



N° 3879

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 28 juin 2016.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE 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**,*

PAR M. JEAN GLAVANY

Député

ET

**ANNEXE : TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES
ÉTRANGÈRES**

Voir le numéro :

Assemblée nationale : 3670

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. ORIGINES DES CONVENTIONS	7
A. HISTORIQUE DES ACTES DE PIRATERIE AÉRIENNE	7
B. ORIGINE DES DEUX NOUVEAUX INSTRUMENTS	11
1. Conventions de Montréal et de La Haye.....	11
2. Convention et Protocole de Pékin.....	12
3. L'inclusion de la prolifération d'armes NBC dans la convention de Montréal...	13
II. CONTENU DES TEXTES	15
A. CONVENTION DE PÉKIN.....	15
1. Incriminations internationales définies.....	15
2. Nouvelles définitions	16
3. Responsabilité des États.....	16
4. Compétence des tribunaux des États parties.....	17
5. Principe <i>aut dedere aut judicare</i> (extrader ou poursuivre).....	17
6. Respect des droits des personnes incriminées	18
7. Relations entre les États et l'OACI.....	18
8. Dispositions finales.....	18
B. PROTOCOLE DE PÉKIN	19
1. Incriminations internationales définies.....	19
2. Application des incriminations définies.....	20
3. Responsabilité des États.....	21
4. Compétence des tribunaux des États parties.....	21
5. Principe <i>aut dedere aut judicare</i> (extrader ou poursuivre).....	21
6. Protection des droits de l'Homme.....	22
7. Dispositions finales.....	22
CONCLUSION	25
ANNEXE : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR	27
ANNEXE : ÉTAT ACTUALISÉ DES SIGNATURES ET DES RATIFICATIONS DES DEUX TEXTES	29
EXAMEN EN COMMISSION	31

ANNEXE :TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES..... 33

INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

Notre commission est saisie du 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, autrement appelés « convention de Pékin » et « protocole de Pékin ».

Ces deux textes visent à modifier, respectivement, la convention de Montréal sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, adoptée le 23 septembre 1971, et la convention de La Haye pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, adoptée le 16 décembre 1970.

La convention de Montréal et la convention de La Haye ont été adoptées dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation civile internationale au début des années soixante-dix, afin de créer des instruments internationaux à même de faire face à la piraterie aérienne, une pratique qui tendait alors à se généraliser et à devenir de plus en plus meurtrière.

Les attentats de 2001 ont cependant marqué une nouvelle progression de la piraterie aérienne, devenue plus meurtrière et désormais associée à de nouvelles formes de terrorisme ainsi qu'au danger de la prolifération des armes nucléaires, bactériologiques et chimiques (NBC).

C'est pour tenir compte de cette évolution que les conventions de Montréal et de La Haye ont fait l'objet d'une révision.

I. ORIGINES DES CONVENTIONS

Les actes portant atteinte à la sûreté de l'aviation civile, et notamment les attentats contre des avions, se sont multipliés et généralisés à partir de la fin des années 1960.

A. HISTORIQUE DES ACTES DE PIRATERIE AÉRIENNE

Le premier acte de violence commis contre un aéronef en dehors du cadre d'un conflit armé a été enregistré en février 1931⁽¹⁾. Depuis lors, près de 1 100 actes violents contre l'aviation civile ont été observés. La grande majorité de ces actes a été commis dans les années 1960 à 1990. Moins de 50 actes ont été enregistrés des années 1930 à la fin des années 1950, avant que les chiffres ne croissent rapidement dans les années 1960 (150 actes) et 1970 (350 actes). Une décrue s'est ensuite amorcée dans les années 1980 (220 actes), 1990 (200 actes), 2000 (80 actes) et 2010 (12 actes).

Cependant, ce recul du nombre d'actes violents contre l'aviation civile a eu pour contrepartie un accroissement significatif du nombre de victimes. Alors que, jusqu'à la fin des années 1960, la mortalité restait relativement contenue (environ 320 morts de 1931 à la fin des années 1960), le nombre de victimes des attaques contre l'aviation civile a cru de manière quasi-constante jusqu'à aujourd'hui : environ 800 morts dans les années 1970, plus de 2 300 dans les années 1980, plus de 920 dans les années 1990, plus de 3 250 dans les années 2000 et déjà plus de 700 depuis 2010.

Au total, on estime que les actes de violence contre l'aviation civile ont causé la mort de près de 6 300 personnes depuis 1931⁽²⁾, la plus grande partie de ces décès résultant d'un nombre d'attaques relativement réduit. Alors que près des trois quart des attaques contre l'aviation civile depuis 1931 n'ont fait aucune victime, plus des trois quart des victimes ont perdu la vie au cours des vingt attaques les plus meurtrières, celles le 11 Septembre 2001 représentant près de la moitié des victimes.

Les violences contre l'aviation civile internationale ont connu trois grandes phases.

(1) Il s'agissait d'un détournement d'avion par des activistes politiques au Pérou.

(2) Dans une approche large, il pourrait être ajouté à ce total de 6 300 morts, environ 2 000 victimes dues à :

- Des attaques purement crapuleuses (extorsion de fond ou règlements de comptes le plus souvent) : près de 140 victimes depuis 1931 ;
- Des erreurs de forces armées d'Etats (confusions d'appareils civils avec des appareils militaires) : environ 1 250 morts depuis 1931 ;
- Des motifs personnels (vengeance personnelle, exigence d'être réuni à un membre de sa famille etc.) : environ 160 morts depuis 1931 ; et Suicides de pilotes entraînant leur avion avec eux : près de 450 morts depuis 1931 (dont 150 en France en 2015).

