



OACI

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

INSTITUTION SPECIALISÉE
DES NATIONS UNIES

**Séminaire juridique sur le droit aérien
international et l'OACI
Dakar, 28 au 30 novembre 2023**



Cadre juridique de la sûreté de l'aviation civile internationale

M. Mathieu Vaugeois
Juriste adjoint

Direction des affaires juridiques et des relations extérieures, OACI

Séminaire juridique OACI/URSAC
Bureau Régional WACAF, Dakar, 28-30 novembre 2023

Plan de la présentation

1. Introduction
2. Traités internationaux portant sur la sûreté de l'aviation
3. Annexe 17 – *Sûreté*



1. Introduction – Sûreté

Plusieurs types d'actes d'intervention illicites commis à l'endroit de l'aviation civile internationale



2. Traités internationaux portant sur la sûreté de l'aviation

Répression des actes d'intervention illicites

- Notion et objectifs:
prévention et dissuasion
– mesures appropriées en vue de poursuites et l'imposition de peines aux contrevenants

Traités AVSEC

Convention de Tokyo 1963

5

Convention de La Haye 1970

Convention de Montréal 1971

Protocole sur les actes de violence dans les aéroports 1988

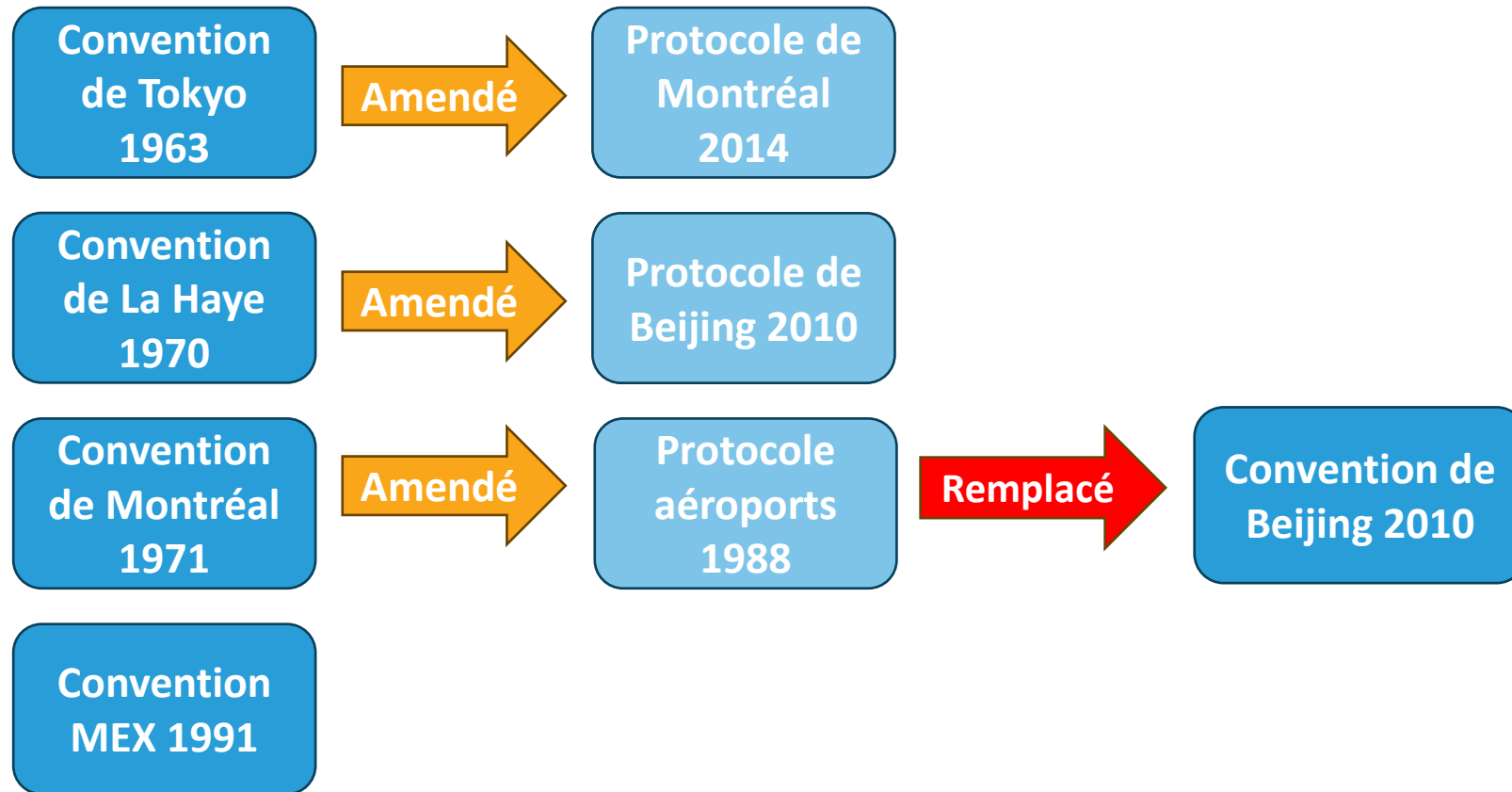
Convention sur le marquage des explosifs plastiques 1991

