circonstances indiquent que la menace est crédible. Dans certaines conditions, consentir à contribuer ou contribuer à une infraction, qu'elle soit effectivement commise ou non, peut être punissable. Une personne morale peut être tenue pénalement responsable si le droit interne applicable le prévoit. Le Protocole élargit aussi les chefs de compétence en exigeant que chaque État partie établisse sa compétence aux fins de connaître d'une infraction lorsqu'elle est commise par un de ses ressortissants, et en permettant à chaque État partie d'établir sa compétence aux fins de connaître d'une infraction lorsque l'un de ses ressortissants en est la victime. Il affirme aussi les principes d'équité de traitement et de non-discrimination. Par ailleurs, le Protocole contient une clause selon laquelle un État ne peut pas refuser d'extrader l'auteur d'une infraction au seul motif que celle-ci serait de nature politique.

2.5 Les lettres au Secrétaire Général de l'OACI en date du 30 juin 2011, adressées aux Etats en la matière, en plus d'être postées sur le site web de l'OACI ont été relayées par les différents Bureau Régionaux de l'OACI, appuyées par des lettres de rappel, en vue de la signature, la ratification ou l'acceptation, selon le cas desdits traités. De plus un guide d'assistance aux Etats a été proposé aux Etats en vue de leur faciliter les actions recommandées. Compte tenu du nombre relativement peu élevé d'Etats ayant signé et ratifié ces instruments, la 23^{ème} Session plénière de la CAFAC tenue à Accra, Ghana du 2 au 5 avril 2013 a recommandé aux Etats africains qui ne l'ont pas encore fait, de signer et ratifier les nouveaux traités, et de les incorporer dans le champ de la législation nationale.

Chacun des traités ci-dessus mentionnés, requiert chacun, 22 ratifications pour entrer en vigueur. A cet égard, à la date du 30 septembre 2013, la Convention de Beijing a été ratifiée par deux Etats Africains (Angola et Mali) pendant que le Protocole de Beijing l'a été par un seul (Mali).

A l'attention des participants de la 5^{ème} Réunion des Directeurs Généraux de l'Aviation Civile le lien ci-dessous faisant le point des ratifications est disponible :

<http://www.icao.int/secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/AllItems.aspx>