Les premières violences contre l'aviation civile ont surtout pour objectif de faire pression sur des gouvernements pour obtenir des rançons, la libération de détenus ou une inflexion de leur politique intérieure ou extérieure. Elles sont aussi le moyen pour des individus de faire défection vers des États tiers. Les assaillants se contentent souvent de détourner des aéronefs avec une grande violence mais en ne faisant pas – ou peu – de victimes. Il s'agit surtout :

– Des transfuges qui, entre 1959 et 1972, quittant en grand nombre Cuba pour les États-Unis ou les États-Unis pour Cuba. Ces défections font moins d'une vingtaine de morts.

– De groupes d'extrême gauche ou de radicaux des droits civiques, entre la fin des années 1950 et le début des années 1980. Leurs actions font un peu plus de 250 victimes.

Des premiers groupes de nationalistes palestiniens ou arabes cherchant à faire pression sur les États-Unis, Israël, les États européens et les gouvernements des États arabes, dans les années 1960 et 1970.

Une deuxième période s'ouvre dans les années 1970, lorsque des groupes armés – voire des États – commencent à rechercher la destruction des aéronefs ciblés, afin de faire le maximum de victimes et ainsi accroître leurs pressions sur les États ou intimider des populations. Ces attaques sont réalisées par des tirs d'armes de guerre contre des appareils en vol ou au sol ou le placement de bombes à bord. Ce mode opératoire est à l'origine de nombreuses victimes – sûrement plus de 2 500 jusqu'à la fin des années 1990. Ces attaques sont le fait :

– Des groupes palestiniens ou pro-palestiniens à partir de l'attentat du 22 février 1970 contre un appareil de la Swissair, lorsqu'une bombe placée à bord tue les 47 passagers et membres d'équipage. Plus de 110 attentats ou tentatives d'attentat suivront et feront près de 350 morts.

– De groupes arabes, agissant contre les politiques des États du Moyen-Orient et dans le cadre des conflits régionaux des années 1970 à 1990, comme la guerre civile libanaise, la révolution iranienne, ou les guerres israélo-arabes. Leurs attaques font une centaine de morts.

– Des mouvements séparatistes ou d'opposition politique cherchant à donner une résonance internationale à leurs causes ou à intimider certains États. Dans les années 1970 à 1990, les plus actifs contre l'aviation civile sont la ZIRPA zimbabwéenne ⁽¹⁾, les rebelles anti-gouvernementaux éthiopiens ⁽²⁾, les séparatistes abkhazes en Géorgie ⁽³⁾, l'UNITA angolaise ⁽⁴⁾, les rebelles de l'Est ukrainien ⁽⁵⁾

(1) Deux avions abattus en vol, en 1978 et 1979 (100 morts)

(2) Un avion abattu en 1996 (125 morts)

(3) Trois avions abattus par des missiles en 1993 (140 morts)

(4) Quatre avions abattus en vol ou attaqués sur le tarmac en 1983, 1989 et 1999 (150 morts)

(5) Un avion abattu en 2014 (300 morts)

ou les nationalistes sikhs en Inde⁽¹⁾. Le bilan humain des actions de ces mouvements armés est estimé à plus de 1 400 morts.

– Des groupes armés et soutenus par des États pour mener des actions terroristes contre d’autres États – près de 600 morts depuis les années 1970. Les cas les plus connus sont ceux du terrorisme soutenu par la Libye⁽²⁾ ou la Corée du nord⁽³⁾.

La troisième période des violences contre l’aviation civile internationale correspond à l’utilisation d’aéronefs en tant que tels pour conduire des attaques en les projetant sur une cible ainsi qu’à une intensification des attaques visant à détruire des appareils pour causer le maximum de victimes. Cette forme d’attaques est assez largement le fait du terrorisme islamiste. Elle a d’ores et déjà tué près de 3 500 personnes.

La possibilité d’écraser des avions civils sur une cible a été envisagé par des individus isolés dès les années 1970 pour des motifs personnels⁽⁴⁾ et politiques⁽⁵⁾ – à l’image de la tentative du GIA, en 1994, de détourner un vol Alger-Paris afin, estime-t-on, de l’écraser sur la Tour Eiffel.

Cette nouvelle approche a trouvé sa traduction la plus tragique avec les attentats du 11 Septembre 2001, lorsque 19 terroristes ont détourné 4 avions de ligne pour les écraser sur le *World Trade Center* (New-York), le Pentagone (Washington) et en Pennsylvanie. Ces attaques ont causé la mort de 2 977 personnes, ce qui en fait l’acte de violence le plus meurtrier dans l’histoire de l’aviation civile.

En corolaire, le terrorisme islamiste a intensifié ses attaques contre l’aviation civile, avec près de 20 tentatives ou actes réussis depuis 1994 (près de 340 morts)⁽⁶⁾.

