



## CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE DROIT AÉRIEN

(Beijing, 30 août – 10 septembre 2010)

### OBSERVATIONS SUR LES PROJETS DE PROTOCOLES À LA CONVENTION DE MONTRÉAL DE 1971 ET À LA CONVENTION DE LA HAYE DE 1988

(Note présentée par la Chine)

#### PROJET DE PROTOCOLE À LA CONVENTION DE MONTRÉAL DE 1971 AMENDÉE PAR LE PROTOCOLE DE 1988

##### 1. FORME DE L'INSTRUMENT

1.1 Nous proposons de créer une nouvelle Convention, appelée « *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile (Convention de Beijing de 2010)* ». Les États qui n'ont pas adhéré à la Convention de Montréal de 1971 et au Protocole de 1988 peuvent directement signer et ratifier la Convention de Beijing de 2010, qui entrera en vigueur entre ses États parties. Pour les États parties à la Convention et à son Protocole originaux, la nouvelle convention remplacera les instruments originaux en ce qui concerne les relations entre lesdits États, dès qu'ils auront signé et ratifié la nouvelle convention. La *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999* a créé un précédent pour une telle formule. La Convention de Varsovie de 1929 a été révisée par plusieurs protocoles, avec pour résultat pratique la fragmentation du régime juridique régissant les responsabilités civiles des transporteurs aériens envers les passagers. Grâce aux grands efforts de l'industrie de l'aviation civile, et notamment les législatures des divers pays du monde, une nouvelle Convention de Montréal a été élaborée en 1999 pour remplacer la Convention de Varsovie de 1929 et/ou ses Protocoles ultérieurs dans les États parties à la nouvelle convention. Cette nouvelle Convention de Montréal de 1999 a rétabli une structure juridique uniforme dans ce domaine. Nous suggérons que pour la modernisation des conventions relatives à la sûreté, en particulier celle de la Convention de Montréal de 1971, on s'inspire de l'heureuse expérience de la Convention de Montréal de 1999. Les paragraphes qui suivent contiennent une brève analyse des difficultés que présente un protocole et des avantages d'une nouvelle convention.

##### 2. FAIBLESSE DE LA FORMULE DU PROTOCOLE

###### 2.1 Redondance du titre

2.1.1 La Convention de Montréal de 1971 a été amendée une première fois en 1988 par le « *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile faite à Montréal le 23 septembre 1971* ». Si la deuxième série d'amendements devait à nouveau prendre la forme d'un protocole, un des problèmes pratiques à

résoudre serait de lui trouver un titre de longueur raisonnable, qui ne soit ni trop répétitif ni trop complexe.

## 2.2 **Fragmentation du contenu**

2.2.1 La Convention de Montréal de 1971 a fait l'objet d'une modernisation complète et approfondie qui non seulement couvre un certain domaine particulier, mais qui touche aussi à de nombreuses dispositions diverses, allant des nouvelles infractions (principales et secondaires) aux définitions, aux compétences et à de nouveaux principes abordés dans d'autres conventions des Nations Unies. Si l'on adopte la formule d'un protocole, le contenu d'un tel instrument risque d'être fragmenté et de lecture difficile.

## 2.3 **Avantages d'une nouvelle convention autonome**

2.3.1 Une nouvelle convention contiendra non seulement les dispositions nouvellement amendées, mais aussi les textes originaux. Loin de favoriser la fragmentation, une telle formule facilitera l'intégrité des textes et sera facile à consulter.

2.3.2 Le titre du nouvel instrument sera clair et concis.

2.3.3 L'adhésion à la nouvelle convention sera sans effet sur l'existence de la Convention et du Protocole originaux, et la seule incidence sera que, en ce qui concerne les relations entre les États parties, la nouvelle convention aura préséance sur les instruments originaux. Dans le cas des États qui n'ont pas signé et ratifié la nouvelle convention, la Convention originale et/ou le Protocole de 1988 resteront en vigueur entre lesdits États.

