



LC/SC-NET

Organisation de l'aviation civile internationale

SOUS-COMITÉ SPÉCIAL SUR L'ÉLABORATION D'UN OU DE PLUSIEURS INSTRUMENTS PORTANT SUR LES MENACES NOUVELLES ET ÉMERGENTES

Montréal, 3 – 6 juillet 2007

RAPPORT

TABLE DES MATIÈRES

1 ^{re} Partie:	Introduction.....	1-1
2 ^e Partie :	Délibérations du Sous-Comité.....	2-1
3 ^e Partie :	Conclusions du Sous-Comité.....	3-1
Appendice 1 :	Liste des participants	A1-1
Appendice 2 :	Liste des documents.....	A2-1
Appendice 3 :	Rapport du Rapporteur.....	A3-1
Appendice 4 :	Convention de Montréal de 1971 amendée par le Protocole de 1988 comportant les modifications proposées par le Sous-Comité spécial du Comité juridique	A4-1
Appendice 5 :	Convention de La Haye comportant les amendements proposés par le Sous-Comité spécial du Comité juridique	A5-1

1^{re} PARTIE

INTRODUCTION

1. DÉCISION DE LA 33^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE DE L'OACI

1.1 Dans sa Résolution A33-1, l'Assemblée charge le Conseil et le Secrétaire général d'agir d'urgence pour s'attaquer aux menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile, et en particulier d'examiner si les conventions existantes en matière de sûreté de l'aviation sont suffisantes. Pour donner suite à cette résolution, la question est examinée au titre du point 2 du Programme général des travaux du Comité juridique : « Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants ».

2. MESURES PRISES PAR D'AUTRES ORGANES DE L'OACI

2.1 Conformément à cette résolution et aux recommandations de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation qui s'est tenue en 2002, le Conseil a approuvé, en juin 2002, le Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, qui contient le Projet 12 — Programmes juridiques. Dans la réalisation de ce projet, le Secrétariat de l'OACI a étudié les mesures juridiques à prendre pour faire face aux menaces nouvelles et émergentes, étude qui a été portée à la connaissance de la 35^e session de l'Assemblée dans la note A35-WP/88. L'étude contenait la conclusion préliminaire que les États avaient généralement accepté que les cinq conventions existantes sur la sûreté de l'aviation étaient des instruments juridiques utiles pour lutter contre l'intervention illicite dirigée contre l'aviation civile, mais que certains de leurs éléments devraient être mis à jour pour faire face à des menaces nouvelles et émergentes, telles que l'utilisation des aéronefs comme armes, et les attaques par des moyens chimiques, biologiques et radioactifs. De plus, les instruments en vigueur mettent l'accent sur les personnes qui commettent effectivement des actes passibles d'une peine, surtout à bord des aéronefs ou à un aéroport, mais ils ne contiennent aucune disposition concernant expressément celles qui organisent et qui dirigent la perpétration de pareils actes.

2.2 La 15 décembre 2004, à la douzième séance de sa 173^e session, le Conseil a été informé de ce qu'un questionnaire serait envoyé aux États contractants de l'OACI pour établir s'il serait nécessaire de revoir et, éventuellement, d'amender les conventions existantes sur la sûreté de l'aviation. Ce questionnaire ainsi que l'étude ont été diffusés aux États contractants le 24 mars 2005. La plupart des États qui ont répondu au questionnaire ont estimé qu'il serait bon d'amender les instruments de droit aérien international existants ou d'adopter un nouvel instrument qui traiterait des menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile.

2.3 À sa 176^e session, en novembre 2005, le Conseil est convenu d'instituer un groupe d'étude qui aiderait le Secrétariat à préparer un instrument juridique international portant sur les menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile. Ce groupe a tenu trois réunions, en juin 2006, octobre 2006 et février 2007. À la seizième séance de sa 179^e session, le 5 décembre 2006, le Conseil a examiné un rapport d'avancement présenté par ledit groupe et il a noté que le Secrétaire général présenterait au Conseil, à sa 180^e session, le rapport final sur les travaux de ce groupe. Ce rapport a été présenté au Conseil dans le courant de sa 180^e session, en mars 2007.

3. SUITE DONNÉE PAR LE CONSEIL AU RAPPORT DU SOUS-COMITÉ SPÉCIAL

3.1 Se fondant sur les recommandations du groupe d'étude, le Conseil, à la dixième séance de sa 180^e session, le 7 mars 2007, a décidé de convoquer une réunion du Sous-Comité spécial du Comité juridique, à Montréal, en juillet 2007.

4. INSTITUTION DU SOUS-COMITÉ

4.1 Conformément à la Règle 12, alinéa b), du Règlement intérieur du Comité juridique, le Président du Comité juridique, M. G. Lauzon, c.r. (Canada), a institué un Sous-Comité spécial et décidé d'y nommer comme membres des experts juridiques des États suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Argentine, Australie, Brésil, Chine, Émirats arabes unis, États-Unis, Fédération de Russie, Finlande, France, Japon, Liban, Mexique, Royaume-Uni, Sénégal, Singapour et Suisse. Tous ces États, à l'exception de l'Argentine et du Mexique, ont été représentés au sein du Sous-Comité.

4.2 De plus, les Représentants des États ci-après sont d'office membres du Sous-Comité, en vertu de la Règle 13, alinéa b) : Canada (Président du Comité juridique), Italie (Premier Vice-Président), Inde (Deuxième Vice-Président) et Nigéria (Troisième Vice-Président) ; deux membres d'office, représentant la Jordanie (Quatrième Vice-Président) et l'Égypte (Président sortant) n'ont pu assister à la réunion du Sous-Comité.

4.3 En vertu de la Règle 17, le Président du Comité juridique a nommé M^{me} J. Atwell (Australie) Rapporteur du Sous-Comité.

4.4 La liste des participants du Sous-Comité figure à l'**Appendice 1**.

5. MANDAT DU SOUS-COMITÉ

5.1 Le Conseil a approuvé le mandat suivant pour le Sous-Comité : « À la lumière de la Résolution A33-1 de l'Assemblée (Déclaration sur l'usage indu d'aéronefs civils comme armes de destruction et autres actes terroristes impliquant l'aviation civile) et des orientations formulées par le Conseil à sa 180^e session, élaborer un ou plusieurs projets d'instruments portant sur les menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile, en tenant compte seulement du paragraphe 1 des conclusions du Groupe d'étude du Secrétariat sur les conventions en matière de sûreté de l'aviation, qui figurent en Appendice B de la note C-WP/12851. »

5.2 Pour ce qui est des passagers indisciplinés et du transport de matières interdites, le Conseil est parvenu à un consensus sur le fait que la question de ces passagers appelait un examen par l'OACI, mais dans une autre enceinte, compte tenu de la demande de l'IATA. D'autre part, le caractère de cette question différerait de celui des graves attaques dirigées contre l'aviation civile, comme celles du 11 septembre 2001. Le Sous-Comité spécial devrait traiter de ces attaques et de leurs menaces.

5.3 En ce qui concerne le transport des matières interdites, par exemple les armes biologiques ou nucléaires, à bord d'aéronefs, le Conseil a aussi été d'avis que la criminalisation d'un tel transport par une convention pouvait être envisagée à condition qu'elle soit limitée uniquement aux actes de nature à mettre en danger la sécurité d'aéronefs en vol.

