

PROJET DE LOI

autorisant la ratification de la convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale et du protocole complémentaire à la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs

NOR : MAEJ1528644L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I. - Situation de référence

La *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, conclue et ouverte à la signature le 16 décembre 1970 à La Haye (ci-après « **Convention de La Haye** »), est entrée en vigueur le 14 octobre 1971. Elle compte aujourd'hui 185 États parties. La France a signé cette Convention le 16 décembre 1970 à La Haye¹. Le Parlement a autorisé sa ratification par la loi n° 72-568 du 5 juillet 1972. La Convention est entrée en vigueur pour la France le 18 septembre 1972. Elle a été publiée au *Journal officiel* de la République française le 23 février 1973 (décret n° 73-171 du 15 février 1973²).

La *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale*, conclue et ouverte à la signature le 23 septembre 1971 à Montréal, est entrée en vigueur le 26 janvier 1973 (ci-après « **Convention de Montréal** »). Elle compte aujourd'hui 188 États parties. La France a signé cette Convention le 23 septembre 1971. Le Parlement a autorisé son adhésion par la loi n° 75-1132 du 10 décembre 1975. Elle est entrée en vigueur pour la France le 30 juillet 1976 et a été publiée au *Journal officiel* de la République française le 13 octobre 1976 (décret n° 76-923 du 2 octobre 1976)³. Lors du dépôt de son instrument d'adhésion, la France a émis une réserve⁴ qu'elle renouvellera dans les mêmes termes lors du dépôt de son instrument de ratification de la nouvelle Convention de Pékin (voir ci-dessous).

Le 10 septembre 2010, sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), ont été adoptés par consensus, lors d'une conférence diplomatique à Pékin, un *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (ci-après le « **Protocole de Pékin** ») et une nouvelle *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (ci-après la « **Convention de Pékin** »), qui vise à se substituer à la précédente **Convention de Montréal**.

¹ https://treaties.un.org/Pages/DB.aspx?path=DB/studies/page2_fr.xml&clang=fr

² http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=19730223&numTexte=&pageDebut=02028&pageFin=

³ <https://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/Conv3-french.pdf> et

http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=F28EB06FE797B4495851647FD41C1CE0.tpdila23v_3?cidTexte=JORFTEXT000000333262&dateTexte=

⁴ « Conformément à l'article 14, paragraphe 2, la République française ne se considère pas liée par les dispositions du paragraphe 1 dudit article selon lequel « tout différend entre les États contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage à la demande de l'un d'entre eux ».

Le Protocole de Pékin comme la Convention de Pékin ont été ouverts à la signature depuis le 10 septembre 2010 et le resteront jusqu'à leur entrée en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification. La France a signé le Protocole de Pékin et la Convention de Pékin le 15 avril 2011 à Montréal.

Objectifs des nouveaux instruments. Le Protocole de Pékin et la Convention de Pékin visent à modifier, compléter et renforcer les dispositions, respectivement, de la *Convention de La Haye* et de la *Convention de Montréal*, afin de faire face aux nouvelles menaces qui pèsent sur l'aviation civile internationale.

Dans le contexte faisant suite aux attentats du 11 septembre 2001, un renforcement des dispositions de ces deux conventions était en effet apparu d'une impérieuse nécessité, afin de criminaliser un large éventail d'activités et d'actes liés au terrorisme, y compris ceux qui ont abouti à la destruction du *World Trade Center* de New York, ainsi qu'à la prolifération des armes de destruction massive et des matériels connexes.

Dès leur entrée en vigueur, le Protocole de Pékin et la Convention de la Haye seront considérés comme un seul et même instrument, qui portera le titre de « *Convention de La Haye amendée par le Protocole de Pékin de 2010* » (articles I^{er} et XIX⁵). Entre ses États parties, la Convention de Pékin se substituera, elle, à la Convention de Montréal.

II. - Objectifs de de la Convention de Pékin et du Protocole de Pékin

La Convention de Pékin et le Protocole de Pékin concourent à un but général commun puisqu'il s'agit de renforcer les dispositions conventionnelles existantes, afin de s'adapter aux nouvelles menaces pesant sur l'aviation civile internationale. Les deux instruments comportent à cet égard des dispositions rédigées de manière analogue. Compte tenu néanmoins de leur objet respectif, elles poursuivent également des objectifs spécifiques.

A/ Les principaux objectifs de la Convention de Pékin sont les suivants :

- Créer de nouvelles infractions visant à incriminer l'utilisation des aéronefs civils comme arme dans le but de causer la mort, des blessures ou des dommages, ainsi que pour larguer des armes, répandre des substances biologiques, chimiques ou nucléaires (BCN) ou des matières similaires, dans le but de provoquer la mort, des blessures ou des dommages (article 1^{er}) ;
- Créer de nouvelles infractions visant à incriminer le transport illicite d'armes BCN ou de matières connexes, ainsi que le transport illicite d'explosifs ou de matières radioactives dans un dessein terroriste (article 1^{er}) ;
- Créer une nouvelle infraction visant à incriminer l'utilisation d'armes BCN ou de substances similaires pour attaquer un aéronef civil (article 1^{er}) ;
- Élargir le champ des infractions aux cas de menace, de conspiration, d'assistance, d'organisation (article 1^{er}) ;
- Créer une nouvelle infraction visant à incriminer les cyber-attaques contre les installations de navigation aérienne (article 1^{er}) ;
- Ajouter une clause sans préjudice par rapport aux obligations prévues par ailleurs dans les traités de désarmement et de non-prolifération existants (article 7).

⁵ La numérotation des articles employée dans la présente étude d'impact est celle du Protocole de Pékin lui-même et non celle qui résultera de ce Protocole dans la version consolidée de la Convention de La Haye amendée par le Protocole de Pékin de 2010.

La Convention de Pékin incrimine spécifiquement le transport des armes de destruction massive, ou de certains matériels connexes, par voie aérienne, sur le modèle du Protocole du 14 octobre 2005 relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988 (Convention SUA), sur le transport maritime⁶. Cette incrimination répond à nos intérêts en matière de lutte contre la prolifération, et pourra contribuer au renforcement de la coopération internationale en matière d'entraves de biens proliférants (dans le cadre, par exemple, de l'initiative de sécurité contre la prolifération – PSI).

