

RENSEIGNEMENTS DÉTAILLÉS À L'INTENTION DES ÉTATS SUR LA RATIFICATION DE SIX TRAITÉS FONDAMENTAUX

(Au 1^{er} décembre 2023)

Pour obtenir des renseignements sur l'état de la ratification des traités ou de l'adhésion à ceux-ci, ainsi que des guides administratifs sur ces sujets, consultez le portail du Recueil des traités du site web de l'OACI à www.icao.int/traités.

PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT DE L'ARTICLE 50 a) DE LA CONVENTION DE CHICAGO (2016)

*Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [article 50 a)] (Doc 10077)
(non en vigueur)*

Le Protocole portant amendement de l'article 50 a) prévoit une augmentation de la taille du Conseil, faisant passer le nombre de membres de trente-six à quarante. Compte tenu de la croissance du nombre d'États membres de l'OACI ainsi que de l'expansion et de l'importance accrue du transport aérien international pour les économies nationales de nombreux pays, l'augmentation de la taille du Conseil assure un meilleur équilibre dans la représentation des États contractants.

Le Protocole doit avoir été ratifié par 128 membres pour entrer en vigueur. Par sa résolution A39-5, l'Assemblée recommande à tous les États de ratifier de toute urgence le Protocole. Le présent Protocole a été ratifié par 89 États.

PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT DE L'ARTICLE 56 DE LA CONVENTION DE CHICAGO (2016)

*Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [article 56] (Doc 10076)
(non en vigueur)*

Le Protocole portant amendement de l'article 56 prévoit une augmentation de la taille de la Commission de navigation aérienne, faisant passer le nombre de membres de dix-neuf à vingt et un. Compte tenu de la croissance du nombre d'États membres de l'OACI, l'augmentation du nombre de sièges de la Commission permettra à la Commission de tirer parti de l'expertise et de l'expérience qui reposent sur les diverses compétences et connaissances particulières des États contractants.

Le Protocole doit avoir été ratifié par 128 membres pour entrer en vigueur. Par sa résolution A39-7, l'Assemblée recommande à tous les États de ratifier de toute urgence le Protocole. Le présent Protocole a été ratifié par 89 États.

CONVENTION DE MONTRÉAL (1999)

Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Doc 9740)

La Convention de Montréal (1999) modernise et refond le régime juridique international établi en application de la Convention de Varsovie (1929) et des divers instruments la modifiant (ce qu'on appelle le « régime de Varsovie ») et elle énonce, dans un cadre global et uniforme, les règles relatives au transport international de personnes, de bagages et de marchandises effectué par aéronef contre rémunération. La Convention régit la responsabilité

des transporteurs en cas de mort d'un passager ou de lésion subie par ce dernier ainsi qu'en cas d'avarie, de retard ou de perte de bagages ou de marchandises.

La présente Convention rétablit une uniformité et une prévisibilité des règles relatives au transport international de personnes, de bagages et de marchandises, dont on avait un urgent besoin. Tout en maintenant un noyau de dispositions qui ont bien servi la communauté du transport aérien international pendant des décennies, la Convention apporte la modernisation nécessaire dans un certain nombre de domaines clés. Elle protège les intérêts du passager en prévoyant un régime de responsabilité moderne à deux niveaux et en facilitant un dédommagement rapide, sans longues poursuites, en cas de dommages prouvés. Pour leur part, les transporteurs aériens réalisent des économies d'exploitation importantes grâce à l'utilisation de documents de transport produits électroniquement et simplifiés (billet de passage, lettre de transport aérien), et à la capacité de gérer les risques de façon plus efficace. La Convention aide à simplifier et à accélérer la production des documents requis pour l'expédition de marchandises et veille à ce que les renseignements compris dans lesdits documents soient plus précis et sûrs, en permettant l'utilisation de documents de transport électroniques. Cette dématérialisation des documents apporte aussi des bienfaits sur le plan environnemental. La Convention garantit un recours aux passagers et aux transporteurs ainsi qu'un soutien en temps voulu aux victimes d'accidents et à leur famille en établissant une obligation d'assurance et de versement d'avances pour les transporteurs (s'ils y sont tenus par la législation de leur pays).