Convention de Beijing 2010

Protocole de Beijing 2010

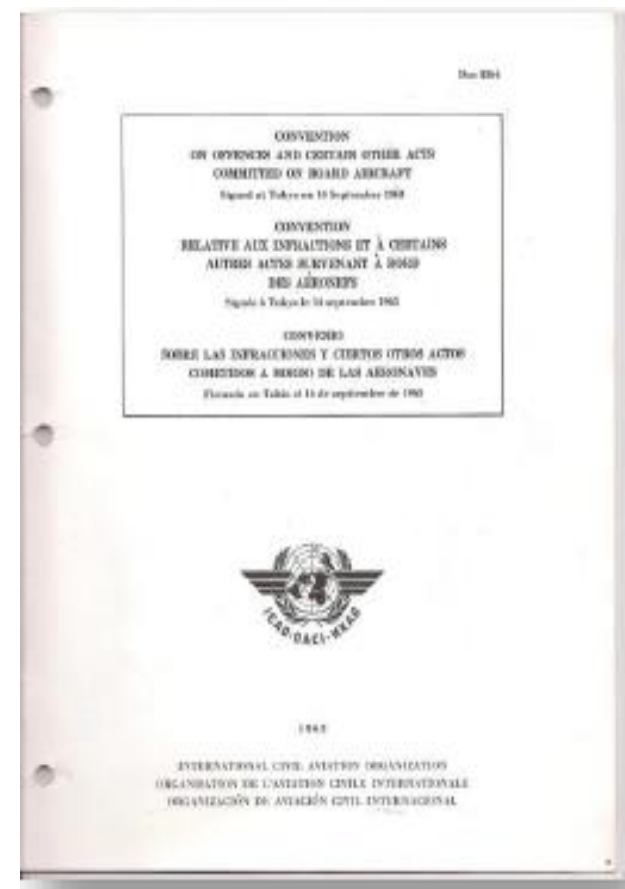
Protocole de Montréal 2014

2. Traités internationaux portant sur la sûreté de l'aviation



Convention de Tokyo 1963

- 187 Parties (en vigueur: 4 décembre 1969)
- Contexte historique:
 - L'affaire *États-Unis c. Cordova* a confirmé la nécessité d'un instrument juridique international
 - Augmentation du nombre de détournements d'aéronefs (e.g. 1 en 1958, 5 en 1959)



Convention de Tokyo 1963

- **Champ d'application – art. 1**

- S'applique aux infractions aux lois pénales
- S'applique aux actes qui peuvent compromettre ou compromettent la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord, ou compromettent le bon ordre et la discipline à bord

- **Compétence – art. 3**

- L'État d'immatriculation est compétent pour connaître les infractions commises et actes accomplis à bord
- Tout État contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence

Convention de Tokyo 1963

- **Mesures de contraintes – art. 6 et 7**
 - Mesures conférées au commandant de bord pour contraindre un passager indiscipliné jusqu'à l'atterrissage de l'aéronef
 - Membres de l'équipage ou des passagers peuvent également prendre des mesures de contrainte
- **Pouvoirs du commandant de l'aéronef – art. 8, 9, 12 et 13**
 - Pouvoirs de débarquer un passager ayant commis ou étant sur le point de commettre un acte pouvant compromettre la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord
 - Pouvoirs de remettre aux autorités de tout État contractant une personne ayant accompli un acte constituant une infraction grave aux lois pénales

Convention de Tokyo 1963

- **Immunité – art. 10**

- Le commandant de l'aéronef, les membres de l'équipage, les passagers, le propriétaire de l'aéronef, l'exploitant de l'aéronef, la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué ne peuvent être déclarés responsables pour les actions prises

- **Principales contributions:**

- Pouvoirs du commandant de l'aéronef définis pour la première fois en droit international
- Compétence de l'État d'immatriculation de l'aéronef, précédemment du domaine du droit international coutumier, désormais reconnues dans le droit conventionnel

Convention de La Haye 1970

- 185 Parties (en vigueur 14 octobre 1971)
- Contexte historique:
 - 82 captures illicites d'aéronefs en 1969 dont 70 ayant réussis
 - 86 captures illicites d'aéronefs entre janvier et septembre 1970, 8000 passagers affectés



Convention de La Haye 1970

- La capture illicite d'aéronefs est déclarée comme une infraction pénale – **art. 1 (a), 2**
- Création de la compétence internationale (mais pas universelle) – **art. 4**
- Détention de l'auteur présumé de l'infraction et enquête en vue d'établir les faits – **art. 6**
- Poursuivre ou extraditer (*aut dedere aut judicare!*) – **art. 7**
- Extradition – **art. 8**
- Coopération internationale et communication – **art. 10 –11**