B/ Les principaux objectifs du Protocole de Pékin sont les suivants :

- Élargir le champ des incriminations préexistantes à la menace d'un acte illicite et au donneur d'ordre, y compris en incriminant les tentatives de complicité, l'encouragement et l'organisation de telles infractions (article II) ;
- Sanctionner le financement des actes illicites (article II) ;
- Mettre à jour au fil du texte la terminologie utilisée, au regard notamment des conventions les plus récentes sur le terrorisme.

C/ Les objectifs communs aux deux instruments sont les suivants :

- Compléter les règles de responsabilité dans la répression des infractions ci-dessus mentionnées, en visant la responsabilité pénale des personnes morales (article 4 de la Convention et article IV du Protocole).
- Préciser les règles de compétences de l'État pour connaître des infractions définies (article 8 de la Convention et article VII du Protocole) ;
- Définir les conditions d'extradition et de la coopération judiciaire internationale (articles 9 à 14, 17 et 18 de la Convention et articles IX, XI à XVI du Protocole) ;
- Prévoir une clause excluant les activités de forces armées (article 6 de la Convention et article VI du Protocole) ;
- Ajouter des clauses garantissant les droits des individus dans les cas de détention et d'extradition (articles 11, 13 et 14 de la Convention et articles X, XII et XIII du Protocole).

III. - Conséquences estimées de la mise en œuvre de la Convention de Pékin et du Protocole de Pékin

Les conséquences attendues de la Convention de Pékin sont positives puisque ce nouvel instrument a pour but de renforcer le cadre juridique de la coopération internationale dans le cadre de la lutte contre les actes illicites dirigés contre l'aviation civile. Il en va de même pour le Protocole de Pékin qui vise à renforcer les dispositions de la Convention de La Haye pour la répression de la capture illicite d'aéronefs afin de faire face aux nouvelles menaces contre l'aviation civile. Le dispositif français est partiellement en conformité avec les nouvelles dispositions introduites par ces deux instruments.

- Conséquences économiques :

Sans objet.

⁶ En annexe.

- **Conséquences financières :**

Sans objet.

- **Conséquences sociales :**

Sans objet.

- **Conséquences environnementales :**

L'article 1^{er}, paragraphe 1, alinéas f), g), et h) de la Convention de Pékin prévoit que l'aviation civile internationale ne sera pas employée d'une manière susceptible de générer des dommages environnementaux et que de telles actions doivent faire l'objet d'une incrimination pénale.

- **Conséquences administratives :**

La Convention de Pékin comme le Protocole de Pékin n'engendrent pas de tâches nouvelles qui pourraient incomber à l'administration sur une base régulière.

- **Conséquences juridiques :**

a/ Articulation avec le droit européen

- **Convention du Conseil de l'Europe pour la prévention du terrorisme signée à Varsovie le 16 mai 2005 (ci-après : « Convention de Varsovie »⁷) et son Protocole additionnel⁸ ouvert à la signature le 22 octobre 2015 à Riga**

La Convention de Pékin et le Protocole de Pékin répriment un certain nombre d'infractions commises à l'encontre d'un aéronef civil, qu'elles soient liées à une action terroriste ou non. L'article 1^{er} de la Convention de Varsovie définit les infractions terroristes comme l'une quelconque des infractions entrant dans le champ d'application et telles que définies dans l'un des traités qu'elle vise en annexe, et notamment la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (« Convention de La Haye ») et la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale (« Convention de Montréal »), que le Protocole de Pékin et la Convention de Pékin visent à modifier. Certains agissements réprimés par la Convention et le Protocole de Pékin peuvent ainsi entrer dans le champ de la Convention de Varsovie lorsqu'ils sont constitutifs d'actes de terrorisme. Il n'y a pas toutefois de contradictions ou d'incompatibilités entre ces différents instruments.

- **Règlement n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997⁹ relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident**

Ce règlement fixe les obligations des transporteurs aériens de l'Union européenne en ce qui concerne leur responsabilité civile à l'égard des voyageurs pour les préjudices subis lors d'accidents survenu à bord d'un aéronef ou pendant toute opération d'embarquement ou de débarquement. Ce règlement européen traite donc de la **responsabilité civile des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages** et transpose en droit de l'Union européenne - dans sa version issue du règlement modificatif n° 889/2002 - les dispositions correspondantes de la Convention de Montréal pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international du 28 mai 1999¹⁰ (convention à laquelle l'Union

⁷ <http://www.coe.int/fr/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/196>

⁸ <http://www.coe.int/fr/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/217>

⁹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=URISERV:l24169>

¹⁰ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000801353>

européenne est d'ailleurs partie, à l'instar de ses Etats membres). Ce règlement pose ainsi le principe de la responsabilité illimitée des transporteurs aériens communautaires en cas de dommages corporels survenus à bord d'un aéronef et fixe notamment le principe d'une responsabilité objective de plein droit du transporteur aérien en cas de décès ou de blessure pour des dommages dont le montant ne dépasse pas un premier niveau de responsabilité (s'élevant actuellement à hauteur de 113 000 DTS), tout en admettant des causes d'exonération telles que le fait exclusif d'un tiers pour des dommages d'un montant supérieur à ce niveau de responsabilité. Le règlement précise également certaines exigences en matière d'assurance des transporteurs aériens de l'Union européenne.

Les instruments de Pékin ne comportant que des dispositions relatives à la responsabilité pénale des auteurs d'infractions commises à l'encontre d'aéronefs civils ou dans l'enceinte d'un aéroport, ils ne **comportent pas de contradiction ni de difficultés d'articulation avec le règlement 2027/97** dans la mesure où leur objet et champ d'application diffèrent.