6. RÉUNION DU SOUS-COMITÉ

6.1 Le Sous-Comité s'est réuni à Montréal du 3 au 6 juillet 2007.

6.2 En sa qualité de Président du Comité juridique, M. G. Lauzon, c.r. (Canada), a ouvert la réunion et il a invité M. D. Wibaux, Directeur des affaires juridiques, à prendre la parole.

6.3 Le Directeur des affaires juridiques a souligné le rôle de chef de file de l'OACI dans l'adoption de cinq instruments juridiques internationaux portant sur la sûreté de l'aviation, en particulier la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970 (Convention de La Haye), qui, pour la première fois, introduisait dans un traité international l'important principe *aut dedere, aut judicare*. Résumant les antécédents ayant conduit à la tenue de cette réunion du Sous-Comité, le Directeur a souligné qu'à sa 33^e session, l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A33-1 pour réagir aux abominables actes terroristes ayant frappé les États-Unis le 11 septembre 2001. Il a souligné l'importance du mandat du Sous-Comité dans le contexte de ces actes et des attaques effectives ou planifiées plus récentes dirigées contre l'aviation civile, comme le complot présumé, à un état très avancé, déjoué à Londres en août 2006, qui visait à faire exploser plusieurs aéronefs dans l'Atlantique Nord, et la destruction de deux aéronefs en août 2004 par de présumés auteurs d'attentats-suicide à la bombe en Fédération de Russie. Le Directeur a remercié le Rapporteur, M^{me} J. Atwell (Australie), d'avoir présenté son rapport dans un si bref délai, rapport dans lequel elle proposait comme point de départ des projets de protocoles aux Conventions de La Haye et de Montréal.

6.4 Le premier jour de la réunion, le Sous-Comité a élu à l'unanimité M. T. Olson (France) Président et M. V. Poonosamy (Émirats arabes unis) Vice-Président.

6.5 M. D. Wibaux, Directeur des affaires juridiques, a assuré le secrétariat de la réunion et M. J. Huang, conseiller juridique, a été son adjoint. Ils étaient assistés par M^{me} M. Weinstein, conseiller juridique, et M^{me} A. Saran, consultant ; d'autres fonctionnaires de l'Organisation ont aussi prêté leurs services au Sous-Comité.

7. DOCUMENTATION

7.1 L'**Appendice 2** contient une liste des documents présentés au Sous-Comité.

2^e PARTIE

DÉLIBÉRATIONS DU SOUS-COMITÉ

8. RAPPORT DU RAPPORTEUR

8.1 Le Rapporteur du Comité juridique, M^{me} J. Atwell (Australie), présente son rapport, dont le texte fait partie intégrante du présent rapport du Sous-Comité (**Appendice 3**). Le rapport contient une analyse des instruments existants sur la sûreté de l'aviation, avec une indication de leurs objets, des actes qu'ils criminalisent et de leurs lacunes. En particulier, ces instruments ne traitent pas de certains actes : utilisation d'aéronefs civils comme armes, utilisation d'aéronefs civils pour épandre illicitement des substances biologiques, chimiques et nucléaires, et attaques contre les aéronefs civils commises au moyen de pareilles substances. Le rapport contient deux projets de protocoles qui porteraient respectivement amendement à la Convention de La Haye et à la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971 (Convention de Montréal) pour traiter ces trois infractions principales. Ces deux projets de protocoles ne portent pas principalement sur la protection des aéronefs « en vol » ou « en service » comme le font les Conventions de La Haye et de Montréal, mais ils visent plutôt à protéger les personnes, les biens et l'environnement à bord et hors d'un aéronef « en service ». Les projets de protocoles contiennent un élément clé : ils visent les instigateurs et les organisateurs des infractions et les autres personnes qui y contribuent, y compris celles qui se mettent d'accord avec une ou plusieurs personnes pour commettre, menacer de commettre ou tenter de commettre une des infractions principales visées par les instruments. Les projets de protocoles contiennent un autre élément clé, à savoir l'inclusion de motifs ou bases de compétence supplémentaires, notamment celle d'un État quand l'infraction est commise par ou contre un de ses ressortissants. Les projets de protocoles contiennent aussi plusieurs dispositions que l'on trouve normalement dans des conventions récentes des Nations Unies sur la lutte antiterroriste, comme celle qui concerne le « traitement équitable », qui oblige un État à garantir que toute personne placée en détention se verra garantir un traitement équitable, dont tous les droits et garanties conformes à la législation de l'État sur le territoire duquel elle se trouve, y compris les dispositions applicables du droit international et celles qui ont trait au droit international des droits de l'homme. Les protocoles comprennent aussi une « clause d'exclusion militaire » qui dispose expressément que les instruments ne régissent pas les activités des forces armées durant un conflit armé, ni les activités entreprises par des forces militaires d'un État dans l'exercice de ses fonctions officielles.

8.2 Tous les membres du Sous-Comité félicitent le Rapporteur de son excellent rapport et des projets de textes, qui inspireront la poursuite de l'examen de la question. Le Sous-Comité est très conscient de ce que le Rapporteur a achevé sa tâche très peu de temps après l'institution du Sous-Comité.

9. DÉCLARATIONS GÉNÉRALES

9.1 Les membres du Sous-Comité conviennent unanimement qu'il est nécessaire de préparer un ou plusieurs instruments traitant des menaces nouvelles et émergentes qui pèsent sur l'aviation civile, en raison des événements du 11 septembre 2001 et de la formulation, depuis 1997, de plusieurs instruments des Nations Unies sur la lutte antiterroriste.

9.2 La plupart des membres du Sous-Comité conviennent avec le Rapporteur qu'un protocole à la Convention de La Haye et un protocole à la Convention de Montréal constitueraient les instruments les plus appropriés pour traiter de la question des menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile. La formulation de deux protocoles renforcerait les acquis obtenus grâce à ces deux Conventions et les compléterait pour combler les lacunes mises en lumière par le Groupe d'étude du Secrétariat. Les deux Conventions sont très largement ratifiées et elles fournissent un cadre approprié pour l'inclusion des dispositions récentes formulées dans le contexte d'autres instruments de lutte antiterroriste établis par les Nations Unies. Ces membres notent aussi le précédent du *Protocole de 2005 à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation maritime* (Protocole SUA) portant amendement à la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation maritime*, faite à Rome le 10 mars 1988 (Convention SUA), qui traite des menaces nouvelles et émergentes dans le contexte maritime. Plusieurs membres se disent favorables à un instrument unique qui intégrerait les Conventions de La Haye et de Montréal ainsi que leurs amendements.

10. **PROJET DE PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT À LA CONVENTION DE MONTRÉAL**

10.1 Le Sous-Comité examine le projet de protocole portant amendement à la Convention de Montréal présenté par le Rapporteur (Pièce jointe A à son rapport). Les délibérations portent essentiellement sur de nouvelles infractions principales, sur les menaces de les commettre, sur d'autres moyens de les commettre, sur la clause d'exclusion militaire et sur d'autres dispositions.