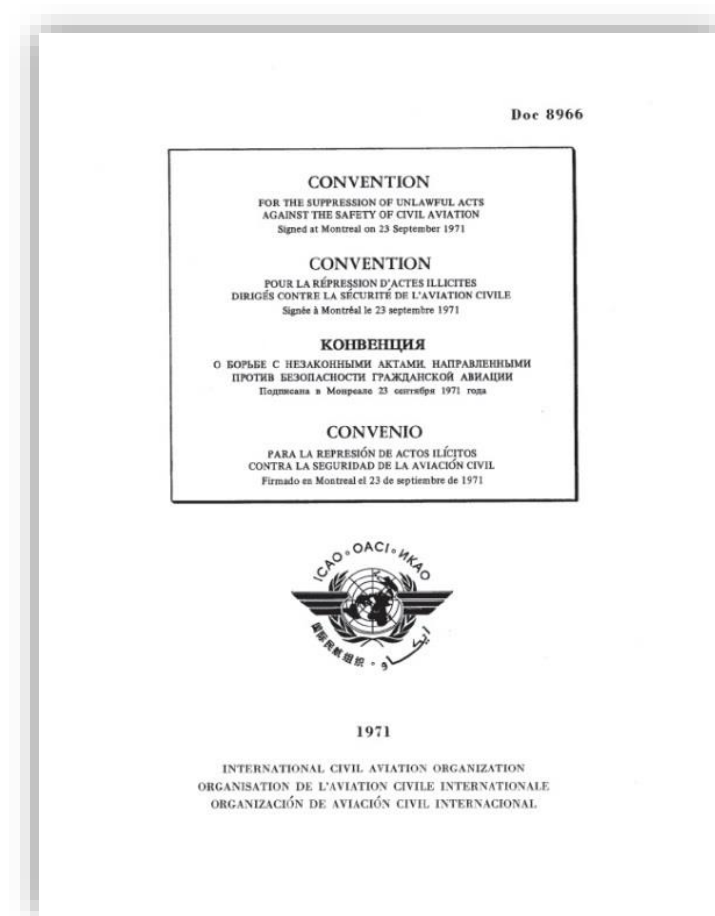
Convention de La Haye 1970

Principales contributions:

- Criminalisation de la capture illicite d'aéronefs
- En plus de l'État d'immatriculation, la compétence de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant est établie
- *Aut dedere aut judicare!*

Convention de Montréal 1971

- 188 Parties (en vigueur: 26 janvier 1973)
- Contexte historique:
 - Développé de manière parallèle à la Convention de La Haye afin de contrer les actes de sabotage contre l'aviation civile internationale



Convention de Montréal 1971

- **Criminalisation de nouvelles infractions pénales – art. 1er**
 - actes de violence contre une personne à bord
 - destruction d'un aéronef en service
 - placer sur l'aéronef des substances propres à le détruire
 - destruction ou dommages aux services de navigation aérienne
 - communication de fausses informations

Convention de Montréal 1971

- Compétence – **art. 5**
- Obligation de procéder à une enquête – **art. 6**
- Poursuivre ou extraditer – **art. 7**
- Extradition – **art. 8**
- Coopération internationale – **art. 10 - 13**
- Mesures de prévention – **art. 10 - 12**

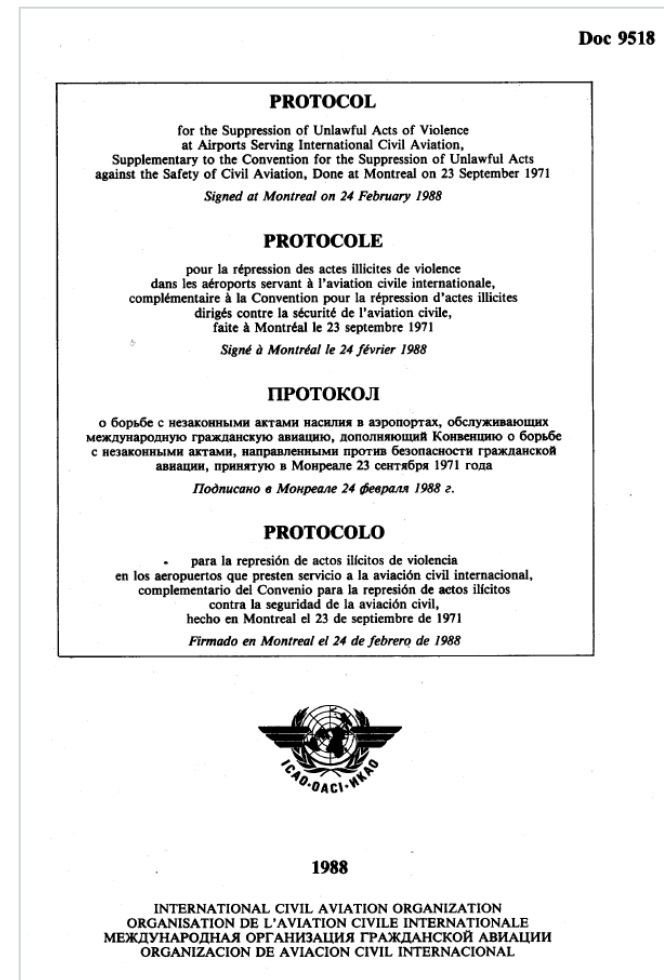
Convention de Montréal 1971

Principales contributions:

- Criminalisation des infractions autres que le détournement – à l'encontre de personnes à bord, d'aéronefs en vol et en service, d'installations de navigation aérienne, de communication de fausses informations
- Établissement de la compétence quasi-universelle