- **Règlement (CE) n° 785/2004¹¹ du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs**

Ce règlement, adopté dans le contexte post attentats du 11 septembre 2001, traite des exigences imposées aux transporteurs aériens et autres exploitants d'aéronefs **en matière d'assurance**. A ce titre, ces derniers doivent souscrire, conformément au règlement, des polices d'assurances couvrant leur responsabilité civile à l'égard des passagers, des tiers, des bagages et du fret, y compris pour les risques liés aux actes de guerre et assimilés (terrorisme, piraterie aérienne, actes de sabotage et capture illicite d'aéronefs). Le règlement définit les seuils minimaux de couverture en fonction du statut des personnes ou du type d'objet assuré. Cette obligation d'assurance s'impose à tous les transporteurs aériens et exploitants qui utilisent l'espace aérien des Etats membres de l'Union.

Les instruments de Pékin ne comportant que des dispositions relatives à la responsabilité pénale des auteurs d'infractions commises à l'encontre d'aéronefs civils ou dans l'enceinte d'un aéroport, **ils sont pleinement compatibles avec ce règlement**.

En conclusion, l'articulation entre la Convention de Pékin et le Protocole de Pékin, d'une part, et le droit européen, d'autre part, ne soulève aucune difficulté particulière.

b/ Articulation avec le droit interne

Les questions liées aux infractions prévues par la Convention de Pékin visant la sûreté des aéronefs et par le Protocole de Pékin concernant la capture illicite d'aéronef sont aujourd'hui couvertes en droit français par plusieurs textes.

➤ Les diverses incriminations

Le droit interne, en son état actuel, permet pour l'essentiel de répondre aux nouvelles obligations introduites par la Convention de Pékin et le Protocole de Pékin, qui pour la plupart d'entre elles constituent des précisions ou des élargissements des obligations existantes, respectivement, dans la Convention de Montréal et dans la Convention de La Haye.

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0785&from=FR>

En premier lieu, le Code des transports contient une Sixième partie consacrée à l'aviation civile, qui détaille les définitions générales relatives à l'aviation civile ou à l'immatriculation des aéronefs et définit les règles applicables concernant les responsabilités en cas de dommages, la circulation aérienne, les aéroports, le transport aérien ou encore le personnel navigant. Cette Sixième partie prévoit des dispositions pénales visant à réprimer les violences commises dans un aéronef ou dans un lieu d'accès à un aéronef (article L.6433-2¹²), en procédant par renvoi à des dispositions du Code pénal. A noter que le Livre VI de la Première partie du Code, relative à la « sûreté et sécurité des transports », incrimine spécifiquement le détournement d'un aéronef en son titre III relatif à l'« Atteinte à la sécurité ou à la sûreté des transports » (article L.1631-2¹³).

En second lieu, le Code pénal contient des dispositions visant spécifiquement le détournement d'aéronefs (articles 224-6 à 224-8-1¹⁴ ; loi n° 92-684 du 22 juillet 1992 portant réforme des dispositions du Code pénal relative à la répression des crimes et délits contre les personnes), sanctionné par des peines pouvant aller jusqu'à 30 ans de réclusion criminelle. Cet acte peut en outre être considéré comme un acte terroriste dès lors qu'il est en relation avec une entreprise terroriste au sens du Code pénal (article 421-1 du Code pénal modifié par la loi n° 2011-266 du 14 mars 2011¹⁵).

En troisième lieu, quand les nouvelles infractions prévues par la Convention de Pékin et le Protocole de Pékin **ne font pas l'objet d'incriminations spécifiques en droit français, elles sont, pour la quasi-totalité, couvertes de façon satisfaisante par les dispositions du Code pénal :**

- **Les violences contre des personnes à bord d'un aéronef** (article 1^{er}, paragraphe 1, alinéa a, de la Convention de Pékin) peuvent être réprimées par l'application des articles 222-7 à 222-16-3 du Code pénal¹⁶. Les peines encourues peuvent être sensiblement durcies si les infractions ont été commises en rapport avec une entreprise terroriste au sens de l'article 421-1 du Code pénal.
- **La destruction ou la dégradation d'un aéronef ou d'installations de navigation aérienne ou le fait de placer à bord d'un appareil un dispositif susceptible de le détruire** (article 1^{er}, paragraphe 1, alinéas b, c et d de la Convention de Pékin) sont visés par les articles 322-5 à 322-11-1 du Code pénal¹⁷. Les peines encourues peuvent, là encore, être durcies dans le cas où les infractions ont été commises en rapport avec une entreprise terroriste au sens de l'article 421-1 du Code pénal. A noter, en outre, que la production et la détention illicites d'explosifs sont réprimées par le Code de la défense (article L.2353-4 à 14¹⁸).

¹²

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000023077747&cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20151127&oldAction=rechCodeArticle&fastReqId=560960628&nbResultRech=1>

¹³

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000023085092&cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20151127&oldAction=rechCodeArticle&fastReqId=280395372&nbResultRech=1>

¹⁴

http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?jsessionid=33F719987F5F9AC5A545CEE643A77C89.tpdila10v_3?idSectionTA=LEGISCTA000006165296&cidTexte=LEGITEXT000006070719&dateTexte=20151127

¹⁵

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000029759677&cidTexte=LEGITEXT000006070719&dateTexte=20151127&oldAction=rechCodeArticle&fastReqId=552827516&nbResultRech=1>

¹⁶

http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?jsessionid=33F719987F5F9AC5A545CEE643A77C89.tpdila10v_3?idSectionTA=LEGISCTA000006181751&cidTexte=LEGITEXT000006070719&dateTexte=20151127

¹⁷

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?idSectionTA=LEGISCTA000006165342&cidTexte=LEGITEXT000006070719&dateTexte=20151127>

¹⁸

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000006540135&cidTexte=LEGITEXT000006071307&dateTexte=20151127&oldAction=rechCodeArticle&fastReqId=1275308310&nbResultRech=1>

- **L'utilisation d'un aéronef en service pour provoquer la mort ou causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement** (article 1^{er}, paragraphe 1, alinéa f, de la Convention de Pékin) n'est pas visée en tant que telle par le droit français.

Les infractions d'assassinat ou de destruction peuvent cependant s'appliquer, ces infractions pouvant être en relation avec une entreprise terroriste si celle-ci est caractérisée.