10.2 **Nouvelles infractions principales aux alinéas f), g) et h) du paragraphe 1 de l'article 1^{er}**

10.2.1 Le Rapporteur propose d'ajouter trois infractions principales à l'article 1^{er}, paragraphe 1, de la Convention de Montréal, comme suit :

- « f) utilise un aéronef en service dans le but de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts substantiels à des biens ou à l'environnement ;
- g) libère à partir d'un aéronef en service des matières chimiques toxiques, explosives, radioactives, biologiques, ou nucléaires dans le but de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts substantiels à des biens ou à l'environnement ;
ou
- h) utilise contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service des matières chimiques toxiques, explosives, radioactives, biologiques, ou nucléaires dans le but de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts substantiels à des biens ou à l'environnement. »

10.2.2 **En service** — La notion de l'aéronef « en service » est utilisée pour qualifier les trois infractions. Un membre du Sous-Comité demande comment un aéronef « en service » mais non « en vol » peut endommager l'environnement et s'il est approprié que la période pendant laquelle une infraction peut être commise se prolonge jusqu'à 24 heures après l'atterrissage, conformément à la définition de « en service » figurant à l'article 2, paragraphe b), de la Convention de Montréal. Le Rapporteur explique que

la notion de « en service » est utile dans ce contexte parce que tout dommage causé à un aéronef ou par un aéronef peut se produire alors que l'aéronef n'est pas en vol, par exemple pour endommager des installations ou services au sol. De plus, la période de 24 heures a été adoptée à la suite de négociations lors de l'adoption de la Convention de Montréal. Après ces explications, le Comité convient de conserver la notion de « en service ».

10.2.3 **Intention** — Plusieurs membres proposent d'insérer les mots « dans l'intention » avant le membre de phrase « de provoquer la mort, de causer des dommages corporels graves ou des dégâts substantiels », qui figure aux alinéas f), g) et h), pour souligner l'intention qu'a l'auteur de l'infraction de produire les conséquences décrites dans ces alinéas. Le Rapporteur explique que le terme « intentionnellement » figure déjà dans le chapeau de l'article 1^{er}, paragraphe 1, de la Convention de Montréal. Elle estime que ce terme couvre suffisamment l'élément d'intention « de provoquer la mort, de causer des dommages corporels graves ou des dégâts substantiels » figurant aux alinéas f), g) et h).

10.2.4 **« D'une manière susceptible » de provoquer la mort, de causer des dommages corporels graves ou des dégâts substantiels** — Plusieurs membres du Sous-Comité sont d'avis que les actes visés aux alinéas f), g) et h) devraient être passibles d'une peine s'ils sont commis dans l'intention de provoquer la mort, des dommages corporels ou des dégâts substantiels, qu'ils soient ou non provoqués. C'est pourquoi plusieurs membres proposent de retenir l'expression « d'une manière susceptible de provoquer la mort (...) », alors que d'autres préfèrent « d'une manière qui cause la mort (...) ». La première de ces deux formulations est largement appuyée et le Sous-Comité décide donc d'utiliser cette expression aux alinéas f), g) et h). Deux membres émettent des réserves à l'égard de ce libellé, préférant celui qui a été proposé par le Rapporteur.

10.2.5 **Dispositifs électroniques** — Un membre du Sous-Comité propose de mentionner les « dispositifs électroniques » à l'article 1^{er}, paragraphe 1, alinéa h), pour traiter des cas où les systèmes opérationnels d'un aéronef ou un bien, une personne ou l'environnement extérieur à l'aéronef pourraient être endommagés. Ces dispositifs pourraient être utilisés à bord ou à l'extérieur d'un aéronef pour causer de tels dommages. Plusieurs membres sont d'avis que l'utilisation de dispositifs électroniques pour causer des dommages est déjà visée par le libellé de l'article 1^{er}, paragraphe 1, alinéas c) et d), de la Convention de Montréal. Celui qui a proposé de mentionner les dispositifs électroniques précise qu'il s'agirait de dommages distincts de ceux des installations et services de navigation aérienne visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, alinéa d), de la Convention de Montréal. Le Président demande alors à ce membre de présenter plus tard le texte du nouvel alinéa h). Après avoir consulté plusieurs de ses collègues, ce membre fait une nouvelle proposition qui consisterait, au lieu d'insérer un nouvel alinéa h), à modifier l'alinéa d) existant, comme suit :

« d) détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne **ou d'autres systèmes nécessaires pour l'exploitation aérienne**, ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol ; »

Ce libellé est largement appuyé et le Sous-Comité l'accepte.

10.2.6 Un membre du Sous-Comité fait consigner au rapport que, pour lui, l'objet de la modification proposée à l'article 1^{er}, paragraphe 1, alinéa d), est de viser l'utilisation d'un dispositif électronique pour perturber le fonctionnement de dispositifs embarqués ou pour les détruire.

10.2.7 Le membre qui a proposé de modifier l'alinéa d) recommande aussi la suppression corrélatrice de la définition des « installations et services de navigation aérienne » qui figure à l'article 2 du projet de protocole. Le Sous-Comité décide de maintenir cette définition.

10.2.8 **Libère/décharge** — Plusieurs membres du Comité demandent s'il ne faudrait pas utiliser le terme « décharge » au lieu de « libère » à l'article 1^{er}, paragraphe 1, alinéa g), ce second terme étant utilisé dans le Protocole SUA et dans la *Convention pour la répression des attentats terroristes à l'explosif* de 1997 (Convention des attentats terroristes à l'explosif). Le Rapporteur explique que le terme « libère » semble préférable dans le contexte de l'aviation, alors que plusieurs membres pensent que le terme « décharge » est plus approprié dans le contexte des explosifs. En l'absence d'un consensus à ce sujet, le Sous-Comité convient de placer les termes « libère » et « décharge » entre crochets.

10.2.9 **Matières potentiellement mortelles ou substances semblables** — Lors de l'examen des alinéas g) et h), un débat s'instaure sur l'élargissement possible de l'expression « matières chimiques toxiques, explosives, radioactives, biologiques ou nucléaires » pour y inclure d'autres substances potentiellement mortelles. Il est noté que certains agents chimiques non toxiques tels que les matières corrosives et inflammables peuvent aussi endommager les aéronefs. Dans ce cas, deux variantes sont envisagées : l'une consisterait à reprendre l'expression « autres matières potentiellement mortelles », qui figure dans la Résolution 1373 (2001) du Conseil de sécurité de l'ONU, l'autre étant « substances semblables », qui elle figure à l'article 1^{er}, paragraphe 3, alinéa b), de la Convention sur les attentats terroristes à l'explosif. À l'issue de ce débat, le Sous-Comité décide d'insérer « [ou autres matières potentiellement mortelles] [ou substances semblables] » après les mots « ou nucléaires » à l'article 1^{er}, paragraphe 1, alinéas g) et h).

10.2.10 Concernant les définitions des matières mentionnées aux alinéas g) et h) de la version anglaise, certains membres estiment que les définitions de l'article 2 du projet de protocole devraient peut-être être mieux alignées. Par exemple, le paragraphe f) fait mention des « substantial damage », alors qu'à l'article 1^{er}, paragraphe 1, alinéas f), g) et h), l'expression utilisée est « serious damage ». D'autres membres observent que ces définitions traduisent le statu quo des instruments en vigueur cités dans les notes de bas de page relatives à l'article 2 du projet de protocole, et le Sous-Comité pourrait conserver les deux formules car la modification des définitions risquerait de créer des incohérences entre différents instruments internationaux. Le Secrétaire du Sous-Comité mentionne que la Convention pour la répression des attentats terroristes à l'explosif ne contient aucune définition de matières telles que les « matières chimiques toxiques », « matières biologiques » ou « matières radioactives », alors que ces termes apparaissent dans la Convention. Se fondant sur ces explications, plusieurs membres proposent de supprimer toutes les définitions exception faite de celles qui se rapportent strictement à l'aviation civile, c'est-à-dire celles qui figurent actuellement à l'article 2, paragraphes a) et b), de la Convention de Montréal, et de la définition proposée pour l'article 2, alinéa c), du projet de protocole. À l'issue du débat qui s'est engagé, le Sous-Comité décide de placer les alinéas d) à h) de l'article 2 entre crochets, étant entendu que ces définitions pourront être supprimées à moins que l'instrument futur ne criminalise le transport intentionnel et illicite des matières mentionnées dans ces définitions.