Protocole sur la violence aux aéroports 1988

- 176 Parties (en vigueur: 6 août 1989)
- Contexte historique:
 - Attaques aux aéroports de Rome et Vienne à la fin de décembre 1985; prise de conscience soudaine que les aéroports internationaux n'étaient pas protégés
 - Amende la Convention de Montréal 1971

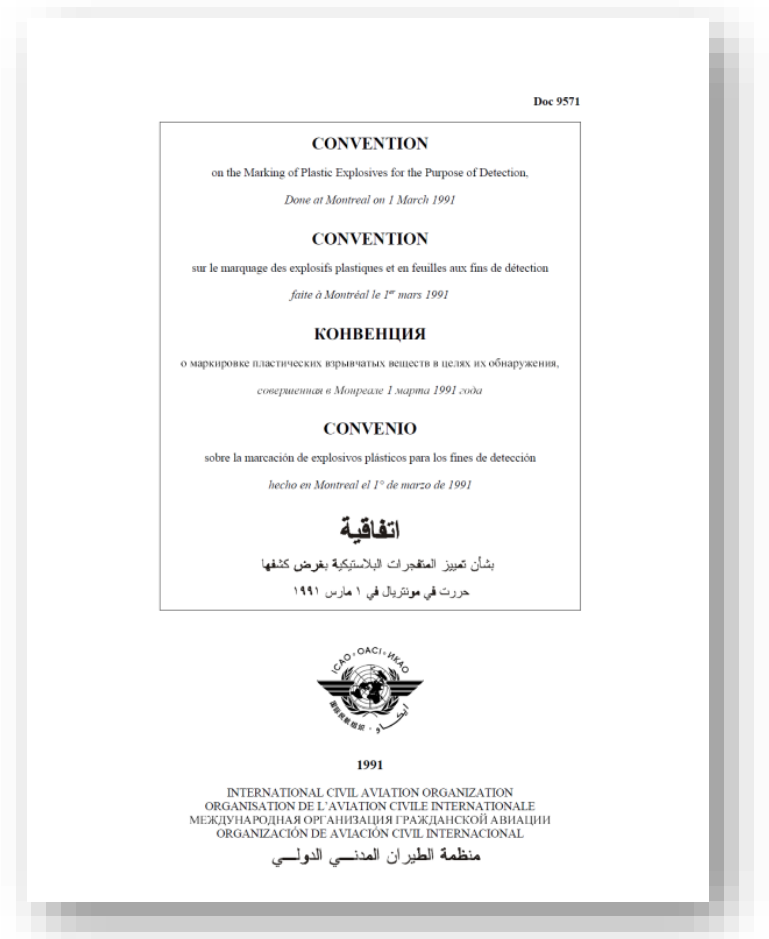


Protocole sur la violence aux aéroports 1988

- **Criminalisation de nouvelles infractions pénales – art. II**
 - Actes de violence contre une personne commis dans un aéroport servant à l'aviation civile internationale
 - Destruction des installations d'un aéroport ou interruption des services de l'aéroport
- **Compétence – art. III**
 - Inclut le territoire où se trouve l'auteur présumé de l'infraction

Convention sur le marquage des explosifs plastiques 1991

- 156 Parties (en vigueur: 21 juin 1998)
- Contexte historique:
 - Destruction des vols Air India (1985) et Lockerbie (1988), impliquant des explosions de bombes à bord d'aéronefs en vol
 - Demande du Conseil de sécurité des Nations Unies (résolution 635)



Convention sur le marquage des explosifs plastiques 1991

- Création d'un système international visant à marquer les explosifs plastiques afin de faciliter leur détection – art. II - IV
- Interdiction de fabrication d'explosifs non marqués – art. II
- Interdiction d'entrée et de sortie sur le territoire d'explosifs non marqués (sauf pour les autorités militaires ou de police) – art. III

Convention et Protocole de Beijing 2010

- **Modernisation du cadre juridique**

- Convention: 47 Parties (en vigueur 1er juillet 2018)
- Protocole: 47 Parties (en vigueur 1er janvier 2018)

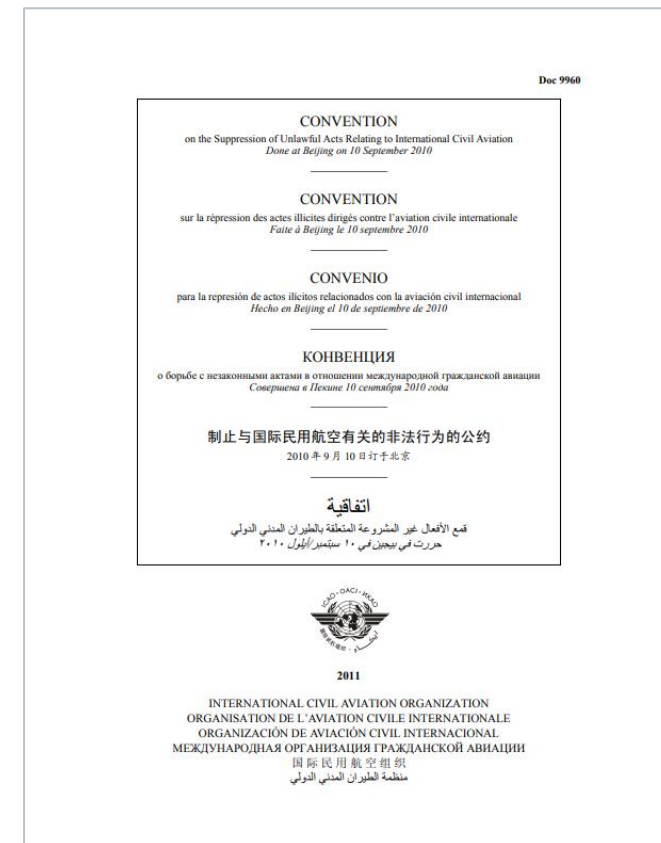


- **Contexte historique**

- Faire face aux menaces nouvelles et émergentes (attentats du 11 septembre 2001)