## 3. **PARAGRAPHE 1, ALINÉA G, DE L'ARTICLE 1<sup>er</sup>**

3.1 Nous proposons de supprimer le texte entre crochets ci-après : « [définie à l'article 2, sauf le paragraphe i), alinéa a), sous-alinéa ii), et alinéa b), sous-alinéa iii),] »

3.2 L'usage de texte entre parenthèses ou crochets dans une disposition juridique est à déconseiller. Même s'ils ne sont pas explicitement exclus, les éléments cités à l'alinéa a), sous-alinéa ii), et à l'alinéa b), sous-alinéa iii), ne pourront pas être largués ou libérés à partir d'un aéronef.

3.3 Il en est de même pour la disposition similaire de l'alinéa h) (utilisation d'une arme BCN contre un aéronef), quoique cette disposition n'exclue pas explicitement les éléments de l'alinéa a), sous-alinéa ii), et de l'alinéa b), sous-alinéa iii), du paragraphe i) de l'article 2.

3.4 Une disposition similaire du *Protocole de 2005 relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime* (« SUA 2005 ») ne prévoit pas de telles exclusions.

## 3.5 **Définition des « matières explosives »**

3.5.1 À plusieurs endroits de l'article 1<sup>er</sup>, on mentionne comme nouvelles infractions « une arme » BCN ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables ». Alors qu'il existe des nouvelles définitions d'une arme BCN et des matières radioactives, il n'y en a aucune pour les matières explosives. Nous proposons donc l'adoption d'une définition des « matières explosives » semblable à celle qui figure à l'alinéa a) de la définition d'« engin explosif ou autre engin meurtrier » de l'article 1.3 de la *Convention internationale pour la répression des attentats terroristes à l'explosif de 1997*, selon laquelle il s'agit « De toute arme ou de tout engin explosif ou incendiaire qui est conçu

pour provoquer la mort, des dommages corporels graves ou d'importants dégâts matériels, ou qui en a la capacité ».

#### 4. **ARTICLE 1<sup>er</sup>, PARAGRAPHE 1, ALINÉA I), SOUS-ALINÉA 4)**

4.1.1 Nous demandons des éclaircissements sur le sens et les critères de l'expression « de manière significative » dans les deux variantes i) 4) entre crochets : « *des équipements, matières ou logiciels, ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d'une arme BCN, (...)* »

#### 5. **ARTICLE 1<sup>er</sup>, PARAGRAPHE 1 TER**

5.1 Différents pays peuvent adopter différentes dispositions juridiques pour la criminalisation des « menaces », et certains pays ne criminalisent même pas les simples menaces qui ne sont pas suivies de la commission du crime dont la menace est proférée. Il faudrait ainsi préciser le sens de l'expression « menace crédible », et nous proposons donc d'insérer dans le projet de Protocole une définition ou une précision de l'expression « menace crédible ».

#### 6. **ARTICLE 1<sup>er</sup>, PARAGRAPHE 3**

6.1 Dans le chapeau de ce paragraphe, il conviendrait d'ajouter un renvoi au paragraphe « 2, alinéa a) », pour s'aligner sur ses alinéas a) et b).

6.2 Nous proposons de réviser le libellé du chapeau et celui des alinéas a) et b) pour les aligner sur les conventions de base, à savoir la « *Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée — 2000* » [Article 5, paragraphe 1, alinéa a), sous-alinéa i)] et la « *Convention internationale pour la répression du financement du terrorisme — 1999* » [Article 2, paragraphe 5, alinéa c)]. En premier lieu, l'élément d'intention devrait être formulé clairement et expressément. En second lieu, le comportement ne constitue pas une entente mais l'acte de s'entendre ; de même, le comportement ne constitue pas la contribution mais l'acte de contribuer. Nous proposons donc la révision suivante :

« 3. Chaque État partie confère aussi le caractère d'infractions pénales, lorsqu'elles sont commises intentionnellement, que les infractions visées aux paragraphes 1, 1 *bis* ou 1 *ter* du présent article soient ou non effectivement commises ou tentées, à l'un ou l'autre des actes suivants ou aux deux :

(les autres modifications de la version anglaise sont sans objet en français)

#### 7. **ARTICLE 2, DÉFINITION**

7.1 Nous proposons d'insérer des définitions des termes « matière brute » et « produit fissile spécial » qui apparaissent dans la variante entre crochets de l'alinéa j) du paragraphe 2, de façon à clarifier la gamme de ces matières et produits. Une autre façon de procéder consisterait à citer directement la définition de ces matières et produits qui figure dans le Statut de l'Agence internationale de l'énergie atomique. L'article 2 de la SUA 2005 contient une disposition semblable.