10.2.11 **Mort d'une personne** — Donnant suite à une observation d'un de ses membres, le Sous-Comité examine la question de savoir si le terme « mort », qui figure aux alinéas f), g) et h) du paragraphe 1 de l'article 1^{er}, devrait être expressément précisé dans une définition pour indiquer que cette mort est exclusivement celle d'une personne. Après un échange de vues à ce sujet, le Sous-Comité conclut qu'une définition n'est pas nécessaire, mais que le rapport mentionnera que le terme « mort » se rapporte exclusivement à une personne.

10.2.12 **Environnement** — Plusieurs membres du Sous-Comité estiment que le terme « environnement » est trop vague. Par exemple, dans le contexte de l’alinéa h), quand une attaque aux matières biologiques, chimiques ou nucléaires est perpétrée à bord d’un aéronef, il n’est pas très évident qu’elle portera atteinte à l’environnement extérieur à l’aéronef. Après un échange de vues, le Sous-Comité décide qu’à l’alinéa h), paragraphe 1 de l’article 1^{er}, des crochets seront placés autour des mots « ou à l’environnement », pour complément d’examen quant à leur utilité. Un membre se demande aussi comment un aéronef peut en soi causer des dommages à l’environnement dans le contexte de l’alinéa f). À cet égard, il est convenu de conserver à l’alinéa f) les termes « ou à l’environnement », afin de couvrir toute catastrophe environnementale possible qui pourrait résulter du contrôle illicite d’un aéronef.

10.2.13 **Substantiels/graves** — Plusieurs membres demandent si le terme « substantiels » qui qualifie les dommages aux biens et à l’environnement devrait remplacer le mot « graves » aux fins d’alignement sur la terminologie utilisée dans la *Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire* (Convention sur le terrorisme nucléaire). Le Sous-Comité décide de conserver l’adjectif « graves ».

10.2.14 **Séquence dans la liste des infractions** — Le Sous-Comité prend note d’une intervention d’un de ses membres qui suggère que l’alinéa e) du paragraphe 1 de l’article 1^{er} de la Convention de Montréal devienne le dernier alinéa du paragraphe 1 du Protocole, car cette infraction aurait probablement des effets moins catastrophiques que ceux des infractions principales.

10.3 **Menaces de commettre une infraction**

10.3.1 Le Rapporteur propose que le texte ci-après constitue un nouveau paragraphe 1 *ter* de l’article 1^{er} de la Convention de Montréal :

« Commet également une infraction toute personne qui menace de commettre l’une des infractions énumérées au paragraphe 1 ou une infraction visée au paragraphe 1 *bis* à condition qu’un État partie puisse autoriser une défense fondée sur la crédibilité de la menace. »

10.3.2 Le Rapporteur explique au Sous-Comité que la formulation de cette disposition est préférable à celle de l’alinéa a) du paragraphe 2 de l’article 2 de la Convention sur le terrorisme nucléaire. Au lieu d’imposer la charge de la preuve au ministère public, qui devrait démontrer « la crédibilité de la menace », la disposition proposée autorise que ce soit la défense qui soit fondée sur la crédibilité de la menace. L’idée est que cela pourrait faciliter la tâche du ministère public quand il devrait prouver la crédibilité d’une menace. Toute en acceptant le bien-fondé de ce raisonnement, plusieurs membres du Sous-Comité indiquent que ce libellé créerait des difficultés par rapport à l’inversion de la charge de la preuve dans leur droit criminel national.

10.3.3 Au cours du débat qui s’ensuit, trois propositions sont faites. La première, préférée par la majorité, consiste à adopter exactement la formule figurant dans la Convention sur le terrorisme nucléaire, c’est-à-dire « menace, dans des circonstances qui indiquent que la menace est crédible ». La deuxième proposition consiste à introduire deux variantes au paragraphe 1 *ter*, qui permettrait aux États de choisir celle qu’ils préfèrent, en imposant la charge de la preuve au ministère public ou en autorisant le défendeur à démontrer que sa menace n’était pas crédible. Selon la troisième proposition, il ne serait fait aucune mention de la crédibilité de la menace, ce qui laisserait aux États la latitude de traiter la question dans leur droit national.

10.3.4 De nombreux membres ne peuvent accepter la troisième proposition parce qu'ils estiment que la crédibilité de la menace est un des éléments essentiels de l'infraction. Ils estiment que les instruments internationaux de criminalisation doivent traiter des infractions les plus graves. À cet effet, seules les menaces « crédibles », c'est-à-dire celles qui mettraient en danger l'exploitation normale de l'aviation civile, devraient être criminalisées. Le Sous-Comité accepte donc de remplacer le libellé proposé pour le paragraphe 1 *ter* par le texte de l'alinéa a) du paragraphe 2 de l'article 2 de la Convention sur le terrorisme nucléaire, en mettant l'expression concernant la « crédibilité » entre crochets, comme suit :

« Commet également une infraction toute personne qui menace[, dans des circonstances qui indiquent la crédibilité de la menace,] de commettre l'une des infractions énumérées au paragraphe 1 ou une infraction visée au paragraphe 1 *bis*. »

10.4 **Instigateurs et organisateurs des infractions**

10.4.1 Le Sous-Comité souligne la nécessité d'imposer une peine à la personne qui organise ou incite d'autres personnes à commettre une infraction visée dans la Convention de Montréal et dans le projet de protocole. Le Sous-Comité accepte donc le texte du Rapporteur à ce sujet (article 1^{er}, paragraphe 3, de la Pièce jointe A au rapport du Rapporteur, qui consiste à ajouter un nouvel alinéa b) au paragraphe 2 de l'article 1^{er} de la Convention de Montréal), et il décide d'ajouter (entre crochets) le terme « intentionnellement » dans le chapeau du paragraphe 2, qui se lira comme suit :

« Commet également une infraction pénale toute personne qui [intentionnellement] :

- a) (...)
- b) organise ou fait commettre par d'autres personnes une infraction visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a), du présent article ; ».

10.4.2 Des crochets sont placés autour du terme « intentionnellement » parce que certains membres estiment qu'il faudrait préciser explicitement l'élément d'intention, alors que d'autres pensent que cet élément, mentionné dans les infractions principales au paragraphe 1 de l'article 1^{er}, serait implicitement applicable aux infractions énumérées au paragraphe 2.

10.4.3 Un membre du Sous-Comité demande s'il faudrait mentionner expressément les personnes qui financent la perpétration des infractions. Le Président précise que la *Convention internationale de 1999 pour la suppression du financement du terrorisme* (Convention sur le financement du terrorisme) traite déjà de cette question. Au cas où pareille mention ne serait pas suffisante, le sujet pourrait être traité aussi dans les dispositions relatives aux infractions secondaires et inchoatives dont il est question ci-après.