Convention de Beijing 2010

- Remplace la Convention de Montréal 1971 et le Protocole sur la violence aux aéroports 1988 entre les États parties
- **Criminalisation de nouvelles infractions – art. 1**
 - Utilisation d'un aéronef comme une arme
 - Libération d'une arme BCN dans un aéronef
 - Utilisation d'une arme BCN à bord ou contre un aéronef
 - Transport d'explosifs, de matières radioactives, d'une arme BCN



Convention de Beijing 2010

- Menace de commettre l'une des infractions visées – **art. 1 (3)**
- Tentative, organisation ou incitation, participation, complicité à commettre une infraction – **art. 1 (4)**
- Participation à une association criminelle dans le but de commettre l'une de ces infractions – **art. 1 (5)**
- Définition: « installations et services de navigation aérienne » – **art. 2 c)**
- Obligation de réprimer les infractions visées par des peines sévères – **art. 3**
- Compétence quasi-universelle – **art. 8**

Protocole de Beijing 2010

- Amende la Convention de La Haye 1970
- Art. 1 de la Convention de la Haye 1970 est amendé en criminalisant la capture illicite d'aéronefs par contrainte ou par tout moyen technologique, et la menace de capture illicite – **art. II**



Protocole de Beijing 2010

Changements dans l'infraction portant sur la capture illicite

Convention de La Haye 1970

Commet une infraction pénale [...] toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol, [...] illicitement et par violence ou menace s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes, ou, [...] est complice d'une personne qui commet ou tente de commettre l'un de ces actes.

Protocole de Beijing 2010

Commet une infraction pénale toute personne qui, ~~à bord d'un aéronef en vol~~, illicitement et intentionnellement, s'empare d'un aéronef en service ou en exerce le contrôle par violence ou par menace de violence, ou par contrainte, ou par toute forme d'intimidation, ou par tout moyen technologique.

Protocole de Beijing 2010

- Amendement à la Convention de la Haye afin de criminaliser: tente, organise ou fait commettre, participe comme complice à une infraction et participation à une association criminelle dans le but de perpétrer une telle infraction – **art. II (3)**
- Obligation de réprimer de peines sévères les infractions visées – **art. III**
- Compétence quasi-universelle – **art. VII**

Convention et Protocole de Beijing 2010

Principales contributions:

- Criminalisation des actes constituant des menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile
- Élargissement des bases de juridiction (État de nationalité/de résidence du contrevenant et de l'État de nationalité de la victime)

Étude du RSGLEG (2022) sur les instruments de droit aérien quant à la riposte aux cybermenaces

4.4 L'étude conclut que le cadre actuel du droit aérien international permet en partie de parer aux cybermenaces dirigées vers l'aviation civile, car certaines failles y ont été constatées, notamment : la fragmentation du cadre même du droit aérien international (état de ratification des instruments, qui varie selon les États), les disparités possibles dans l'interprétation de certains termes au regard de leur inclusion dans les cybermenaces (p. ex. « arme », « dispositif », « usage de la force »), la moindre pertinence des critères d'instruments antérieurs au regard des cybermenaces (p. ex. que l'auteur de la menace se trouve à bord de l'aéronef) et le fait que les instruments se limitent à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile. Cependant, et bien que certains termes doivent encore faire l'objet d'une interprétation eu égard à la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* et au *Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, tous deux faits à Beijing le 10 septembre 2010, leurs champs d'application respectifs semblent offrir aux États une base suffisante pour engager des procédures à l'encontre des personnes physiques ou des entités perpétrant des cyberattaques contre l'aviation civile. Dans sa résolution A40-10, l'Assemblée de l'OACI appelle à une large ratification de ces traités comme moyen de parer aux cyberattaques dirigées contre l'aviation civile.