Les atteintes à l'environnement ne sont pas incriminées en elles-mêmes par un texte général en droit français mais elles peuvent être appréhendées par diverses dispositions. Si les dommages à l'environnement ont un mobile terroriste, l'article 421-2 du Code pénal s'applique, quelle que soit la substance utilisée pour commettre l'infraction. En outre, les pollutions volontaires de certains milieux sont réprimées par de multiples dispositions du Code de l'environnement. Enfin, si une pollution malveillante est destinée à causer des dommages aux personnes ou aux biens, les qualifications de droit commun d'assassinat, d'homicide volontaire, de mise en danger d'autrui, d'administration de substance nuisible, de dégradation ou destruction de biens appartenant à autrui pourront être utilement retenues.

- **Le transport d'armes de destruction massive par voie aérienne et l'utilisation de telles armes contre ou à partir d'un aéronef** (article 1^{er}, paragraphe 1, alinéas g à i de la Convention de Pékin) est couvert par le Code de la défense. Ses dispositions interdisent ainsi la mise au point, la fabrication, l'utilisation, la détention, le stockage, le transport, l'acquisition, la cession, l'importation, l'exportation, le commerce et le courtage d'armes biologiques (article L.2341-1 du Code de la défense¹⁹) et chimiques (article L.2342-3 et 4²⁰). L'appropriation indue, l'abandon ou la dispersion de matières nucléaires est également réprimée (article L.1333-9²¹). Ces faits peuvent, de plus, constituer des actes terroristes au sens de l'article 421-1 du Code pénal lorsque ces infractions sont en relation avec une entreprise terroriste.

L'usage d'une arme BCN vise, par nature, à commettre des atteintes aux personnes ou des atteintes à l'environnement. Les qualifications déjà évoquées d'assassinat en lien avec une entreprise terroriste sont également applicables (articles 421-1 et 2 du Code pénal).

L'infraction de transport illicite de bien à double usage (article 1^{er}, paragraphe 1, alinéa i (4), de la Convention de Pékin) peut être couverte, en fonction des circonstances par :

- l'article 414 du Code des douanes²², qui incrimine les faits de contrebande, d'importation ou d'exportation qui portent sur des biens à double usage, civil et militaire ; ou par
- l'association de malfaiteurs en vue de commettre une infraction de prolifération (article 450-1 du Code pénal²³).

19

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000023712693&cidTexte=LEGITEXT000006071307&dateTexte=20151127&oldAction=rechCodeArticle&fastReqId=1486919430&nbResultRech=1>

20

http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=33F719987F5F9AC5A545CEE643A77C89.tpdila10v_3?idSectionTA=LEGISCTA000006193168&cidTexte=LEGITEXT000006071307&dateTexte=20151127

21

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000029227606&cidTexte=LEGITEXT000006071307&dateTexte=20151127&oldAction=rechCodeArticle&fastReqId=19673502&nbResultRech=1>

22

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?idArticle=LEGIARTI000006615944&idSectionTA=LEGISCTA000006169094&cidTexte=LEGITEXT000006071570&dateTexte=20080505>

23

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000006418851&cidTexte=LEGITEXT000006070719&dateTexte=20151127&oldAction=rechCodeArticle&fastReqId=1139261962&nbResultRech=1>

- **L'interruption des services d'un aéroport** (article 1^{er}, paragraphe 2, alinéa b, de la Convention de Pékin), même si elle n'est pas incriminée en tant que telle, est une infraction couverte en droit français par les articles 224-6 à 224-10 du Code pénal si cette interruption a pour but de détourner un aéronef ainsi que par l'article L.6372-4 du Code des transports²⁴ si elle est commise par le biais de dégradations ou de violences.
- **La communication d'une information fausse qui compromet la sécurité d'un aéronef en vol** (article 1^{er}, paragraphe 1, alinéa e, de la Convention de Pékin) est visée par l'article 224-8 du Code pénal²⁵ et l'article L.6372-4, 4^o du Code des transports²⁶.

Le délit de communication de fausse information, prévu par l'article 228-4 du code pénal, réprimant « *le fait par quiconque, en communiquant une fausse information, de compromettre sciemment la sécurité d'un aéronef en vol ou d'un navire* » ne recoupe en revanche pas totalement le champ de l'article II du Protocole qui incrimine le fait de faire « *en sorte, illicitement et intentionnellement, qu'une personne reçoive une telle menace, dans des circonstances qui indiquent la crédibilité de la menace* ». Cependant, un tel comportement peut être appréhendé à travers l'article 222-17 du code pénal incriminant de manière large la menace de commettre un crime ou un délit contre les personnes dont la tentative est punissable et qui est donc susceptible de viser la menace de détournement d'aéronef.

- **La menace de commettre une des infractions précitées** (article 1^{er}, paragraphe 3, de la Convention de Pékin) **ou un détournement d'aéronef** (paragraphe 2 du nouvel article 1^{er}, introduit par l'article II du Protocole) peut être rapprochée des menaces de commettre un crime ou un délit contre les personnes, qui sont réprimées par les articles 222-17 et 222-18 du Code pénal²⁷. Bien que la menace non réitérée, exprimée verbalement et non exprimée sous condition, ne soit pas répréhensible au visa de ces articles, il semble loisible à la France de fixer les conditions dans lesquelles le délit de menace trouve à s'appliquer, conformément aux principes de son droit pénal.
- **La tentative de commettre une des infractions de la Convention de Pékin** (article 1^{er}, paragraphe 4, alinéa a, de la Convention de Pékin) est prévue et sanctionnée par les dispositions ci-dessus mentionnées du Code pénal, du Code de la défense et du Code de l'environnement. **La tentative de détournement d'aéronef** (paragraphe 3, alinéa a, du nouvel article 1^{er}, introduit par l'article II du Protocole) est également couverte par l'article 121-4 du Code pénal²⁸.