10.5 **Infractions secondaires et inchoatives**

10.5.1 Le Sous-Comité note que les infractions secondaires et inchoatives constituent un élément clé du projet de protocole car elles élargiraient le champ d'application de la Convention de Montréal non seulement aux auteurs des infractions qui commettent effectivement les infractions principales, mais elles donneraient de plus aux États des instruments juridiques internationaux qui leur

permettraient de criminaliser ces infractions et de frapper de peines les personnes qui complotent leur perpétration. Ces personnes seraient également tenues pénalement responsables pour leur participation aux infractions principales.

10.5.2 Le Rapporteur propose le texte ci-après (paragraphe 3 de l'article 1^{er} modifiant le paragraphe 2 de l'article 1^{er} de la Convention de Montréal) :

- « 2. Commet également une infraction pénale toute personne qui :
- a) tente de commettre l'une des infractions énumérées au paragraphe 1 ou 1 *bis*, du présent article ; ou
 - b) organise ou incite d'autres personnes à commettre une infraction visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a, du présent article ; ou
 - c) est complice d'une personne qui commet une infraction visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a, du présent article ;
ou
 - d) contribue de toute autre manière à la commission d'une ou plusieurs des infractions visées aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a, du présent article par un groupe de personnes agissant de concert, cette contribution étant délibérée et faite soit :
 - 1) pour faciliter l'activité criminelle générale du groupe ou servir le but de celui-ci, lorsque cette activité ou ce but suppose la commission d'une infraction visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a, du présent article ; soit
 - 2) en sachant que le groupe a l'intention de commettre une infraction visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a, du présent article; ou
 - e) convient avec une ou plusieurs autres personnes de commettre une infraction visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a, du présent article, que l'infraction qui fait l'objet de l'accord soit elle-même commise ou non. »

10.5.3 Le Sous-Comité note que les alinéas a) et c), qui traitent respectivement des tentatives et des actions des complices, figurent déjà dans la Convention de Montréal. Le texte proposé par le Rapporteur est donc accepté. En revanche, les alinéas b), d) et e) constituent des dispositions nouvelles, fondées sur des textes semblables figurant déjà dans diverses conventions des Nations Unies. Le contenu de l'alinéa b) ayant déjà été convenu, le Comité porte son attention sur les alinéas d) et e).

10.5.4 La plupart des membres du Sous-Comité se déclarent favorables à l'objectif de l'alinéa e) qui est de criminaliser le comportement précédant une infraction principale, que l'infraction soit commise ou non. Cette disposition suscite cependant une préoccupation découlant de l'absence dans

les juridictions de droit civil de l'infraction de « conspiration » qui existe en droit coutumier. La question de savoir si l'alinéa d), basé sur l'alinéa c) du paragraphe 3 de l'article 2 de la Convention sur les attaques à l'explosif, pourrait régler le problème fait l'objet d'un échange de vues car on pourrait estimer que cet alinéa ne se rapporte pas à un acte effectivement accompli puisqu'il est essentiellement axé sur la contribution « de toute autre manière » à une infraction principale. Plusieurs membres et l'observateur de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) indiquent qu'à leur connaissance, cela ne serait pas le cas dans la plupart des régimes juridiques. L'alinéa d) est indépendant de tout lien de cause à effet, mais il exige que l'infraction principale soit effectivement commise.

10.5.5 Le Sous-Comité appuie une variante compatible avec tous les régimes juridiques qui créerait un régime facultatif fondé sur les alinéas a) 1) et 2) du paragraphe 1 de l'article 5 de la *Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée* (Convention sur la criminalité transnationale organisée) de 2000. L'article comporte deux variantes, l'une pour traiter du crime de conspiration dans les régimes de droit coutumier et l'autre pour reprendre la notion d'« association de malfaiteurs » des régimes de droit civil. Cela étant entendu, le Président établit, avec l'aide du Secrétariat et de plusieurs experts de ce domaine, un texte révisé fondé sur la Convention sur la criminalité transnationale organisée et sur le texte des alinéas d) et e) présenté par le Rapporteur. Le nouveau texte, qui consiste à transférer dans un nouveau paragraphe 3 les alinéas d) et e), est réaménagé par un groupe de travail informel dirigé par le Vice-Président, et il est accepté par le Sous-Comité comme suit :

« 3. Chaque État partie confère aussi le caractère d'infractions pénales, que les infractions visées aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a), du présent article soient ou non effectivement commises ou tentées, à l'un ou l'autre des actes suivants ou aux deux :

- a) s'entendre avec une ou plusieurs autres personnes en vue de commettre une infraction visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a), du présent article et, lorsque le droit interne l'exige, impliquant un acte commis par un des participants en vertu de cette entente ; ou
- b) contribuer de toute autre manière à la perpétration d'une ou plusieurs des infractions visées aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a), du présent article par un groupe de personnes agissant de concert, délibérément et :
 - 1) soit pour faciliter l'activité criminelle générale du groupe ou servir le but de celui-ci, lorsque cette activité ou ce but suppose la perpétration d'une infraction visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a), du présent article ;
 - 2) soit en sachant que le groupe a l'intention de commettre une infraction visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a), du présent article. »

10.6 Installations et services de navigation aérienne

10.6.1 Le Sous-Comité examine la définition d'« installations et services de navigation aérienne », proposée par le Rapporteur à l'article 2 du projet de protocole, qui deviendrait un nouvel alinéa c) de l'article 2 de la Convention de Montréal, et il convient de l'y insérer, comme suit :

« Les installations et services de navigation aérienne comprennent les signaux, données, renseignements ou systèmes nécessaires à la navigation de l'aéronef ; ».

10.6.2 Le Sous-Comité suggère que la Commission de navigation aérienne soit consultée au sujet de cette définition.

10.7 Clause d'exclusion militaire

10.7.1 Le Sous-Comité examine le paragraphe 2 de l'article 3 du projet de protocole, qui vise à amender la Convention de Montréal par l'adjonction de l'article 4 *bis* ci-après :

« Article 4 *bis*

1. Aucune disposition de la présente convention ne modifie les droits, obligations et responsabilités qui découlent pour les États et les individus du droit international, et en particulier des buts et principes de la Charte des Nations Unies et du droit international humanitaire.
2. Les activités des forces armées en période de conflit armé, au sens donné à ces termes en droit international humanitaire, qui sont régies par ce droit, ne sont pas régies par la présente convention, et les activités accomplies par les forces armées d'un État dans l'exercice de leurs fonctions officielles, en tant qu'elles sont régies par d'autres règles de droit international, ne sont pas régies non plus par la présente convention. »

10.7.2 Le Président explique au Sous-Comité que le projet d'article 4 *bis* reprend mot à mot les dispositions existantes, communément appelées clause d'exclusion militaire, figurant dans les conventions récentes des Nations Unies sur la lutte antiterroriste, telles que la Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire. Il a généralement été entendu à l'OACI que les instruments sur la sûreté de l'aviation qui criminalisent certains actes ne sont pas applicables aux activités militaires. Les dispositions en question n'auraient donc qu'un caractère purement récognitif, c'est-à-dire qu'elles codifieraient explicitement ce qui était précédemment implicite.