Sur l’ensemble de la période allant de 1931 à 2016, les appareils les plus souvent pris pour cible par des actes de violence (détournement, attaque armée, utilisation d’un appareil contre une cible etc.) sont ceux immatriculés aux États-

(1) *Bombes placées dans deux avions en 1985 (330 morts)*

(2) *Deux avions détruits par des bombes placées à bord à Lockerbie (Royaume-Uni) en 1988 et au Niger (1989) ayant fait 440 morts.*

(3) *Un avion sud-coréen détruit par une bombe placée à bord en 1987 (115 morts).*

(4) *Crash volontaire d’un pilote commercial soviétique sur l’immeuble de son ex-compagne (1976, 11 morts), tentative de détournement d’un avion de la FedEx par un salarié licencié qui envisageait un crash volontaire sur les locaux de l’entreprises (1994, pirate arrêté) etc.*

(5) *Dès 1974, un Américain avait tenté de s’écraser sur la Maison blanche. En 1979 un Yougoslave avait envisagé d’écraser un appareil sur le siège du parti communiste yougoslave. En 1987, un militant islamiste avait été interpellé alors qu’il envisageait de s’écraser sur la Maison blanche. L’année suivante, enfin, un homme avait été arrêté après avoir tenté de se crasher volontairement sur le bâtiment de la présidence brésilienne.*

(6) *Les faits les plus récents se sont produits le 31 octobre 2015 en Egypte (tir de missile contre un avion russe par la branche égyptienne de Daech : 224 morts) et le 29 mars 2016 en Somalie (attaque à la bombe contre un avion djiboutien : 1 mort).*

Unis (au moins 35 cas), en Israël (au moins 15 cas), en Inde (au moins 14 cas), en France (au moins 11 cas) et en URSS/Russie (au moins 10 cas).

B. ORIGINE DES DEUX NOUVEAUX INSTRUMENTS

1. Conventions de Montréal et de La Haye

Face à l'émergence d'une menace jusqu'à présent inédites, les États ont développé plusieurs sortes de réponses sécuritaires et politiques. Afin de coordonner leur action sur le plan juridique, les gouvernements se sont efforcés de prendre des mesures visant à prévenir et réprimer les actes de violence contre les avions. Deux conventions ont ainsi été adoptées dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), institution spécialisée des Nations unies créée en 1944 pour promouvoir le développement sûr de l'aviation civile internationale dans le monde, et compétente pour établir les normes et les règles nécessaires à la sécurité, à la sûreté et à l'efficacité de l'aviation civile.

– La **convention de La Haye pour la répression de la capture illicite d'aéronefs**, adoptée le 16 décembre 1970 et entrée en vigueur le 14 octobre 1971 (le 18 septembre 1972 à l'égard de la France), a érigé en infraction internationale la capture illicite d'aéronef civil, afin de répondre aux actes de détournements d'avion qui se multipliaient alors. La Convention de Tokyo relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée en 1963, ne visait pas de façon suffisamment spécifique et complète les actes de détournement d'aéronefs et ne résolvait pas, de ce fait, le problème de leur répression en tant que tels. Adoptée à l'issue de la conférence diplomatique convoquée à La Haye par l'OACI du 1^{er} au 16 décembre 1970, la convention de La Haye fait obligation aux États contractants de réprimer l'infraction de capture illicite d'aéronefs et donne compétence pour en connaître à la fois à l'État d'immatriculation de l'appareil et à celui où l'appareil atterrit lors du détournement. L'infraction est par ailleurs rendue susceptible d'extradition, l'État détenant l'auteur du détournement étant obligé soit de l'extrader, soit de soumettre l'affaire à ses autorités compétentes afin que celles-ci décident s'il y a lieu d'engager des poursuites judiciaires.

– Adoptée le 23 septembre 1971, à l'issue de la conférence diplomatique convoquée par l'OACI à Montréal du 8 au 23 septembre 1971 et réunissant les représentant de 61 États, la **convention de Montréal sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale** est entrée en vigueur le 26 janvier 1973 et, à l'égard de la France, le 30 juillet 1976. Complétant les règles de droit pénal aérien international établies par la Convention de Tokyo relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs de 1963, ainsi que par la convention de La Haye précitée, la convention de Montréal a érigé en infraction internationale le fait de commettre un acte de violence, quelle que soit sa nature, mettant en cause la sûreté d'un aéronef. Il s'agissait de répondre aux attentats visant les appareils, leurs équipages ou leurs passagers.

Les deux conventions ont fait office d'instruments internationaux de répression du terrorisme aérien. Pendant près de 40 ans, ces instruments ont constitué le corpus juridique international sur lequel les États pouvaient s'appuyer pour réprimer les agissements des individus et groupes armés qui s'en prenaient à l'aviation civile. Leur efficacité concrète est cependant demeurée difficile à apprécier, puisque la plupart des infractions dont elles prévoient la répression étaient au moment de leur signature déjà réprimées par le droit interne de la plupart des États. Si une décrue progressive du nombre de détournement a pu être observée, selon les services du ministère des Affaires étrangères, depuis les années soixante-dix jusqu'au début des années 2000, elle s'explique largement par le très net durcissement des mesures de sûreté mises en place par les États, qu'il s'agisse de l'adaptation des cadres juridiques international et interne ou des mesures concrètes de sécurisation des appareils, des aéroports et des passagers et équipages.

Les attentats de septembre 2001 ont cependant mis en évidence une véritable mutation de la menace terroriste, qui appelait une adaptation du dispositif sécuritaire des États. La modernisation des conventions de Montréal et de La Haye est apparue, dans ce cadre, nécessaire.