²⁴

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000023077907&cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20151127&oldAction=rechCodeArticle&fastReqId=1901599796&nbResultRech=1>

²⁵

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000006417823&cidTexte=LEGITEXT000006070719&dateTexte=20160113&oldAction=rechCodeArticle&fastReqId=1459962352&nbResultRech=1>

²⁶

http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?jsessionid=53D0AD020C8BF87E6EAA9139921CE4A7.tpdila17v_3?idSectionTA=LEGISCTA000023077911&cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20160113

²⁷

http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?jsessionid=33F719987F5F9AC5A545CEE643A77C89.tpdila10v_3?idSectionTA=LEGISCTA000006181752&cidTexte=LEGITEXT000006070719&dateTexte=20151127

²⁸

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000006417209&cidTexte=LEGITEXT000006070719&dateTexte=20151127&fastPos=1&fastReqId=1691341868&oldAction=rechCodeArticle>

- **La complicité dans la commission d'une des infractions de la Convention de Pékin** (article 1^{er}, paragraphe 4, alinéa c, de la Convention de Pékin) **ou de détournement d'aéronef** (paragraphe 3, alinéas b et c du nouvel article 1^{er}, introduit par l'article II du Protocole) est couverte en droit français (articles 121-6 et 121-7 du Code pénal²⁹).
- **L'aide à la soustraction aux poursuites** (article 1^{er}, paragraphe 4, alinéa d, de la Convention de Pékin et paragraphe 3, alinéa d, du nouvel article 1^{er} introduit par l'article II du Protocole) est prévue en droit français (articles 434-4 et 434-6 du Code pénal³⁰). Si l'aide apportée par le receleur résulte d'un accord antérieur aux faits commis par l'individu recelé, il s'agira alors de complicité (article 121-7 du Code pénal³¹) ;
- **L'association de malfaiteurs en vue de commettre une des infractions prévues** (article 1^{er}, paragraphe 5, de la Convention de Pékin et paragraphe 4 du nouvel article 1^{er} introduit par l'article II du Protocole) est couverte en droit français (article 450-1 du Code pénal). Certaines infractions sont en outre susceptibles de relever de l'association de malfaiteurs en vue de préparer des actes terroristes ou peuvent être aggravées si elles sont en lien avec une entreprise de prolifération nucléaire.

La conformité du droit français s'agissant de l'association de malfaiteurs, telle que définie par l'article 450-1 du Code pénal, en vue de la commission des infractions ne pose aucune difficulté.

S'agissant en revanche de la seule menace de commettre ces infractions, l'incrimination d'association de malfaiteurs ne pourra pas être retenue. En effet l'infraction ne s'applique que dans le cas « *d'un ou plusieurs crimes ou d'un ou plusieurs délits punis d'au moins cinq ans d'emprisonnement* ». Or, les peines prévues par le Code pénal (articles 222-17 et 222-18) en cas de menace de commettre un délit ou un crime ne sont respectivement que de 6 mois et 3 ans d'emprisonnement.

- La commission des infractions « *par un groupe de personnes agissant de concert* » (article 1^{er}, paragraphe 5, alinéa b, de la Convention de Pékin et paragraphe 4, alinéa b, du nouvel article 1^{er} introduit par l'article II du Protocole) justifie en droit français l'aggravation des peines encourues au titre de la circonstance tenant à la « bande organisée » ou à la « réunion » (article 132-71 du Code pénal³²) ;
- **La responsabilité pénale des personnes morales** (article 4, paragraphe 1, de la Convention de Pékin et article IV du Protocole de Pékin portant adjonction d'un article 2 bis à la Convention de La Haye) est inscrite aux articles 121-2 et 222-15-1 du Code pénal³³ ;

En revanche, la définition retenue dans le Code pénal pour le détournement d'aéronef n'est pas en totale conformité avec l'article II du Protocole et devra faire l'objet d'une révision.

29

http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=33F719987F5F9AC5A545CEE643A77C89.tpdila10v_3?idSectionTA=LEGISCTA000006149817&cidTexte=LEGITEXT000006070719&dateTexte=20151127

30

http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=33F719987F5F9AC5A545CEE643A77C89.tpdila10v_3?idSectionTA=LEGISCTA000006165378&cidTexte=LEGITEXT000006070719&dateTexte=20151127

31

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000006417212&cidTexte=LEGITEXT000006070719&dateTexte=20151127&oldAction=rechCodeArticle&fastReqId=1712346743&nbResultRech=1>

32

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000006417490&cidTexte=LEGITEXT000006070719&dateTexte=20151127&oldAction=rechCodeArticle&fastReqId=338436667&nbResultRech=1>

33

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000006417204&cidTexte=LEGITEXT000006070719&dateTexte=20151127&fastPos=1&fastReqId=357963254&oldAction=rechCodeArticle>

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000006417653&cidTexte=LEGITEXT000006070719&dateTexte=20151127&oldAction=rechCodeArticle&fastReqId=1182535987&nbResultRech=1>

La définition de l'infraction principale de détournement d'aéronef (paragraphe 1 du nouvel article 1^{er} introduit par l'article II du Protocole, en lien avec le nouvel article 3, paragraphe 1, issu de l'article V du Protocole) diffère en effet de la définition retenue dans le Code pénal.

L'article 224-6 du Code pénal dispose que « *Le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord desquels des personnes ont pris place, ainsi que d'une plate-forme fixe située sur le plateau continental, est puni de vingt ans de réclusion criminelle.* »

Or, le nouvel article 3 de la Convention de La Haye modifié stipule qu'un aéronef est en service « *depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures suivant tout atterrissage.* » (définition retenue également à l'article 2, alinéa b), de la Convention de Pékin) Cette définition est donc susceptible de s'appliquer à la situation d'un aéronef, pour lequel la condition de l'article 224-6 que « *des personnes [y] ont pris place* » n'est pas remplie.

Le nouvel article introduit également l'obligation de réprimer la prise de contrôle d'un aéronef « *par tout moyen technologique* », ce qui va au-delà du « *fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef* ».

Ces deux situations vont donc au-delà du champ d'application actuel de l'article 224-6 du Code pénal. **Il conviendra en conséquence de modifier l'article 224-6 du code pénal pour le mettre en conformité avec les stipulations du Protocole.**

➤ La sévérité des peines encourues

L'article 3 de la Convention de Pékin et l'article III du Protocole de Pékin remplaçant l'article 2 de la Convention de La Haye prévoient l'engagement des États parties à réprimer de peines sévères les infractions prévues par leurs dispositions respectives. L'article 421-3 du Code pénal³⁴ procède au relèvement du maximum de la peine privative de liberté encourue pour les infractions mentionnées à l'article 421-1 lorsque ces infractions constituent des actes de terrorisme.