#### 8. **ARTICLE 4**

8.1 Nous proposons d'exclure l'application du projet de Protocole aux vols purement intérieurs.

8.2 Conformément à l'article 4 actuel, le projet de Protocole s'applique tant aux vols internationaux qu'aux vols intérieurs si l'un des quatre éléments ci-après est situé hors de l'État

d'immatriculation : le lieu de départ, le lieu d'atterrissage, l'endroit où l'infraction est commise et l'endroit où l'auteur est découvert.

8.3 Cependant, lorsqu'un aéronef loué sans équipage, immatriculé dans un autre État, effectue un vol purement intérieur entre deux points situés à l'intérieur de l'État de l'exploitant, le projet de Protocole actuel s'applique aussi. Si tel est le cas, on peut craindre que pour certaines infractions le droit international n'empiète sur la souveraineté nationale. Prenons l'exemple d'un aéronef loué immatriculé dans un autre État et exploité par une compagnie aérienne d'un État dont les équipages de conduite et la maintenance quotidienne sont fournis par la compagnie aérienne de cet État. Lorsque dans un scénario de vol purement intérieur cet aéronef transporte certaines marchandises dangereuses qui peuvent entrer dans la catégorie « infraction de transport », c'est cet État particulier qui est le mieux placé pour traiter de telles infractions en conformité avec sa réglementation pour le contrôle du transport intérieur, de préférence aux conventions internationales.

8.4 La location sans équipage est un arrangement commercial moderne pour l'utilisation d'aéronefs. La modernisation de la Convention de Montréal de 1971 devrait tenir compte des faits nouveaux survenus dans l'industrie et exclure explicitement l'application du projet de Protocole à ces vols purement intérieurs.

8.5 Nous proposons d'adapter le paragraphe d'application pour tenir compte des infractions nouvellement ajoutées.

8.6 Premièrement, le paragraphe 6 de l'article 4 prévoit l'application des paragraphes 2, 3, 4 et 5 aux cas envisagés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2. Il se trouve toutefois que le projet proposé d'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, comprend à présent de nouvelles infractions qui ne répondent pas aux critères initiaux (lesquels sont fondés sur l'État d'immatriculation de l'aéronef ou, dans le cas du paragraphe 5, sur l'utilisation des installations de navigation aérienne pour la navigation aérienne internationale). Les nouvelles infractions ne sont pas directement liées à un aéronef et, par conséquent, la référence à l'État d'immatriculation est inappropriée.

8.7 Deuxièmement, les infractions initiales prescrites par la Convention de Montréal de 1971 et le Protocole de 1988 ne figurent qu'à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphes 1 et 2, et c'est pourquoi le paragraphe d'application ne mentionnait que les paragraphes 1 et 2. Cependant, le projet de Protocole a introduit de nouvelles infractions en son article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1 *ter*. Aussi l'article 4 devrait-il être révisé pour tenir compte des règles d'application concernant ces nouvelles infractions.

8.8 Compte tenu de ce qui précède, nous proposons d'apporter les modifications ci-après à l'article 4 :

« 1. (...)

2. Dans les cas visés aux alinéas a), b), c), et e), f), g), h) et i) du paragraphe 1 **et au paragraphe 1 ter** de l'article 1<sup>er</sup>, la présente convention, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou intérieur, ne s'applique que :

a) (...);

b) (...).

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 du présent article, dans les cas visés aux alinéas a), b), c), et e), f), g), h) et i) du paragraphe 1 **et au paragraphe 1 ter** de l'article 1<sup>er</sup>, la présente convention s'applique également si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un État autre que l'État d'immatriculation de l'aéronef.

