

DROIT AÉRIEN:
INITIATIVE CANADIENNE CONCERNANT LA SÉCURITÉ DES AÉROPORTS

Lors de sa 26^e session tenue en septembre 1986, l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté à l'unanimité une proposition du Canada visant l'élaboration d'un nouvel instrument international pour la répression des actes de terrorisme commis dans les aéroports internationaux affectés à l'aviation civile, et établissant un calendrier de négociation. Dans un premier temps, un sous-comité spécial du Comité juridique de l'OACI s'est réuni en février 1987 afin d'établir un projet de texte. Celui-ci a ensuite été examiné et substantiellement modifié par le Comité juridique, réuni à Montréal du 28 avril au 13 mai.

Le 21 février 1988, les participants à la Conférence internationale de droit aérien, tenue sous les auspices de l'OACI à Montréal, ont adopté par consensus le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile (signée à Montréal le 23 septembre 1971). La Conférence était présidée par M. Philippe Kirsch, ministre et représentant permanent adjoint du Canada auprès des Nations Unies. Aux actes énumérés dans la Convention, le Protocole ajoute une nouvelle infraction comprenant les actes commis dans les aéroports affectés à l'aviation civile internationale, y compris les actes de violence dirigés contre les personnes, la destruction de la propriété, les tentatives visant à commettre de tels actes et la complicité dans la perpétration de tels actes. Il prévoit également une juridiction fondée sur le principe établi dans la Convention de Montréal de 1971, en vertu duquel les Etats sont tenus de poursuivre les auteurs d'infractions ou de les extradier vers d'autres Etats ayant compétence pour les juger.

Le Protocole a une portée plus vaste que ne l'avait envisagé le Canada, puisqu'il vise non seulement les aéroports internationaux et leurs installations, mais aussi les services aéroportuaires et les aéronefs hors service stationnés dans les aéroports. Toutefois, les infractions qu'elles soient dirigées contre des personnes ou des biens ne tombent sous le coup du protocole qu'à la double condition d'être graves par leur caractère même et de mettre en danger ou de risquer de mettre en danger la sécurité dans un aéroport international.