➤ La question de la compétence des juridictions pénales françaises

Le Code pénal précise que la loi pénale française est applicable aux infractions commises à bord ou à l'encontre des aéronefs immatriculés en France ou à l'encontre des personnes se trouvant à bord, quel que soit le lieu où se trouve l'appareil (article 113-4³⁵). La loi pénale française est applicable, en outre, aux infractions commises à bord ou à l'encontre des appareils non-immatriculés en France si l'auteur ou la victime de l'infraction est de nationalité française, lorsque l'appareil atterrit en France après la commission de l'infraction, ou lorsque l'appareil a été loué sans équipage à une personne ayant le siège de son exploitation ou sa résidence habituelle en France (article 113-11³⁶).

³⁴

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000006418436&cidTexte=LEGITEXT000006070719&dateTexte=20151127&fastPos=1&fastReqId=2040195793&oldAction=rechCodeArticle>

³⁵

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000024040265&cidTexte=LEGITEXT000006070719&dateTexte=20151127&fastPos=1&fastReqId=216676420&oldAction=rechCodeArticle>

³⁶

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000024040268&cidTexte=LEGITEXT000006070719&dateTexte=20151127&oldAction=rechCodeArticle&fastReqId=329007203&nbResultRech=1>

Ce périmètre de compétence correspond à celui prévu par l'article 8 de la Convention de Pékin, dont le paragraphe 1 prévoit que chaque État partie établit la compétence de ses tribunaux pour les infractions commises sur son territoire, à bord ou contre un appareil immatriculé auprès de son administration. Le droit français permet aussi, en l'état, de mettre en œuvre l'article VII du Protocole du Pékin portant remplacement de l'article 4 de la Convention de La Haye.

En revanche, l'article 8, paragraphe 3, de la Convention de Pékin et le nouvel article 4, paragraphe 3, de la Convention de La Haye modifiée (article VII du Protocole) nécessitent une modification législative pour permettre aux juridictions françaises d'être compétentes pour les infractions prévues par cette Convention, commises hors du territoire français.

Il convient de rappeler à cet égard que la compétence des juridictions pénales françaises pour des infractions commises hors de France est prévue par l'article 689-1 du Code de procédure pénale, aux termes duquel :

« En application des conventions internationales visées aux articles suivants, peut être poursuivie et jugée par les juridictions françaises, si elle se trouve en France, toute personne qui s'est rendue coupable hors du territoire de la République de l'une des infractions énumérées par ces articles. Les dispositions du présent article sont applicables à la tentative de ces infractions, chaque fois que celle-ci est punissable. »

Parmi ces conventions, figure à l'article 689-6 du Code de procédure pénale, une référence à la Convention de Montréal :

« Pour l'application de la convention sur la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, peut être poursuivie et jugée dans les conditions prévues à l'article 689-1 toute personne coupable de l'une des infractions suivantes :

1° Détournement d'un aéronef non immatriculé en France et tout autre acte de violence dirigé contre les passagers ou l'équipage et commis par l'auteur présumé du détournement, en relation directe avec cette infraction ;

2° Toute infraction concernant un aéronef non immatriculé en France et figurant parmi celles énumérées aux a, b et c du 1° de l'article 1er de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile précitée. »

La Convention de Pékin ayant vocation, une fois en vigueur, à se substituer à la Convention de Montréal, il conviendra de procéder à la modification législative de l'article 689-6 du Code de procédure pénale.

De même, l'article 689-6 du Code de procédure pénale faisant référence à la Convention de La Haye, il conviendra de l'amender pour y mentionner le Protocole de Pékin.

Le nouvel article 689-6 du Code de procédure pénale pourrait être rédigé ainsi :

« 1. Pour l'application de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, signée à Pékin le 10 septembre 2010, peut être poursuivie et jugée dans les conditions prévues à l'article 689-1 toute personne coupable de l'une des infractions figurant parmi celles énumérées à l'article 1^{er} de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile précitée.

2. Pour l'application de la Convention de La Haye amendée par le Protocole de Pékin de 2010, peut être poursuivie et jugée dans les conditions prévues à l'article 689-1 toute personne coupable de l'une des infractions figurant parmi celles énumérées à l'article 1^{er} de la Convention de La Haye amendée par le Protocole de Pékin de 2010 précitée ».

➤ Les questions d'entraide judiciaire et d'extradition

Le Code de procédure pénale précise les cas d'ouverture de poursuites pénales (article 696-3), les conditions de l'extradition (article 696-4) et de l'entraide judiciaire (articles 694 à 694-13). Aucune modification législative n'est nécessaire pour mettre en œuvre la Convention de Pékin ou le Protocole de Pékin.

Ainsi, le droit français permet en l'état l'application de l'article 12 de la Convention de Pékin et de l'article XI du Protocole portant modification de l'article 8 de la Convention de La Haye. L'article 696-3 du Code de procédure pénale³⁷ permet en effet l'extradition de tout ressortissant étranger dès lors que le droit français et le droit de l'État requérant prévoient que les faits pour lesquels la personne est poursuivie sont de nature criminelle et sont passibles d'au moins deux ans d'emprisonnement. Ces conditions seront remplies entre les parties à la Convention de Pékin et au Protocole de Pékin, ces deux textes engageant leurs États parties à constituer en infractions criminelles les incriminations qu'il liste et à y appliquer des peines sévères qui - eu égard à la nature et à la gravité des faits visés - seront plus que vraisemblablement d'une durée supérieure à 2 ans d'emprisonnement. En tout état de cause, les deux textes renvoient à la législation de l'État requis.

L'application de l'article 13 de la Convention de Pékin comme de l'article XII du Protocole introduisant un article 8 bis dans la Convention de La Haye ne pose aucune difficulté. L'article 696-4 du Code de procédure pénale³⁸ prévoit en effet que l'extradition ne peut être accordée par la France dès lors qu'elle est sollicitée pour un but politique.