En ce qui concerne la mort ou la lésion accidentelles des passagers, la Convention établit un régime de responsabilité à deux niveaux. Pour les dommages prouvés ne dépassant pas 128 821 droits de tirage spéciaux (DTS) par passager, le transporteur est assujéti à une responsabilité stricte indépendamment de la faute, et ce n'est que dans le cas d'une négligence contributive du passager ou de la personne qui demande réparation que le transporteur est exonéré en tout ou en partie. Pour des dommages prouvés dépassant 128 821 DTS, la responsabilité du transporteur aérien est fondée sur un système de faute présumée et il n'y a pas de limite de responsabilité préspecifiée. Pour les dommages relevant de cette seconde catégorie, le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que les dommages ne sont pas dus à sa négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable qui lui est imputable. Un régime de responsabilité stricte s'applique aussi aux dommages subis par suite de la perte ou de la destruction de bagages enregistrés. En ce qui concerne la destruction ou la perte de marchandises, la Convention établit un régime de responsabilité stricte sous réserve de certains moyens de défense qui demeurent à la disposition du transporteur aérien.

Dans le cas des marchandises, la limite de responsabilité est fixée à 22 DTS par kilogramme, et les limites de responsabilité pour perte ou destruction de bagages et pour retard des passagers ont été fixées respectivement à 1 288 DTS et à 4 346 DTS par passager. Conformément à l'article 24, les limites de responsabilité sont révisées par le dépositaire tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la Convention. La troisième révision de ce type a eu lieu en 2019 et les montants susmentionnés sont le résultat de cette révision.

Concernant la juridiction compétente, en cas de lésion ou de mort d'un passager, la Convention prévoit qu'en plus des quatre juridictions existantes pouvant être saisies en vertu du régime de Varsovie, il peut aussi être intenté une action en justice devant un tribunal de l'État où le passager avait sa résidence principale et permanente au moment de l'accident, à condition que le transporteur aérien ait la présence opérationnelle et commerciale requise dans cet État.

La multiplicité des régimes juridiques de responsabilité applicables au transport aérien international s'explique par le fait que bon nombre d'États ne sont pas encore partie au traité, ce qui signifie que l'indemnité accordée aux passagers diffère, et ce, peu importe que les passagers se trouvent à bord d'un même avion. Cette situation peut créer de la confusion, compliquer le traitement des demandes d'indemnisation et occasionner inutilement de la souffrance supplémentaire aux demandeurs. L'adoption universelle de la présente Convention par les États garantira que les règles d'indemnisation, lesquelles ont été modernisées, seront appliquées partout dans le monde de manière plus efficace et uniforme.

Bien que de nombreux États y soient parties, la présente Convention n'est pas tout à fait universellement acceptée, étant donné qu'au moins 55 États membres de l'OACI n'y ont pas encore adhéré. Par sa résolution A39-9,

l'Assemblée prie instamment tous les États qui ne l'ont pas fait de devenir parties à la présente Convention. Cent trente-neuf États sont parties à la présente Convention.

CONVENTION DE BEIJING (2010)

Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale (Doc 9960)

La Convention de Beijing modernise et refond la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, faite à Montréal le 23 septembre 1971 (Convention de Montréal, 1971), et 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*, signé à Montréal le 24 février 1988 (Protocole complémentaire, 1988). La Convention contribue également à l'application de la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies adoptée le 8 septembre 2006, car elle enrichit le régime mondial de traités en soutien à l'action de lutte contre le terrorisme. Le traité appuie le cadre de droit pénal élaboré pour faire face aux nouvelles menaces qui pèsent sur l'aviation civile depuis les attentats terroristes commis le 11 septembre 2001 aux États-Unis et l'arrivée de nouvelles technologies.

La Convention de Beijing criminalise les actes consistant à utiliser un aéronef civil pour provoquer la mort ou causer des dommages corporels ou des dégâts graves, pour libérer ou décharger à partir d'un aéronef civil 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 à utiliser contre un aéronef civil ou à bord d'un tel aéronef une arme BCN ou des substances semblables. Elle criminalise aussi le transport illicite de toute arme BCN, de substances connexes ou d'autres matières dangereuses.