2. Convention et Protocole de Pékin

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

Les deux projets de texte ont été discutés et négociés au sein du Comité juridique de l'OACI durant les années 2009 et 2010, avec une participation active de la délégation française. Une conférence diplomatique des États parties aux conventions de Montréal et de La Haye a été convoquée à Pékin. Elle a adopté par consensus, le 10 septembre 2010, la « convention de Pékin pour la répression des actes dirigés contre l'aviation civile internationale », destinée à se substituer à celle adoptée en 1971, ainsi que le « protocole complémentaire à la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs ».

– La convention de Pékin vise à renforcer les dispositions de la convention de Montréal, à laquelle elle doit se substituer, afin de faire face aux nouvelles menaces qui pèsent sur l'aviation civile internationale. L'adoption de cette nouvelle convention a été l'occasion d'insérer dans le corpus juridique international applicable à l'aviation civile des incriminations visant la prolifération nucléaire, radiologique, chimique, biologique et balistique par voie aérienne.

– Le protocole de Pékin vise à compléter et 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 qui pèsent sur l'aviation civile

internationale. Dès l'entrée en vigueur de ce dernier, ce protocole 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 » (article XIX du protocole).

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.

3. L'inclusion de la prolifération d'armes NBC dans la convention de Montréal

Il est à noter que la Convention de Pékin vise, parmi les incriminations définies à l'article 1^{er}, la prolifération d'armes nucléaires, biologiques et chimiques (NBC) et balistique, puisqu'elle vise non seulement l'usage mais également le simple transport de ce type de cargaison à bord d'un aéronef.

L'insertion dans cette convention d'une incrimination ne relevant pas directement de l'objet originel de la convention s'explique par la préoccupation croissante des États vis-à-vis de la prolifération NBC à partir des années 1990. Cette dernière s'est d'abord accrue à la suite de la disparition de l'URSS. Les attentats du 11 septembre, en montrant qu'une organisation terroriste pouvait chercher à causer la mort du plus grand nombre possible de victimes, ont renforcé la crainte d'un éventuel usage terroriste de substances NBC. Ces attentats ont également conduit les États à envisager l'usage éventuel par des terroristes d'avions civils comme vecteurs d'une attaque NBC.

Depuis la fin des années 1990, l'essentiel de la prolifération NBC a cependant suivi des routes terrestres et maritimes. Par conséquent, les efforts internationaux se sont concentrés sur le renforcement de la coopération policière et douanière, le contrôle des frontières, ainsi que sur le renforcement du cadre juridique applicable aux transports maritimes, ce qui a donné lieu aux deux protocoles de 2005 à la Convention et au Protocole SUA de 1988⁽¹⁾, afin de mieux traiter la prolifération par voie maritime.

Les efforts entrepris dans les domaines routier et maritime risquant de conduire les acteurs proliférants à se tourner vers la prolifération par voie aérienne, il est apparu nécessaire de traiter également ce risque dans le droit international.

Cette évolution du contexte international rendait donc nécessaire l'adoption de dispositions sur la prolifération NBC dans le droit international

(1) *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, conclu à Rome le 10 mars 1988 et Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental conclu à Rome le 10 mars 1988.*

applicable aux transports aériens – selon un schéma comparable à celui de protocoles SUA de 2005 dans le domaine maritime.

Cependant, cette matière ne justifiant pas à elle-seule la négociation d'une nouvelle convention internationale, il a été jugé préférable lors de la conférence diplomatique de l'OACI de 2010 d'inclure les dispositions sur la prolifération NBC directement dans les conventions existantes concernant la sûreté aérienne – en l'occurrence la Convention de Montréal.

En outre, selon les services du Ministère des Affaires étrangères, la version consolidée de la Convention de Pékin s'intitule : « Convention pour la répression des actes illicites en relation avec l'aviation civile internationale », tandis que la convention d'origine, de Montréal, s'intitulait : « Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale », ce qui illustre bien que le cadre de cet instrument dépasse désormais les simples atteintes contre l'aviation civile, mais touche à toutes les infractions liées à ce mode de transport. Votre rapporteur relève cependant que ce nouveau titre ne figure pas dans le document joint au projet de loi déposé à l'Assemblée nationale.

II. CONTENU DES TEXTES

A. CONVENTION DE PÉKIN

La convention de Pékin contient vingt-cinq articles. Elle reprend le texte de la convention de Montréal et le complète avec de nouvelles incriminations et de nouvelles règles concernant la responsabilité des États et la compétence de leurs tribunaux en matière de jugement ou d'extradition – principe *aut dedere aut judicare*. Elle stipule expressément qu'une fois en vigueur, et pour ses États parties, la convention de Pékin l'emportera sur la convention de Montréal ainsi que sur le protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la convention de Montréal précitée (article 24).

1. Incriminations internationales définies.

Visant, au sens strict, les actes violents mettant en danger la sûreté d'un aéronef et des personnes à bord, la convention de Montréal définissait des incriminations visant les personnes qui « illicitement et intentionnellement » commettaient à bord des violences susceptibles de mettre en danger l'appareil, détruisaient ou mettaient en danger un appareil en service, plaçaient à bord d'un appareil des biens ou substances risquant d'entraîner sa destruction, portaient atteinte aux infrastructures d'assistance en vol, et communiquaient à un aéronef des informations fausses susceptibles de le mettre en danger.