Le droit français permet en l'état la mise en œuvre de l'article 14 de la Convention de Pékin et de l'article XIII du Protocole, introduisant un article 8 ter dans la Convention de La Haye. L'article 696-4 du Code de procédure pénale interdisant l'extradition d'une personne poursuivie pour motif politique couvre l'interdiction, prévue par les deux dispositions conventionnelles, d'extrader une personne poursuivie pour des raisons de race, religion, nationalité, origine ethnique, opinion politique ou sexe, dans la mesure où des poursuites engagées sur ces fondements sont, par nature, politiques.

De la même façon, l'application de l'article 17 de la Convention de Pékin et de l'article XV du Protocole, remplaçant le paragraphe 1 de l'article 10 de la Convention de la Haye, ne suscite aucune difficulté particulière, les articles 694 à 694-13 du Code de procédure pénale³⁹ prévoyant les conditions de l'entraide judiciaire avec des autorités étrangères dans des conditions compatibles avec le dispositif conventionnel.

³⁷

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000006577393&cidTexte=LEGITEXT000006071154&dateTexte=20151127&oldAction=rechCodeArticle&fastReqId=577552962&nbResultRech=1>

³⁸

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000006577394&cidTexte=LEGITEXT000006071154&dateTexte=20151127&oldAction=rechCodeArticle&fastReqId=888000485&nbResultRech=1>

³⁹

http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=33F719987F5F9AC5A545CEE643A77C89.tpdila10v_3?idSectionTA=LEGISCTA000006167500&cidTexte=LEGITEXT000006071154&dateTexte=20151127

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?idSectionTA=LEGISCTA000022470340&cidTexte=LEGITEXT000006071154&dateTexte=20151127>

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?idSectionTA=LEGISCTA000022470338&cidTexte=LEGITEXT000006071154&dateTexte=20151127>

Le droit français n'interdit pas à l'administration de notifier à un État tiers le placement en détention d'une personne suspectée d'être l'auteur d'une infraction pour la durée de l'enquête. A ce titre, la mise en œuvre de l'article 9 de la Convention de Pékin et de l'article IX du Protocole portant modification du paragraphe 4 de l'article 6 de la Convention de La Haye ne nécessite pas d'ajout ou de modification dans le droit français.

Enfin, le droit français permet en l'état l'application de l'article 18 de la Convention de Pékin et de l'article XVI du Protocole introduisant un nouvel article 10 bis dans la Convention. Aucune disposition du droit français n'interdit en effet aux autorités de communiquer à des autorités étrangères des informations susceptible d'empêcher la commission d'une infraction, avec la limite cependant de l'existence d'accords bilatéraux concernant l'échange et la gestion d'informations classifiées.

➤ La clause excluant les activités militaires

Cette clause, que l'on retrouve en des termes identiques à l'article 6 de la Convention de Pékin et dans le nouvel article 3 bis introduit dans la Convention de la Haye par l'article VI du Protocole de Pékin, est conforme avec notre interprétation de la Convention de Montréal comme de la Convention de La Haye et n'entraîne pas de conséquence sur le Code de la défense.

Bien que rien ne le précise à ce jour dans les conventions en vigueur, il est néanmoins communément admis que les opérations militaires restent exclues du champ des conventions régissant la sûreté de l'aviation civile. Cette nouvelle clause vient donc confirmer juridiquement un état de fait. Elle est cependant importante car la multiplication de telles clauses dans les conventions les plus récentes (terrorisme nucléaire par exemple) rend indispensable la mise en conformité du droit aérien sous peine de voir certains États remettre en cause l'interprétation qui était admise jusqu'à maintenant.

L'article 5 de la Convention de Pékin rappelle en outre qu'elle ne s'applique pas « aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police ». L'article 3, paragraphe 2, de la Convention de La Haye, non modifié par le Protocole de Pékin, comprend une disposition identique.

Conclusion sur l'adaptation du droit français

Le droit français, en son état actuel, permet de répondre aux obligations introduites par la Convention de Pékin et par le Protocole de Pékin, qui pour la plupart d'entre elles préexistaient ou constituent des précisions ou des élargissements des obligations existantes dans la Convention de Montréal et dans la Convention de La Haye, ainsi que dans la Convention internationale de 1997 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif (entrée en vigueur pour la France le 23 mai 2001) et la Convention internationale de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire (entrée en vigueur pour la France le 13 octobre 2013)⁴⁰.

Trois points méritent toutefois une adaptation :

- **La définition du détournement d'aéronef par une modification de l'article 224-6 du Code pénal** pour le mettre en conformité avec le paragraphe 1 du nouvel article 1^{er}, en lien avec le nouvel article 3, paragraphe 1, de la Convention de La Haye modifiée par le Protocole ;

⁴⁰ http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20140306&numTexte=2&pageDebut=04882&pageFin=04887
http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20020502&numTexte=63&pageDebut=07961&pageFin=07964

- **La question de compétence quasi-universelle** indiquée à l'article 8.3 de la Convention de Pékin et dans le nouvel article 4, paragraphe 3, de la Convention de La Haye modifiée, qui nécessite une **modification de l'article 689-6 du Code de procédure pénale** ;
- La question de l'interruption des services d'un aéroport, infraction prévue par l'article 1^{er}, paragraphe 2, alinéa b, de la Convention de Pékin, qui n'est pas incriminée en tant que telle par le Code pénal.

IV. - Historique des négociations

La Convention et le Protocole de Pékin consacrent l'aboutissement des réflexions menées au sein de l'OACI, depuis 2001, sur l'adaptation des principales conventions sur la sûreté aérienne aux nouvelles menaces internationales liées au terrorisme ainsi que, dans une moindre mesure, à la lutte contre la prolifération des armes de destruction massive.

Les deux projets de texte ont été longuement discutés et négociés au sein du Comité juridique de l'OACI durant les années 2009 et 2010. A l'initiative du directeur général de l'OACI, une Conférence internationale de droit aérien (Conférence diplomatique sur la sûreté de l'aviation) a été convoquée à Pékin en 2010 sous les auspices de l'OACI. Le 10 septembre 2010, elle a adopté par consensus le texte final du *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* ainsi que celui de *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale*. La délégation française a activement participé à l'élaboration de ce texte.