Les cyberattaques contre des installations de navigation aérienne sont également des infractions visées par cette convention. Étant donné que la Convention renforcerait le cadre juridique mondial selon lequel les cyberattaques contre l'aviation civile internationale sont considérées comme des crimes, la ratification à grande échelle de cette convention par les États découragerait et punirait de telles attaques où qu'elles se produisent.

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, le fait de contribuer ou de 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. 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.

Par sa résolution A39-10, l'Assemblée prie instamment tous les États de ratifier cet instrument, et par sa résolution A41-19, l'Assemblée prie instamment les États membres de ratifier la présente Convention comme moyen de viser les cyberattaques dirigées contre l'aviation civile. Quarante-sept États sont parties à la présente Convention.

PROTOCOLE DE BEIJING (2010)

Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (Doc 9959)

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 comme les cyberattaques. Le Protocole contribue également à l'application de la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies adoptée le 8 septembre 2006, car il renforce le régime mondial de traités en appui à l'action antiterroriste. Le Protocole appuie le cadre international de droit pénal élaboré pour faire face aux nouvelles menaces qui pèsent sur l'aviation civile depuis les attentats terroristes commis le 11 septembre 2001 aux États-Unis et à l'arrivée de nouvelles technologies.

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, le fait de consentir à contribuer ou de 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. 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.

Par sa résolution A39-10, l'Assemblée prie instamment tous les États de ratifier le présent instrument, et par sa résolution A41-19, l'Assemblée prie instamment les États membres de ratifier le présent Protocole comme moyen de viser les cyberattaques dirigées contre l'aviation civile. Quarante-sept États sont parties au présent Protocole.

PROTOCOLE DE MONTRÉAL (2014)

Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (Doc 10034)

Le Protocole de Montréal (2014) porte amendement de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, faite à Tokyo le 14 septembre 1963 (Convention de Tokyo de 1963). Il élargit la compétence en reconnaissant, à certaines conditions, la compétence de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord. L'établissement d'une telle compétence aux fins de connaître des infractions est obligatoire si les critères énoncés dans le Protocole sont respectés. En élargissant la portée de la compétence sur une base obligatoire, il renforce la capacité des États de limiter la gravité et la fréquence des comportements indisciplinés ou perturbateurs à bord des aéronefs. Le Protocole prend acte aussi de la volonté de nombreux États de s'aider mutuellement afin de mettre un frein aux comportements indisciplinés ou perturbateurs, et de rétablir l'ordre et la discipline à bord.

Il est reconnu que les comportements indisciplinés ou perturbateurs à bord d'un aéronef nuisent à l'ordre et à la discipline, constituant ainsi une menace pour la sécurité et la sûreté de l'aéronef, l'équipage et les passagers. Une telle situation occasionne des perturbations coûteuses dans les transports aériens lorsqu'un aéronef est dérouté sur un autre aéroport afin de débarquer des passagers indisciplinés ou perturbateurs.

Le Protocole contient aussi des dispositions portant sur des questions telles que la coordination inter-États, l'application régulière de la loi, le traitement équitable et le droit de chercher à recouvrer conformément au droit national.

Depuis le début de la pandémie de COVID-19, certains États et de nombreuses entreprises de transport aérien ont signalé une hausse considérable d'incidents associés à des passagers indisciplinés ou perturbateurs liés au non-respect des mesures sanitaires, comme le port d'un masque. Ces comportements menacent la santé, la sécurité et l'ordre à bord. La ratification du Protocole s'avère de plus en plus essentielle pour combler les vides

juridictionnels afin de permettre aux États, de même qu'aux États d'immatriculation, d'établir leur compétence afin de mieux traiter les incidents impliquant des passagers indisciplinés ou perturbateurs.

Afin d'appuyer l'application des dispositions du traité, la résolution A41-4, appendice E, de l'Assemblée et le Doc 10117 de l'OACI contiennent des dispositions et des orientations sur l'élaboration d'une législation relative aux actes et infractions, ainsi que des éléments d'un régime de sanctions administratives, qui aideront les États à appliquer les mesures juridiques appropriées pour prévenir et traiter les incidents impliquant des passagers indisciplinés ou perturbateurs.

Par sa résolution A41-4, appendice C, et sa résolution A41-18, appendice B, l'Assemblée prie instamment tous les États qui ne l'ont pas fait de ratifier le présent Protocole. Quarante-six États sont parties au présent Protocole.