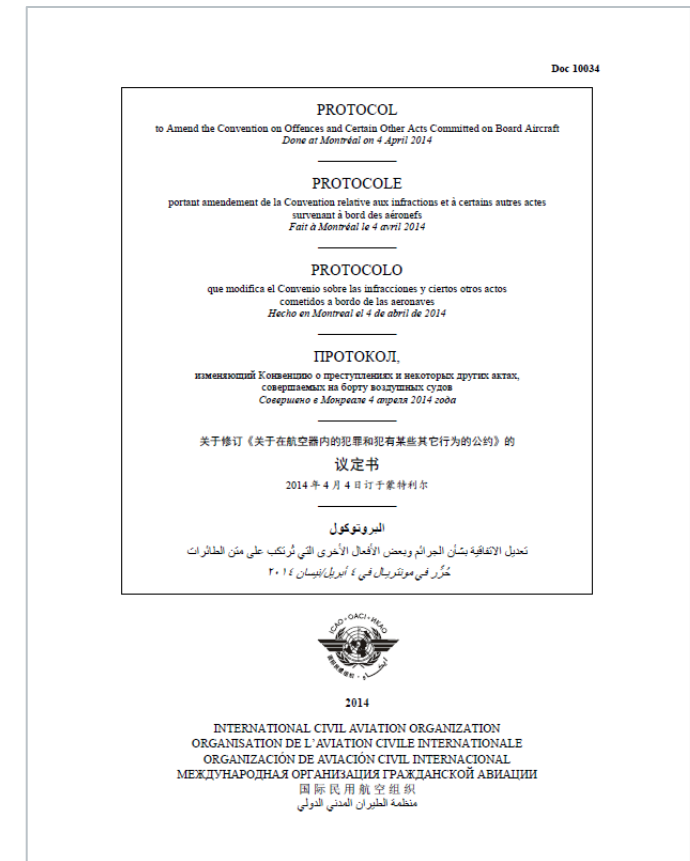
Source: LC/38-WP/2-2

Protocole de Montréal de 2014

- Amende la Convention de Tokyo 1963



- 46 Parties (en vigueur 1er janvier 2020)
- Contexte historique:
 - Augmentation des comportements de passagers indisciplinés à bord des aéronefs



Protocole de Montréal de 2014

- Modifie le champ d'application lorsque l'aéronef est « en vol » - art. II
- Élargissement du champ de compétence à l'État d'atterrissage et l'État de l'exploitant – art. IV
- Reconnaissance et protection des agents de sûreté en vol – art. VII, IX
- Les États sont encouragés à prendre les mesures nécessaires pour engager des procédures pénales appropriées – art. X

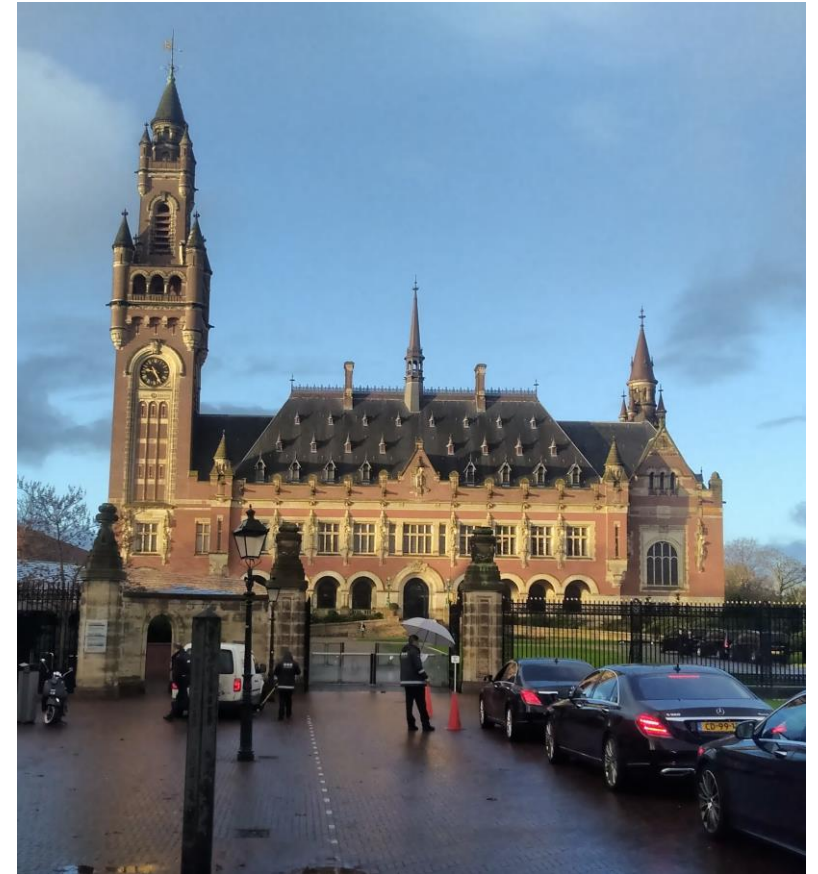
Protocole de Montréal de 2014

- Publications de l'OACI contenant des dispositions sur les passagers indisciplinés ou perturbateurs
 - Annexe 9 — *Facilitation*
 - Annexe 17 — *Sûreté*
 - Résolution A41-4, App. E
 - *Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs* (Doc 10117)
 - *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 — Diffusion restreinte)



Traités AVSEC - Règlement des différends

Les traités AVSEC contiennent des dispositions confiant à la CIJ le règlement des différends (Tokyo 1963, La Haye 1970, Mtl 1971, MEX 1991, Beijing 2010).