L'article 1^{er} de la convention de Pékin reprend ces incriminations et les étend :

– À l'utilisation d'un aéronef pour commettre des dommages humains, matériels ou environnementaux. Cette incrimination vise aussi bien les dommages causés à l'explosif, par armes, à l'aide de matières radioactives ou d'autres substances dangereuses à partir d'un aéronef, que les dommages causés par l'utilisation d'un aéronef en tant que tel.

– À l'utilisation, à bord de l'aéronef ou contre lui, d'armes nucléaires, radiologiques, biologiques ou chimiques.

– Au transport, à bord d'un aéronef, d'explosifs, d'armes nucléaires, biologiques et chimiques (NBC), de sources radioactives, de matières fissiles ou d'autres substances dangereuses ou encore d'équipements, matériels ou logiciels permettant de produire des armes NBC ou leurs vecteurs, dans le but de causer des dommages à bord de l'aéronef ou contre cet aéronef, ou de permettre des activités liées aux armes NBC après l'arrivée de ces biens à destination. La convention incrimine ainsi la prolifération NBC et balistique.

– À la destruction ou au fait d’endommager les installations d’un aéroport ou les aéronefs s’y trouvant et n’étant pas en service, ainsi qu’au fait de perturber les services de l’aéroport, « à l’aide d’un dispositif, d’une substance ou d’une arme ».

Il convient de noter que l’interruption des services d’un aéroport 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 transports si elle est commise par le biais de dégradations ou de violences. Elle n’est toutefois pas couverte en tant que telle, ce qui peut appeler une modification du droit français afin de le mettre en conformité avec la convention de Pékin.

La convention de Pékin dispose en outre que tout État partie « s’engage à réprimer de peines sévères les infractions visées à l’article 1^{er} » (article 3).

La convention de Montréal visait la complicité et la tentative d’accomplir l’une des incriminations visées. La convention de Pékin vise en outre le fait d’organiser une telle infraction, d’ordonner sa commission, d’aider des personnes impliquées à échapper aux enquêtes et poursuites judiciaires, ou de contribuer de toute autre manière à la commission de l’infraction, ce qui peut notamment s’appliquer à son financement, ainsi que la menace de commettre ces infractions.

La convention de Pékin permet également aux États d’engager la responsabilité d’une personne morale située sur son territoire ou organisée selon leur droit lorsqu’une personne physique ou morale sous son contrôle a commis l’une des infractions listées (article 4).

2. Nouvelles définitions

L’article 2 de la convention de Pékin introduit de nouvelles définitions afin de prendre en compte les incriminations liées à la prolifération NBC afin d’éviter toute confusion.

3. Responsabilité des États.

La convention de Pékin ciblant spécifiquement les activités proliférantes par voie aérienne, ses articles 6 et 7 rappellent que rien dans ce nouvel instrument ne permet aux États de se soustraire aux obligations auxquelles d’autres textes les astreignent – notamment en matière de non-prolifération nucléaire, chimique et biologique – mais aussi, *a contrario*, que rien ne porte atteinte aux droits dont ils bénéficient en vertu du droit international, notamment en matière de navigation aérienne et d’activités des forces armées durant un conflit. Ainsi, la convention ne s’applique pas aux aéronefs utilisés par les armées, les douanes ou les services de police (alinéa 1^{er} article 5).

Enfin, lorsqu'un vol est interrompu ou retardé du fait de la commission d'une des infractions mentionnées, tout État partie à la convention où pourrait se trouver l'appareil concerné doit prendre les mesures nécessaires pour que les passagers et l'équipage puissent poursuivre leur voyage et pour restituer l'appareil et sa cargaison à « ceux qui ont le droit de les détenir » (article 16).

4. Compétence des tribunaux des États parties.

La convention de Montréal imposait aux États parties de s'assurer que leurs tribunaux seraient compétents pour connaître des infractions listées. Cette compétence devait notamment être établie lorsque l'infraction avait lieu sur leur territoire, lorsqu'elle était commise à bord ou contre un appareil immatriculé sur leurs registres, lorsqu'elle se produisait à bord d'un appareil se posant sur leur territoire et à bord duquel se trouvait encore l'auteur présumé ou encore lorsqu'elle avait lieu à bord d'un avion loué à une personne physique ou morale ayant son principal site d'activité ou sa résidence sur leur territoire.

La convention de Pékin (article 8) ajoute à ces cas de compétence celui où l'infraction est commise par un ressortissant d'un État partie. Elle donne en outre la possibilité aux États parties d'établir leur compétence pour connaître d'infractions commises contre l'un de leurs ressortissants ou par une personne sans nationalité résidant sur leur territoire. Cette disposition appelle une modification de l'article 689-6 du Code de procédure pénale afin que ce dernier renvoie à la convention de Pékin, et non à celle de Montréal comme c'est actuellement le cas, et qu'il fasse directement référence à l'ensemble des infractions prévues par la convention de Pékin.

5. Principe *aut dedere aut judicare* (extrader ou poursuivre)

La convention de Montréal imposait aux États parties de prendre toute mesure utile pour qu'un auteur présumé d'infraction présent sur le territoire d'un des États parties soit jugé ou extradé vers une autre partie désireuse d'engager des poursuites. Ce principe est réaffirmé dans la convention de Pékin (article 9) et, naturellement, étendu à l'ensemble des nouvelles infractions créées. La convention de Pékin conserve ainsi sans modification les engagements à prendre toute mesure pour dissuader la commission des infractions listées (article 16) ainsi qu'à se fournir une assistance mutuelle pour les prévenir (article 18) et les réprimer, notamment en matière de justice pénale (article 17).