10.7.3 Tous les membres sauf un appuient cette explication du Président. Ce membre pourrait peut-être accepter l'exemption des activités des forces armées **durant un conflit armé**, ce qui serait conforme à l'article 89 de la Convention de Chicago, mais il ne peut accepter une exemption militaire totale **même en temps de paix**, car pareille exemption violerait les principes énoncés dans le préambules des Conventions de La Haye et de Montréal, et aussi les principes et dispositions de la Convention de Chicago, en particulier son article 44. L'exemption violerait aussi plusieurs résolutions de l'ONU et de l'OACI, en particulier la Résolution A35-9 de l'Assemblée de l'OACI qui condamne tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, **quels qu'en soient les auteurs, le lieu et les raisons**. L'inclusion d'une telle clause d'exclusion militaire ne saurait être justifiée par la seule raison qu'elle

existe déjà dans d'autres conventions. Par cette inclusion, des officiers armés coupables d'avoir capturé illicitement un aéronef civil ou d'avoir utilisé un aéronef au service d'un État tiers comme arme de destruction massive seraient à l'abri de toute poursuite judiciaire. Les possibilités d'abus d'une telle exemption ne peuvent être ignorées. Pour conclure, ce membre propose que le texte soit modifié pour limiter l'exemption militaire aux activités des forces armées pendant un conflit armé et, si sa proposition n'est pas acceptée, il fera consigner dans le rapport une réserve à l'égard du texte.

10.7.4 Il est décidé de conserver l'article 4 *bis* proposé par le Rapporteur et de rendre compte dans le rapport des divers points de vue qui ont été exprimés. À la suite de cette décision, le membre du Sous-Comité mentionné ci-dessus répète sa position en la complétant par deux observations. La première se rapporte à la difficulté que pourrait créer l'intégration des règles du « droit international humanitaire » dans les règlements de l'aviation civile. Une étude complémentaire serait nécessaire parce que les membres du Sous-Comité n'ont pas tous une connaissance très poussée du droit international humanitaire. Sa deuxième observation porte sur le projet de convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs, en cas d'intervention illicite, qu'un groupe spécial du Conseil examine actuellement. Si une clause d'exclusion militaire est introduite dans les Conventions de La Haye et de Montréal, on pourrait se demander si pareille clause devrait aussi être insérée dans ledit projet de convention. Cette question devrait faire l'objet d'un complément d'étude dans le cadre des travaux futurs.

10.8 **Compétence**

10.8.1 Le Sous-Comité se penche alors sur le texte du Rapporteur (article 4 portant amendement à l'article 5 de la Convention de Montréal), qui se lit comme suit :

« Article 5

1. Tout État partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions dans les cas suivants :
 - a) si l'infraction est commise sur le territoire de cet État ;
 - b) si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef immatriculé dans cet État ;
 - c) si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé de l'infraction se trouvant encore à bord ;
 - d) si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans ledit État ;
 - e) si l'infraction est commise par un ressortissant de cet État.
2. Un État partie peut également établir sa compétence aux fins de connaître de ces infractions dans les cas suivants :

-
- a) si l'infraction est commise contre un ressortissant de cet État ;
 - b) si l'infraction est commise par un apatride qui a sa résidence habituelle sur le territoire de cet État.
3. Lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation du présent Protocole ou de l'adhésion à celui-ci, chaque État partie informe le dépositaire de la compétence qu'il a établie en vertu de sa législation nationale conformément au paragraphe 2 du présent article. En cas de modification, l'État partie concerné en informe immédiatement le dépositaire.
 4. Chaque État partie adopte également les mesures qui peuvent être nécessaires pour établir sa compétence en ce qui concerne les infractions visées à l'article 1^{er}, paragraphes 1 et 1 *ter*, et à l'article 1^{er}, paragraphe 2, dans la mesure où ce paragraphe se rapporte à ces infractions, dans le cas où l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur son territoire et où il ne l'extrade pas en application de l'article 8 vers l'un quelconque des États visés au paragraphe 1 ou 2 du présent article.
 5. Chaque État partie adopte également les mesures qui peuvent être nécessaires pour établir sa compétence en ce qui concerne les infractions visées à l'article 1^{er}, paragraphes 1 *bis* et 1 *ter*, et à l'article 1^{er}, paragraphe 2, dans la mesure où ce paragraphe se rapporte à ces infractions, dans le cas où l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur son territoire et où il ne l'extrade pas en application de l'article 8 vers l'État visé au paragraphe 1, alinéa a) ou alinéa e), ou au paragraphe 2 du présent article.
 6. La présente Convention n'exclut aucune compétence pénale établie par un État partie conformément à sa législation nationale. »

10.8.2 Le Rapporteur explique que son texte inclut un motif de compétence obligatoire supplémentaire à l'alinéa e) du paragraphe 1, et deux motifs facultatifs aux alinéas a) et b) du paragraphe 2. Le Sous-Comité accepte ces additions. Un de ses membres appelle l'attention sur l'alinéa c) du paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention SUA, qui dispose qu'un État partie peut aussi établir sa compétence sur toute infraction qui y est définie quand « elle est commise dans le but de contraindre cet État à accomplir un acte quelconque ou à s'en abstenir ». Il est noté que le projet de texte du Rapporteur ne contient aucune disposition semblable. Répondant à ce membre, le Rapporteur explique que son texte ne contient pas cette disposition parce que le Conseil a chargé le Sous-Comité d'envisager de criminaliser certains actes, indépendamment de leurs motifs. Le membre en question intervient à nouveau pour dire que la question pourrait être examinée sous un angle différent, car elle concerne la compétence liée au but et à l'objet de l'infraction plutôt qu'à son strict motif.

10.8.3 Un membre du Sous-Comité mentionne la possibilité d'élargir les fonctions du dépositaire lorsque se produit un conflit de compétence entre États parties ou quand un État partie refuse de s'acquitter de ses obligations. Un autre membre suggère que les priorités de compétence soient précisées dans le futur instrument alors que d'autres estiment que les différends entre États parties

devraient être résolus par application de l'article 14 de la Convention existante, et qu'il ne serait donc pas nécessaire d'élargir la compétence du dépositaire ou d'établir la priorité des compétences en droit pénal.

10.8.4 Le Président résume cet échange de vues en disant que beaucoup des points soulevés pourraient faire l'objet d'un complément d'étude, mais que le Sous-Comité ne devrait pas tenter de bouleverser la structure actuelle des dispositions concernant la compétence et le mécanisme de règlement des différends. Le Sous-Comité accepte ce résumé et décide de conserver pour le moment le libellé de l'article 5 reproduit ci-dessus en apportant seulement aux paragraphes 4 et 5 de la version anglaise des modifications de forme pour rendre le texte grammaticalement plus neutre, et, au paragraphe 5, pour remplacer à l'avant-dernière ligne « l'État visé » par « tout État ». Le Sous-Comité recommande aussi que l'expression « qui ont établi leur compétence » figurant au paragraphe 4 de l'article 6 de la Convention de Montréal (amendé par l'article 5 du projet de protocole) soit remplacé par « qui auraient autrement établi leur compétence ».

10.9 **Traitement équitable**

10.9.1 Le Sous-Comité note que l'article 6 du texte présenté par le Rapporteur (où il est proposé d'ajouter un article 7 *bis* à la Convention de Montréal) reflète des dispositions comparables des plus récentes conventions des Nations Unies pour veiller au respect des droits humains et de la primauté du droit. Le Rapporteur explique de plus qu'il serait approprié d'accepter l'inclusion de cet article étant donné le caractère des infractions principales et autres qui sont proposées et l'élargissement des motifs de compétence. Le Sous-Comité accepte le texte de l'article 7 *bis* proposé par le Rapporteur.