Affaires présentées devant la CIJ

Questions d'interprétation et d'application de la Conv. de Mtl 1971 résultant de l'incident aérien de Lockerbie (Jamahiriya arabe libyenne c. États-Unis d'Amérique; Royaume-Uni) (1992)

- Le différend porte sur l'interprétation et l'application de la Convention de Montréal de 1971 et découle d'actes résultant de l'incident aérien qui s'est produit au-dessus de Lockerbie le 21 décembre 1988. Dans ses demandes, la Libye a fait référence à l'inculpation et à la mise en accusation de deux ressortissants libyens par un grand jury des États-Unis d'Amérique et par le Lord Advocate d'Écosse, respectivement, pour avoir fait placer une bombe à bord du vol 103 de la Pan Am. La bombe a ensuite explosé, provoquant l'écrasement de l'avion et la mort de toutes les personnes à bord. En septembre 2003, les Parties ont convenu de mettre fin à la procédure.

Incident aérien du 3 juillet 1988 (République islamique d'Iran c. États-Unis d'Amérique) (1996)

- Concerne la destruction en vol par l'USS Vincennes, un croiseur de missiles guidés des forces armées américaines opérant dans le golfe Persique, d'un Airbus A-300B d'Iran Air, causant la mort de ses 290 passagers et membres d'équipage. Selon le gouvernement iranien, les États-Unis, en détruisant cet avion et en causant des pertes humaines, en refusant d'indemniser l'Iran pour les dommages causés et en continuant à s'ingérer dans l'aviation dans le golfe Persique, ont violé certaines dispositions de la Convention de Chicago et de la Convention de Montréal de 1971. En août 1994, les Parties ont entamé des négociations et l'affaire a été réglée en février 1996.

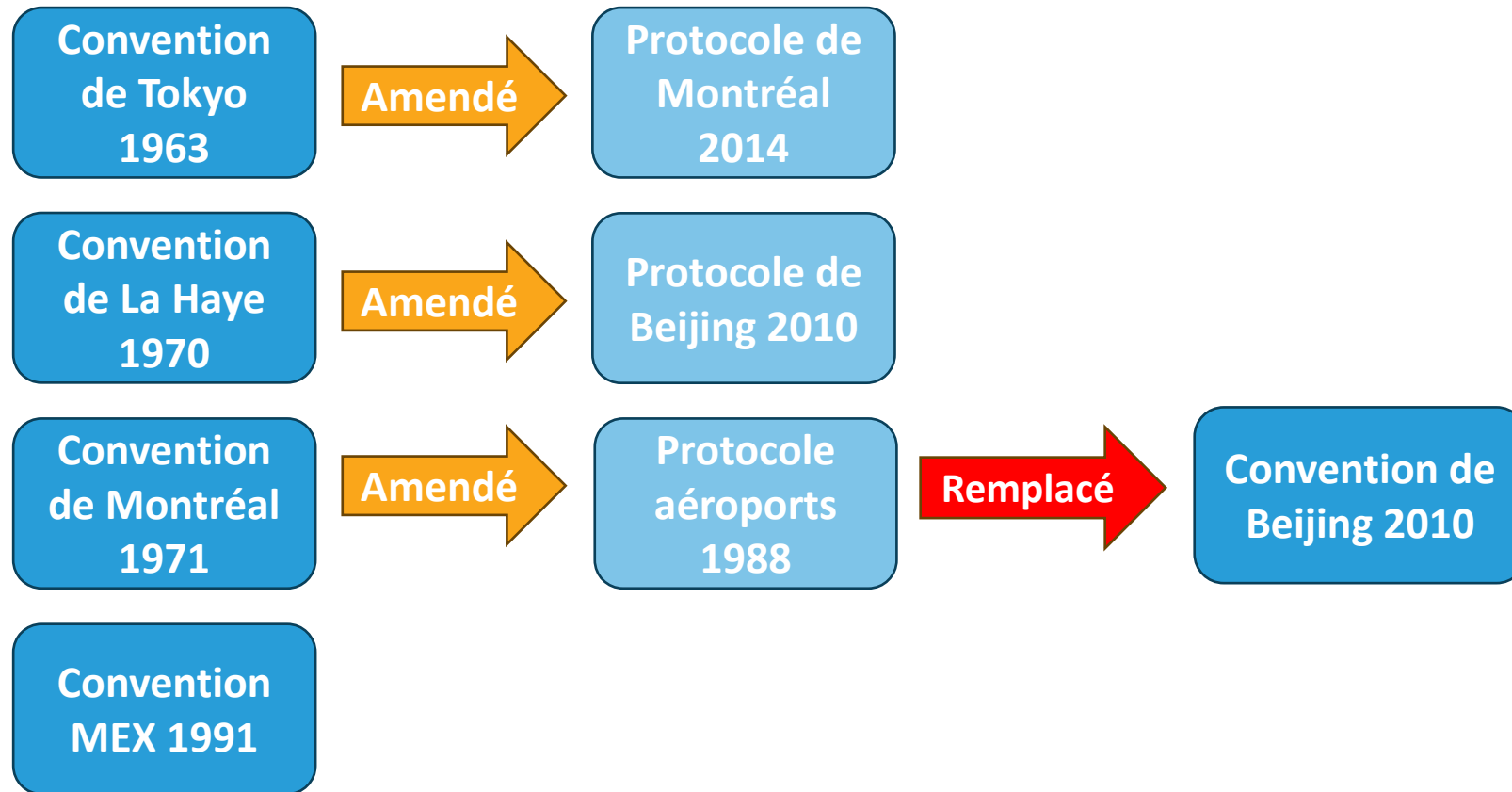
Incident aérien du 8 janvier 2020 (Canada, Royaume-Uni, Suède et Ukraine c. République islamique d'Iran) (2023)