Comme le prévoyait déjà la convention de Montréal de 1971, ces engagements n'affectent pas, cependant, les dispositions d'autres traités, conventions et accords en matière d'assistance mutuelle en matière pénale (article 17).

6. Respect des droits des personnes incriminées

Le dispositif choisi prévoit des garanties de respect des droits des personnes incriminées. Les personnes placées en garde à vue ou en détention sur le fondement de la convention devront ainsi bénéficier d'un traitement juste et de toutes les garanties prévues par le droit de l'État concerné, notamment en matière de droits de l'Homme (article 11). Les infractions visées à l'article 1^{er} ne peuvent être considérées comme étant de nature politique. Par conséquent, une demande d'extradition ne peut faire l'objet d'un refus sur la seule invocation du caractère politique de l'infraction visée (article 13). La convention ne crée pas davantage d'obligation d'extrader une personne sur le fondement des infractions qu'elle crée s'il apparaît que cette personne sera poursuivie sur le fondement de sa race, religion, nationalité, origine ethnique, opinion politique ou genre (article 14).

7. Relations entre les États et l'OACI

La convention de Pékin conserve enfin sans changement les dispositions concernant les relations entre les États et l'OACI. Il s'agit principalement d'un engagement d'informer l'OACI des infractions constatées et des circonstances dans lesquelles elles ont eu lieu, des actions prises pour y mettre fin et des mesures prises à l'égard de l'auteur – jugement ou extradition - (article 19).

Par ailleurs, le droit international en matière d'aviation civile donne la possibilité aux États de former des organisations de transport aérien ou d'exploitation en commun. Les appareils qui en dépendent peuvent faire l'objet d'immatriculations conjointes voire internationales. Dans de tels cas, la convention de Pékin, comme la convention de Montréal avant elle, impose aux États de notifier à l'OACI, pour chaque aéronef concerné, quel État exercera la juridiction pour l'application éventuelle de la convention (article 15). Ces dispositions restent inchangées par rapport à la convention de Montréal de 1971.

8. Dispositions finales

Les dispositions finales de la convention de Pékin diffèrent logiquement de celle de Montréal. Outre la précision de sa période d'ouverture à la signature, les nouvelles dispositions prévoient un changement de dépositaire (l'OACI au lieu des États-Unis, du Royaume-Uni et de l'URSS), la possibilité d'y adhérer après la fin de la période de signature et les obligations incombant aux États ratifiant ou adhérant à la convention.

Ces mêmes dispositions finales indiquent les modalités d'entrée en vigueur de la convention de Pékin (article 22) ainsi que la possibilité pour tout État de la dénoncer (article 23) et précise les obligations du dépositaire, notamment lors de ratifications ou d'adhésions par de nouveaux États (article 25). Enfin, l'article 24 précise qu'entre les États parties, la convention de Pékin l'emportera, une fois entrée en vigueur, sur la convention de Montréal et son Protocole adopté le 24 février 1988 pour la répression des actes illicites de

violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale (entré en vigueur pour la France le 6 octobre 1989).

B. PROTOCOLE DE PÉKIN

Le protocole complémentaire compte vingt-cinq articles. Les principales dispositions introduites par le protocole portent sur les points suivants.

1. Incriminations internationales définies

La convention de La Haye vise les détournements d'aéronefs « en vol », la tentative de commettre cette infraction ainsi que la complicité dans sa commission.

Afin d'adapter la convention de La Haye aux menaces apparues depuis son adoption, le protocole de Pékin étend cette infraction en apportant une nouvelle rédaction à l'article 1^{er} de la convention (article II du protocole) à :

– Tous les appareils « en service », au lieu des seuls appareils « en vol » (article 1^{er}, paragraphe 1 modifié), ce qui inclut désormais certains appareils se trouvant au sol, un appareil étant considéré comme « 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 » (article 3, paragraphe 1 modifié – article V du protocole).

Cette disposition appelle une modification du droit interne français afin de le mettre en conformité avec la convention. L'article 224-6 du Code pénal punit en effet de vingt ans de réclusion criminelle « 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. » Il couvre donc un champ plus restreint que celui des appareils « en service » visés par la convention.

Par ailleurs, 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.

– La menace de commettre un détournement (nouvel article 1^{er}, paragraphe 2). La tentative de commettre l'infraction et la complicité dans sa commission restent naturellement visées (nouvel article 1^{er}, paragraphe 3, alinéas *a* et *c*).

– La transmission de la menace de commission d'un détournement (nouvel article 1^{er}, paragraphe 2, alinéa *b*) « dans des circonstances qui indiquent la crédibilité de la menace ».

D'une manière générale, la transmission de la menace renvoie le plus souvent à trois phénomènes :

– Les canulars ou actes de malveillances dépourvus de signification politique ;

– Les fausses alertes destinées à générer la peur ou à désorganiser le trafic aérien ;

– Les annonces d'attaques à venir ou sur le point d'être commises. Ces notifications sont le plus souvent le fait de groupes terroristes dont les motivations ne les poussent pas à chercher une tuerie de masse mais à illustrer leur capacité à frapper tel ou tel État ou acteur de l'économie.