10.10 **Exclusion explicite de l'exception de l'infraction politique**

10.10.1 Présentant les paragraphes 2 et 3 de son projet d'article 7 (où il propose d'ajouter respectivement des articles 8 *bis* et 8 *ter* à la Convention de Montréal), le Rapporteur explique que, dans le contexte de l'extradition de l'auteur présumé d'une infraction, on pourrait avancer que le texte actuel ne permet pas aux États parties de refuser une demande d'extradition en invoquant l'exception de l'infraction politique. Ainsi, pour aligner cet article sur les dispositions comparables de conventions récentes des Nations Unies, il serait souhaitable de rendre cette règle explicite dans un article 8 *bis*. Le Rapporteur ajoute que l'inclusion de la « disposition de sauvegarde » sous la forme d'un article 8 *ter* serait elle aussi dans la ligne des dispositions comparables desdites conventions. Un membre du Sous-Comité propose que l'article 8 *ter* soit mis en relation avec les paragraphes 4 et 5 de l'article 5 de la Convention de Montréal (amendé par l'article 4 du projet de protocole) pour veiller à ce que les États parties qui invoquent l'article 8 *ter* pour refuser l'extradition de l'auteur présumé d'une infraction ne soient pas dégagés de l'obligation d'entamer des poursuites. D'autres membres estiment que le libellé de l'article 7 de la Convention de Montréal est suffisamment large pour couvrir cette situation. Le Sous-Comité accepte les libellés des articles 8 *bis* et 8 *ter*.

10.11 **Modifications corrélatives de forme**

10.11.1 Le Sous-Comité recommande aussi quelques modifications corrélatives de forme à la Convention de Montréal. **L'Appendice 4** au présent rapport présente le texte intégré de la Convention de Montréal dans sa forme amendée par toutes les modifications que le Sous-Comité a recommandées, à l'exception des dispositions protocolaires.

10.12 Transport de marchandises particulièrement dangereuses et de fugitifs

10.12.1 Le Sous-Comité examine une proposition visant à interdire le transport aérien intentionnel et illicite de marchandises particulièrement dangereuses et de fugitifs, en se fondant sur la note WP/3 présentée par l’Australie. Dans cette note, l’Australie signale qu’il y a des lacunes dans le cadre juridique international en ce qui concerne le transport illicite à bord d’aéronefs civils d’armes biologiques, chimiques et nucléaires et d’autres matières dangereuses. D’autres lacunes concernent l’utilisation d’aéronefs civils pour aider des fugitifs à se soustraire à des poursuites judiciaires pour des infractions graves liées à la sûreté. Vu les rapports étroits entre le terrorisme et ce genre de transport illicite, l’OACI a la responsabilité de veiller à ce que les aéronefs civils ne soient pas utilisés à des fins incompatibles avec les objectifs de la *Convention relative à l’aviation civile internationale* (Convention de Chicago) de 1944. La note suggère deux options pour traiter de cette lacune juridique : l’une consiste à suivre l’exemple du Protocole SUA et l’autre à s’efforcer de régler la question dans le cadre de l’Annexe 18 de la Convention de Chicago.

10.12.2 Le Président et plusieurs membres du Sous-Comité remercient l’auteur de la note de travail, mais ils lancent une note de prudence, estimant que la question du simple transport ne relève pas à strictement parler du mandat établi par le Conseil : sa criminalisation par une convention pourrait être envisagée à condition qu’elle se limite uniquement aux actes de nature à mettre en danger la sécurité des aéronefs en vol. La question du transport illicite de fugitifs n’est même pas mentionnée dans le mandat établi par le Conseil.

10.12.3 Plusieurs membres du Sous-Comité appuient la proposition de la note WP/3. Ils estiment que le transport non autorisé de certaines matières dangereuses présenterait en soi un danger pour les aéronefs civils en vol et que par conséquent la question relève du mandat du Sous-Comité. L’OACI a pour responsabilité historique de criminaliser pareils actes, car autrement la sécurité et l’intégrité de l’aviation civile seraient mises à mal. Répondant à une intervention selon laquelle le transport illicite de matières nucléaires et autres matières létales est déjà traité dans plusieurs conventions internationales relatives au contrôle des armements, ces membres émettent l’avis que les instruments existant dans ce domaine ne contiennent aucune disposition sur la coopération internationale et l’extradition. Le traitement de la question par un instrument de l’OACI renforcerait l’élément critique des mesures prises pour faire respecter la loi.

10.12.4 Plusieurs membres du Sous-Comité expriment de graves réserves et/ou s’abstiennent de prendre une position prématurée sur la question du simple transport étant donné sa complexité technique, juridique et politique et la nécessité de l’étudier et de l’analyser plus en détail. Arguant que cette question ne relève pas du mandat du Sous-Comité, ils mentionnent aussi sa possible incidence négative sur la progression des travaux et l’acceptabilité éventuelle de l’instrument. Ils se demandent aussi s’il existe vraiment une lacune étant donné que le transport avant le décollage et après l’atterrissage est déjà couvert. D’autres points sont mentionnés pendant le débat, notamment les points de savoir comment on qualifierait l’infraction du simple transport dans le contexte de l’aviation, par rapport à ce transport dans le contexte maritime visé par le Protocole SUA qui est fondé sur un régime de délivrance de licences d’importation et d’exportation, comment le système de répression serait appliqué, et comment éviter les chevauchements avec des infractions semblables visées par d’autres conventions. Sur la question du transport aérien intentionnel et illicite de fugitifs, ces membres font preuve d’encore plus de scepticisme qu’en ce qui concerne la question du transport illicite de certaines matières dangereuses. Les membres du Sous-Comité qui n’étaient pas au départ contre l’infraction proposée recommandent toutefois la prudence car il faudrait résoudre d’importantes questions de responsabilité et de politique générale, par exemple celle de la responsabilité pénale potentielle des compagnies aériennes dans la détermination du point de savoir qui serait ou ne serait pas « fugitif ».

10.12.5 Concluant le débat sur l'interdiction du transport aérien intentionnel et illicite de matières particulièrement dangereuses, le Président note que les avis des membres du Comité sont divergents et que, même si la plupart admettent sans difficulté la gravité de la question, beaucoup estiment qu'il ne faudrait pas lui donner suite d'une manière qui risquerait de ralentir les travaux du Sous-Comité. Il sera donc rendu compte de la question au Conseil pour complément d'examen. Si le Conseil détermine qu'il faut poursuivre l'examen de la question, il pourra décider si elle sera examinée directement par le Comité juridique ou renvoyée au Sous-Comité pour étude approfondie. Il appartiendra alors aux membres favorables à l'inclusion de la question dans la Convention de Montréal de présenter des projets de dispositions à ce sujet. De même, la question du transport aérien intentionnel et illicite de fugitifs fera aussi l'objet d'un rapport au Conseil pour complément d'examen. Le Sous-Comité accepte cette manière de procéder.

10.13 Questions diverses

10.13.1 Un membre du Sous-Comité propose que l'article 3 de la Convention de Montréal contienne une grave pénalité imposée aux États parties sous la forme de la « confiscation d'actifs ». D'autres membres mettent l'accent sur l'importance pour les États parties d'établir dans leur droit national ce qui constitue de graves pénalités. Il est décidé d'indiquer dans le rapport que la confiscation d'actifs constitue une grave pénalité dans certains régimes juridiques.