4. En ce qui concerne les États parties visés à l'article 9 et dans les cas visés aux alinéas a), b), c), e), f), g), h) et i) du paragraphe 1 **et au paragraphe 1 ter** de l'article 1<sup>er</sup>, la présente convention ne s'applique pas si les lieux mentionnés à l'alinéa a) du paragraphe 2 du présent article sont situés sur le territoire d'un seul des États visés à l'article 9, à moins que l'infraction soit commise ou que l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction soit découvert sur le territoire d'un autre État.

5. (...)

6. Les dispositions des paragraphes 2, 3, 4 et 5 du présent article s'appliquent également dans les cas prévus au paragraphe 2 de l'article 1<sup>er</sup>, **dans la mesure où ce paragraphe se rapporte aux infractions énoncées aux paragraphes 1 et 1 ter de l'article 1<sup>er</sup>.** »

## 9. **ARTICLE 4 ET ARTICLE 9**

9.1 À l'article 4 et à l'article 9 du texte anglais, il convient de remplacer « State of registration » par la terminologie la plus commune et la plus moderne de l'OACI, à savoir « State of Registry », dont la définition se trouve, par exemple, dans les Annexes 6, 7 et 13 à la Convention de Chicago (« **État d'immatriculation.** État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit. »)

## 10. **ARTICLE 6, PARAGRAPHE 4**

10.1 Au paragraphe 4 de l'article 6 de la version anglaise, dans le membre de phrase qui se lit « (...) *and, if it considers it advisable, any other interested States Parties of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant (...)* », nous pensons que le mot « Parties » a été ajouté ici par erreur et qu'il devrait être supprimé. En effet, le texte original ne comportait pas une telle restriction (Note du traducteur : la version française se lit « tous autres États intéressés ».)

## 11. **ARTICLE 7 BIS**

11.1 (Observations sans objet en français concernant le temps du verbe « are being carried out », qu'il est proposé de remplacer par « are carried out ».)

## 12. **TEXTE CHINOIS**

12.1 Étant donné que le chinois est l'une des langues de travail de l'ONU et de l'OACI, il est proposé que le texte chinois soit considéré comme un des textes officiels de la nouvelle convention.

-----

**PROJET DE PROTOCOLE À LA CONVENTION DE LA HAYE DE 1970****1. FORME DE L'INSTRUMENT**

1.1 Comme c'est la première fois que la Convention de La Haye de 1970 est révisée, un nouveau protocole pourrait constituer une forme appropriée pour les amendements. Un texte intégré pourrait être joint au Protocole pour adoption par la Conférence diplomatique, pour la facilité.

**2. ARTICLE 1<sup>er</sup>, PARAGRAPHE 2**

2.1 Voir le point 4 des observations sur le projet de Protocole à la Convention de Montréal de 1971 amendée par le Protocole de 1988 (« Projet de Protocole à la Convention de Montréal »).

**3. ARTICLE 1<sup>er</sup>, PARAGRAPHE 4**

3.1 Voir le point 5 des observations sur le projet de Protocole à la Convention de Montréal.

**4. ARTICLE 3**

4.1 Voir le point 7 des observations sur le projet de Protocole à la Convention de Montréal.

**5. ARTICLE 3, PARAGRAPHE 5**

5.1 Il faudrait examiner si la mention des « articles 6, 7, 8 et 10 » devrait être élargie de manière à porter aussi sur les articles *7 bis*, *8 bis*, *8 ter* et *10 bis*.

**6. ARTICLE 5**

6.1 Voir le point 8 des observations sur le projet de Protocole à la Convention de Montréal.

**7. ARTICLE 6, PARAGRAPHE 4**

7.1 Voir le point 9 des observations sur le projet de Protocole à la Convention de Montréal.

**8. TEXTE CHINOIS**

8.1 Étant donné que le chinois est l'une des langues de travail de l'ONU et de l'OACI, il est proposé que le paragraphe final de la Convention de La Haye de 1970 sur les quatre langues faisant foi soit révisé pour que le texte chinois soit considéré comme l'un des textes officiels du projet de Protocole ainsi que de la Convention de La Haye de 1970.