L'inclusion de ces actes dans les dispositifs de répression du terrorisme vise à la fois à prévenir les perturbations et les risques de sécurité qu'ils entraînent et à empêcher les terroristes d'utiliser les médias et l'internet comme moyens d'action psychologiques.

– L'association de malfaiteurs visant à commettre un détournement, le nouvel article 1^{er}, paragraphe 3, alinéa *b*, renvoyant à l'organisation ou à l'action de faire commettre cette infraction par une autre personne. De même, le protocole encourage les États parties à incriminer l'entente entre deux ou plusieurs personnes en vue de commettre une des infractions visées par l'article 1^{er} (article 1^{er}, paragraphe 4, alinéa *a*).

– L'aide apportée à une personne pour se soustraire à la justice (nouvel article 1^{er}, paragraphe 3, alinéa *d*) en sachant qu'elle a commis une des infraction listées, qu'elle est recherchée en vue d'être poursuivie pour une telle infraction ou qu'elle a été condamnée pour une telle infraction.

– La contribution à la commission d'une infraction prévue par le protocole, quelle qu'en soit la forme (article 1^{er}, paragraphe 4, alinéa *b*). La définition relativement large de cette infraction permet de couvrir le financement de la commission des infractions prévues par le protocole.

2. Application des incriminations définies

Sur l'application des incriminations définies, l'article III du protocole engage les États à réprimer les infractions visées par des peines sévères (article 2 modifié de la convention). Le Protocole, en insérant un nouvel article 2 *bis* (article IV), reconnaît en outre la possibilité pour chaque État partie, conformément à son droit interne, d'engager la responsabilité des personnes morales impliquées dans la commission d'une infraction à quelque titre que ce soit, lorsque ces personnes

morales sont constituées sous leur droit ou sur leur territoire (nouvel article 2 *bis*, paragraphe 1).

3. Responsabilité des États

L'article VI du protocole de Pékin insère un nouvel article 3 *bis* à la convention de la Haye pour définir l'articulation de la convention ainsi révisée avec les autres instruments du droit international. Cette disposition précise notamment que la convention révisée n'affecte aucun droit reconnu aux États et individus par le droit international – et notamment la Charte des Nations unies, la convention relative à l'aviation civile internationale et le droit international humanitaire. Ce nouvel article précise également que les activités des forces armées en période de conflit ne sont pas régies par cette convention mais par les instruments pertinents du droit international.

Il est également de la responsabilité des États, lorsqu'ils ont des informations laissant à penser qu'une des infractions mentionnées va être commise, d'en avertir les États susceptibles d'être concernés (nouvel article 10 *bis* de la convention, introduit par l'article XVI du protocole).

4. Compétence des tribunaux des États parties

La convention de la Haye impose aux États parties de s'assurer que leurs tribunaux sont compétents pour connaître des infractions listées. Cette compétence doit notamment être établie lorsque l'infraction a lieu à bord d'un aéronef immatriculé sur leur registre, à bord d'un aéronef ayant atterri sur leur territoire lorsque l'auteur se trouve encore à son bord, ou à bord d'un aéronef loué sans équipage par une personne ayant son siège ou sa résidence sur leur territoire.

L'article VII du protocole de Pékin modifie l'article 4 de la convention et ajoute à ces cas de compétence celui dans lequel l'infraction est commise sur le territoire de l'État partie concerné et celui où l'infraction est commise par un ressortissant de cet État. Elle donne en outre la possibilité aux parties d'établir leur compétence pour connaître d'infractions commises contre l'un de leurs ressortissants ou par une personne sans nationalité résidant sur leur territoire. Cette disposition appelle une modification de l'article 689-6 du Code de procédure pénale afin que ce dernier renvoie à la convention de La Haye amendée par le protocole de Pékin et qu'il fasse directement référence à l'ensemble des infractions prévues cette convention.

5. Principe *aut dedere aut judicare* (extrader ou poursuivre)

La convention de La Haye impose aux États parties de prendre toute mesure utile pour qu'un auteur présumé d'infraction présent sur le territoire d'un des États parties soit jugé ou extradé vers une autre partie désireuse d'engager des poursuites. Ce principe est réaffirmé par l'article 8 (modifié par l'article XI du protocole) ainsi que par le nouvel article 4, paragraphe 3 (introduit par l'article VII

du protocole) qui l'étend à l'ensemble des nouvelles infractions créées. Sur le fondement de ces dispositions, les États parties doivent :

– établir leur compétence pour connaître de ces infractions lorsque l'auteur présumé se trouve sur leur territoire et que l'État concerné ne souhaite pas l'extrader (article 4 de la convention modifié par l'article VII du protocole) ;

– juger l'auteur présumé de l'infraction dès lors qu'il se trouve sur leur territoire ou, à défaut, l'extrader vers l'État partie qui en formule la demande (article 7 de la convention - inchangé) ; et

– reconnaître les infractions de la convention telle que modifiée par le protocole comme cas d'extradition (article 8 de la convention modifié par l'article XI du protocole).