- Présentée le 4 juillet 2023, cette affaire concerne la destruction, le 8 janvier 2020, d'un avion civil en service, le vol PS752 d'Ukraine International Airlines, par des militaires du Corps des gardiens de la révolution islamique d'Iran. Les 176 passagers et membres d'équipage à bord de l'avion, dont beaucoup étaient des ressortissants et des résidents des États requérants, ont été tués dans l'accident. Selon les requérants, l'Iran n'a pas pris toutes les mesures possibles afin d'empêcher la commission illicite et intentionnelle de l'infraction décrite à l'art. 1 de la Convention de Montréal, y compris la destruction du vol PS752. Par la suite, il n'a pas non plus mené d'enquête et de poursuites pénales impartiales, transparentes et équitables, conformément au droit international.

Le rôle de l'OACI

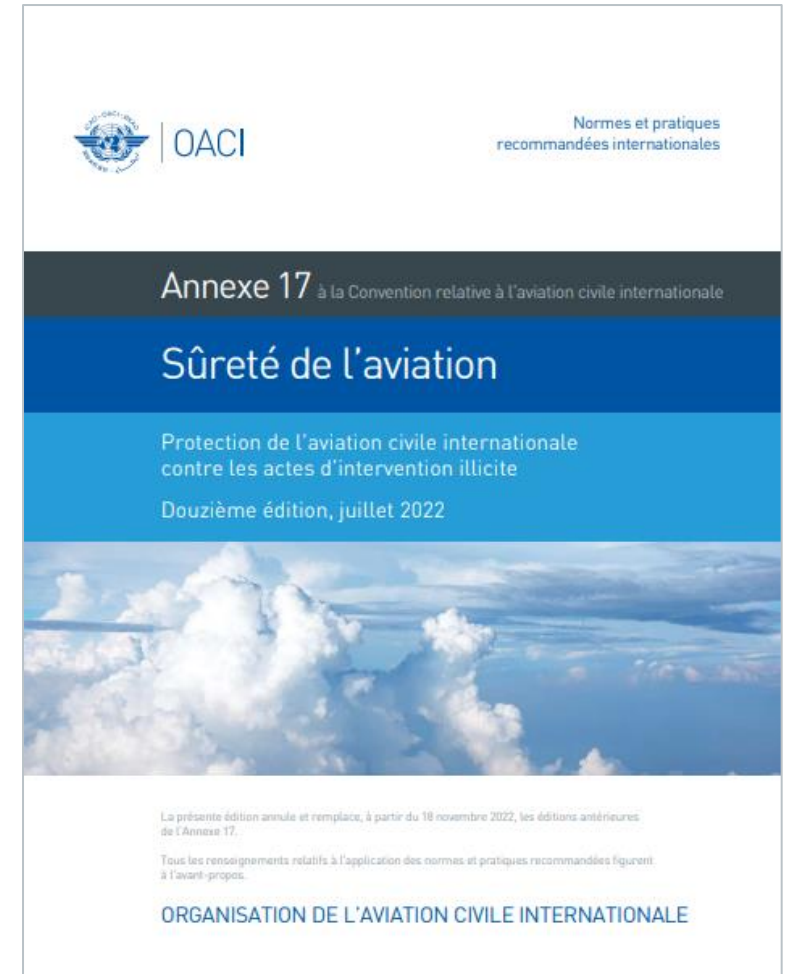
- L'article 34, paragraphe 3, du Statut de la CIJ dispose que « [l]orsque l'interprétation de l'acte constitutif d'une organisation internationale publique ou celle d'une convention internationale adoptée en vertu de cet acte est mise en question dans une affaire soumise à la Cour, le Greffier en avise cette organisation et lui communique toute la procédure écrite».
- Dans l'affaire concernant l'incident aérien du 3 juillet 1988 (République islamique d'Iran c. États-Unis d'Amérique), l'Organisation a déposé des observations.

Traités internationaux portant sur la sûreté de l'aviation



Annexe 17 – Sûreté

- Principes généraux – Ch 2
 - Objectifs; applicabilité; sûreté et facilitation; coopération internationale; innovation recherche et développement
- Organisation – Ch 3
- Mesures préventives de sûreté – Ch 4
- Gestion de la riposte aux actes d'intervention illicite – Ch 5



Annexe 17 – Sûreté

Programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC)

- S'applique aux États et aux autorités gouvernementales, pas aux individus en principe
- Mise en œuvre du PNSAC – norme 3.1
- Statut juridique du PNSAC

Annexe 17 – Sûreté

- **Mesures préventives de sûreté – Ch 4**
 - Objectifs; mesures relatives aux contrôles d'accès; mesures applicables aux aéronefs, passagers et à leurs bagages de cabine, bagages de soute, au fret, poste, catégories spéciales de passagers, côté ville; et mesures liées aux cybermenaces
- **Audits – USAP**

Conclusion



Thank You!