La *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* et le *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* ont été signés par M. Wachenheim, Représentant permanent de la France auprès de l'OACI, le 15 avril 2011 à Montréal.

V. - État des signatures et ratifications

A/ Convention de Pékin⁴¹

Au 29 février 2016, la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* compte 30 États signataires (S), parmi lesquels 8 ont déposé leur instrument de ratification après l'avoir signée (R) tandis que 5 États y ont adhéré (A). La Convention compte donc 13 États parties (en gras ci-après).

- | | | |
|--------------------------|-----------------------|-------------------|
| ➤ Afrique du sud : | (S) 26 septembre 2013 | |
| ➤ Angola : | | (A) 11 juin 2013 |
| ➤ Australie : | (S) 15 mars 2013 | |
| ➤ Bénin : | (S) 21 janvier 2013 | |
| ➤ Birmanie : | | (A) 20 mars 2013 |
| ➤ Brésil : | (S) 10 septembre 2010 | |
| ➤ Burkina Faso : | (S) 17 février 2012 | |
| ➤ Cameroun : | (S) 25 octobre 2011 | |
| ➤ Chine : | (S) 10 septembre 2010 | |
| ➤ Chypre : | (S) 10 septembre 2010 | |
| ➤ Costa Rica : | (S) 10 septembre 2010 | |
| ➤ Côte d'Ivoire : | | (R) 20 mars 2015* |
| ➤ Cuba : | | (R) 22 mars 2013* |
| ➤ Espagne : | (S) 10 septembre 2010 | |
| ➤ États-Unis : | (S) 10 septembre 2010 | |

⁴¹ http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing_Conv_FR.pdf

➤ France :	(S) 15 avril 2011	
➤ Gambie :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Guyana :		(A) 26 février 2013
➤ Indonésie :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Koweït :		(A) 28 juillet 2014
➤ Mali :	(S) 10 septembre 2010,	(R) 14 novembre 2012
➤ Mexique :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Népal :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Nigéria :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Ouganda :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Panama :	(S) 30 septembre 2010	(R) 9 octobre 2015
➤ Paraguay :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Pays-Bas :	(S) 8 août 2013	
➤ République de Corée :	(S) 10 septembre 2010	
➤ République dominicaine :	(S) 10 septembre 2010,	(R) 27 novembre 2012
➤ République tchèque :	(S) 23 novembre 2011,	(R) 2 juillet 2013
➤ Royaume-Uni :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Sainte-Lucie :		(R) 12 septembre 2012*
➤ Sénégal :	(S) 12 septembre 2012	
➤ Sierra Leone		(R) 25 novembre 2015
➤ Suisse :		(A) 14 novembre 2014
➤ Tchad :	(S) 1 ^{er} octobre 2010	
➤ Togo :	(S) 21 janvier 2013	
➤ Turquie :	(S) 18 septembre 2013	

* Signature et ratification simultanées.

La Convention entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification ou d'approbation à Montréal au siège de l'OACI.

B/ Protocole de Pékin⁴²

Au 29 février 2016, le Protocole compte 32 États signataires (S) (sur les 185 États parties à la Convention de La Haye), parmi lesquels 9 ont transmis leur instrument de ratification au dépositaire (R), et 5 États ont adhéré au Protocole (A). Quatorze États sont donc Parties au Protocole (en gras ci-après).

➤ Afrique du sud :	(S) 26 septembre 2013	
➤ Australie :	(S) 15 mars 2013	
➤ Bénin :	(S) 21 janvier 2013	
➤ Birmanie		(A) 20 mars 2013
➤ Brésil :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Burkina Faso :	(S) 17 février 2012	
➤ Cameroun :	(S) 25 octobre 2011	
➤ Chine :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Chypre :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Congo		(A) 1 ^{er} octobre 2014
➤ Costa Rica :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Côte d'Ivoire		(R) 20 mars 2015*
➤ Cuba :		(R) 20 décembre 2012*

⁴² http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing_Prot_FR.pdf

➤ Espagne :	(S) 10 septembre 2010	
➤ États-Unis :	(S) 10 septembre 2010	
➤ France :	(S) 15 avril 2011	
➤ Gambie :	(S) 10 septembre 2010	(R) 30 novembre 2015
➤ Guyana :		(A) 26 février 2013
➤ Inde :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Indonésie :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Koweït :		(A) 28 juillet 2014
➤ Mali :	(S) 10 septembre 2010,	(R) 14 novembre 2012
➤ Mexique :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Népal :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Nigéria :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Ouganda :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Panama :	(S) 30 septembre 2010	(R) 9 octobre 2015
➤ Paraguay :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Pays-Bas	(S) 8 août 2013	
➤ République de Corée :	(S) 10 septembre 2010	
➤ République dominicaine :	(S) 10 septembre 2010,	(R) 22 mars 2013
➤ République tchèque :	(S) 23 novembre 2011,	(R) 2 juillet 2013
➤ Royaume-Uni :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Sainte-Lucie :		(R) 12 septembre 2012*
➤ Sénégal :	(S) 10 septembre 2010	
➤ Sierra Leone		(R) 25 novembre 2015
➤ Suisse		(A) 11 décembre 2014
➤ Tchad :	(S) 1 ^{er} octobre 2010	
➤ Togo :	(S) 21 janvier 2013	
➤ Turquie :	(S) 18 septembre 2013	
➤ Zambie :	(S) 5 octobre 2010	

* *Signature et ratification simultanées.*

Le Protocole entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification ou d'approbation à Montréal au siège de l'OACI (article XX).

VI. - Déclarations ou réserves

A/ Convention de Pékin

La France devrait formuler, lors du dépôt de son instrument de ratification de la Convention de Pékin, la même déclaration qu'elle avait émise lors de la ratification de la Convention de Montréal :

« Conformément à l'article 20, paragraphe 2, la République française ne se considère pas liée par les dispositions du paragraphe 1 dudit article selon lequel *« tout différend entre les États contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage à la demande de l'un d'entre eux »*.

B/ Protocole de Pékin

Lors de la ratification de la Convention de La Haye, aucune déclaration n'avait été formulée. La ratification du Protocole de Pékin ne sera de même assortie d'aucune déclaration.