6. Protection des droits de l'Homme

Le protocole de Pékin renforce également les dispositions de la convention de La Haye relatives à la protection des droits des personnes jugées. Des dispositions relatives au droit à un jugement équitable ont ainsi été ajoutées (nouvel article 7 *bis* introduit par l'article X du protocole), de même que des clauses de dépolitisation des infractions commises (nouvel article 8 *bis* créé par l'article XII du protocole) et de non-discrimination touchant aux personnes poursuivies (nouvel article 8 *ter* ajouté par l'article XIII du protocole).

Ne peuvent ainsi être extradées des personnes dont il existerait des raisons sérieuses de penser qu'elles seraient poursuivies pour des raisons de race, de religion, de nationalité, d'origine ethnique, d'opinions politiques ou de sexe. Ces clauses sont reprises de conventions récentes traitant de la répression du financement du terrorisme, de la répression des attentats terroristes à l'explosif et de la répression des actes de terrorisme nucléaire.

7. Dispositions finales

Les dispositions finales de la convention restent inchangées dans sa version modifiée par le protocole. Les dispositions finales du protocole (articles XIX à XXV) prévoient :

– l'articulation entre le protocole et la convention, interprétés comme un seul et même instrument sous le titre de « Convention de la Haye amendée par le protocole de Beijing de 2010 » (article XIX) ;

– la période d'ouverture à la signature (article XX) ;

– les modalités de ratification ou d'adhésion ainsi que les obligations des États qui deviennent parties au protocole vis-à-vis du dépositaire (articles XXI et XXII) ;

- les modalités d’entrée en vigueur du protocole (article XXIII) ;
- la possibilité pour tout État partie au protocole de le dénoncer (article XXIV) ;
- les obligations du dépositaire concernant l’information des États parties concernant les ratifications et adhésions (article XV).

CONCLUSION

Les conventions de Montréal et de La Haye, signées au début des années soixante-dix, avaient besoin d'être adaptées aux évolutions de la menace terroriste qui ont eu lieu au cours des quatre dernières décennies. La menace terroriste évolue en permanence, aussi bien du point de vue des moyens employés par les terroristes que de celui de leurs objectifs. Les États doivent par conséquent rester vigilants et tenir à jour les instruments juridiques sur lesquels ils s'appuient.

Il est par conséquent normal et souhaitable que le champ d'application de ces deux instruments soit élargi à des phénomènes tels que la prolifération NBC, ou qu'ils prennent en considération l'usage fait par les groupes terroristes des moyens de communication modernes.

Ces deux textes n'appellent que des modifications limitées du droit français, et sont par ailleurs parfaitement compatibles avec le droit européen en vigueur. Leur adoption n'entraîne donc pas de difficulté de nature juridique.

Chacun des deux textes 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.

Au 30 mai 2016, la Convention de Pékin sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale compte 30 États signataires, parmi lesquels 8 ont déposé leur instrument de ratification après l'avoir signée tandis que 6 États y ont adhéré ou l'ont accepté. Le protocole de Pékin compte pour sa part 32 États signataires parmi les 185 États parties à la Convention de La Haye, parmi lesquels 7 ont transmis leur instrument de ratification au dépositaire, et 8 États ont adhéré au Protocole ou l'ont accepté.

La France a toutes les raisons d'apporter sa contribution à l'adoption d'un texte visant à améliorer la lutte contre la piraterie aérienne. Votre rapporteur vous recommande par conséquent d'adopter ce projet de loi.

ANNEXE :
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR

Néant

ANNEXE : ÉTAT ACTUALISÉ DES SIGNATURES ET DES RATIFICATIONS DES DEUX TEXTES

A/ Convention de Pékin

Au 30 mai 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 6 États y ont adhéré (A) ou l'ont accepté (AC).

➤ 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	
➤ 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	(AC) 17 mars 2016
➤ 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	
➤ 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

B/ Protocole de Pékin

Au 30 mai 2016, le protocole compte 32 États signataires (S) (sur les 185 États parties à la Convention de La Haye), parmi lesquels 7 ont transmis leur instrument de ratification au dépositaire (R), et 8 États ont adhéré au Protocole (A) ou l'ont accepté (AC).

➤ 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*
➤ 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	(AC) 17 mars 2016
➤ 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		(A) 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.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission examine le présent projet de loi au cours de sa réunion du mardi 28 juin 2016.

Après l'intervention du rapporteur, un débat a lieu.

Mme Odile Saugues, présidente. J'ai bien connu la sécurité aérienne dans d'autres mandats. Je poserai simplement la question des aéronefs que sont les drones, qui n'est pas traitée actuellement. On a vu qu'un drone avait survolé l'Élysée. Je pense qu'il faudra qu'on se penche sur ce véritable problème.

M. Jean Glavany. Ce n'est en effet pas traité en tant que tel. Toutefois, quand on dit que la prise de contrôle incriminée a lieu "par tout moyen technologique" ou "par la violence ou la menace" on peut imaginer que le drone est un moyen technologique au sens de cette définition. La convention ne cite pas explicitement les drones, mais l'on peut considérer qu'elle les inclut dans le cas où ils représentent une menace contre un aéronef.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission *adopte* le projet de loi n° 3670 sans modification

ANNEXE :

TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Article 1er

(Non modifié)

Est autorisée la ratification de la convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, faite à Pékin le 10 septembre 2010, signée par la France le 15 avril 2011, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 2

(Non modifié)

Est autorisée la ratification du protocole complémentaire à la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, fait à Pékin le 10 septembre 2010, signé par la France le 15 avril 2011, et dont le texte est annexé à la présente loi.