10.13.2 Un membre du Sous-Comité suggère qu'en raison de leur gravité, les infractions visées par les Conventions de La Haye et de Montréal ne pourraient faire l'objet de prescription. Le Président note que des conventions comparables ne font aucune mention de la prescription et laissent aux États le soin d'en traiter dans leur droit national.

11. PROJET DE PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT À LA CONVENTION DE LA HAYE

11.1 Présentant le projet de protocole portant amendement à la Convention de La Haye (Pièce jointe B à son rapport), le Rapporteur signale qu'un des importants changements proposés à l'article 1^{er} se lirait comme suit :

« Commet une infraction toute personne qui illicitement et intentionnellement s'empare d'un aéronef ou exerce le contrôle d'un aéronef en service par la force ou toute autre forme d'intimidation. »

11.2 Elle explique aussi que dans le chapeau de l'article 1^{er} de la Convention de La Haye le terme « en vol » est remplacé par « en service ». Elle estime que ce changement est nécessaire pour aligner la Convention de La Haye sur la Convention de Montréal, qui contient l'expression « en service », et pour couvrir certaines situations dans lesquelles l'auteur de l'infraction exerce illicitement le contrôle d'un aéronef alors qu'il ne se trouve pas matériellement à son bord. Le Sous-Comité accepte le changement proposé. Lorsqu'un membre émet des doutes sur la nécessité de conserver la définition de « en vol » dans la Convention de La Haye, il lui est signalé que la définition de « en service » dépend de la définition de « en vol », et qu'il faut veiller à la cohérence avec d'autres conventions portant sur la sûreté de l'aviation dans lesquelles ce dernier terme apparaît.

11.3 Un membre propose de supprimer le membre de phrase « par la force ou toute autre forme d'intimidation ». D'autres estiment que cette suppression élargirait le champ de l'infraction et aurait pour conséquence de couvrir aussi le cas du vol ou du pilotage d'un aéronef sans brevet, ce que les

rédacteurs de la Convention de La Haye n'avaient pas envisagé. Lesdits membres préfèrent conserver le libellé initial du paragraphe a) de l'article 1^{er} de la Convention de La Haye, qui se lit : « par violence ou menace de violence ou toute autre forme d'intimidation », point de vue que le Sous-Comité accepte.

11.4 Un autre membre du Sous-Comité signale qu'il sera possible à l'avenir de contrôler illicitement un aéronef par des moyens techniques, par exemple avec une télécommande électronique, et non par la présence d'un individu à bord de l'aéronef. Il est suggéré de couvrir ce type d'infraction en ajoutant le terme « au moyen de dispositifs techniques » après le terme « par la force ». Un troisième membre propose d'utiliser le mot « contrainte » au lieu de l'expression « au moyen de dispositifs techniques ». Un quatrième accepte la notion de « contrainte » mais suggère de vérifier si ce terme est approprié du point de vue linguistique. Le Sous-Comité décide de garder le mot « contrainte » entre crochets et de formuler l'article 1^{er}, paragraphe 1, comme suit :

« Commet une infraction toute personne qui illicitement et intentionnellement s'empare d'un aéronef en service ou en exerce le contrôle par violence [contrainte] ou menace de violence, ou par toute autre forme d'intimidation. »

11.5 Il est entendu que certaines observations relatives au projet d'amendement à la Convention de Montréal sont applicables à la Convention de La Haye et qu'il n'est donc pas nécessaire de les répéter. Un membre souhaite cependant insister sur tout ce qu'il a dit au sujet de la clause d'exclusion militaire (paragraphe 10.7.3 et 10.7.4).

11.6 Le Sous-Comité recommande aussi d'apporter des modifications corrélatives et de forme à la Convention de La Haye. Le projet de texte intégré de la Convention de La Haye amendée, comprenant toutes les modifications que le Sous-Comité a recommandées, sauf les dispositions protocolaires, est présenté à l'**Appendice 5** au présent rapport.

12. QUESTIONS DIVERSES

12.1 La délégation de la Fédération de Russie regrette qu'un de ses délégués n'ait pas pu obtenir son visa pour venir assister à cette réunion au Canada. La délégation du Canada dit qu'elle se penchera sur la question.

3^e PARTIE

CONCLUSIONS DU SOUS-COMITÉ

13. PROJETS DE TEXTES CONVENUS PAR LE SOUS-COMITÉ

13.1 À l'issue des débats dont il est rendu compte dans la 2^e Partie du présent rapport, les projets de textes sur lesquels le Sous-Comité s'est mis d'accord sont présentés aux **Appendices 4 et 5**.

14. FUTURES RÉUNIONS

14.1 La prochaine réunion du Sous-Comité dépendra de la décision du Conseil sur la question du « simple transport ». Aux fins de la planification, il est provisoirement prévu de tenir une deuxième réunion pendant la semaine du 17 décembre 2007. Si le Conseil établit que la question du « simple transport » décrite dans le rapport peut être renvoyée directement au Comité juridique, il pourrait suggérer de soumettre à l'examen du Comité juridique, à sa 33^e session, les **Appendices 4 et 5** du présent rapport.

14.2 Le Sous-Comité remercie son Président.

APPENDICE 1**LISTE DES PARTICIPANTS****MEMBRES**

Afrique du Sud	Mashinini, J. Mabaso, L.
Allemagne	Lintl, E.
Australie	Atwell, J.-A. M. Leonard, K. L. Clegg, S.
Brésil	Da Silva Pinto, R.
Canada	Lauzon, G., c.r. Chambers, S. Hanson, C. Jones, K. Morrill, K. Zigayer, M.
Chine	Qi, Y. Zhang, Q. Liu, H.
Émirats arabes Unis	Poonoosamy, V.
États-Unis	Keller, A. N. Levy, J. E. Giovanniello, A. Klang, J.
Fédération de Russie	Sinenko, A. Y. Chertok, V. B. Belyakov, A. V. Sveshnikov, A. N. Mnishko, V. V. Kuznetsova, N. V. Pasko, A. Shiyan, D.
Finlande	Tupamäki, M.

France	Olson, T. Crozat, A. Navarri, M.-L.
Inde	Zaidi, N.
Italie	Ceccarelli, S. Gueli, E. Sala, E.
Japon	Araki, T. Ito, M. Kawaguchi, Y. Ota, M. Watanabe, S.
Liban	Eid, S.
Nigéria	Gaiya, S. M.
Royaume-Uni	Keith, S.
Sénégal	Sourand, M.
Singapour	Tan, S. H.
Suisse	Cadrian, A. Noël, L.

OBSERVATEUR

Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) De Feo, M.

APPENDICE 2**LISTE DES DOCUMENTS**

LC/SC-NET-O/B	Ordre du jour de la première journée de la réunion
LC/SC-NET-WP/1	Note liminaire
LC/SC-NET-WP/2	Rapport du Rapporteur sur l'élaboration de nouveaux instruments juridiques pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile
LC/SC-NET-WP/3	Proposition visant à interdire le transport aérien intentionnel et illicite de marchandises particulièrement dangereuses et de fugitifs

APPENDICE 3



Organisation de l'aviation civile internationale

LC/SC-NET-WP/2
7/6/07

NOTE DE TRAVAIL

**SOUS-COMITÉ SPÉCIAL SUR L'ÉLABORATION D'UN
OU DE PLUSIEURS INSTRUMENTS PORTANT SUR
LES MENACES NOUVELLES ET ÉMERGENTES**

(Montréal, 3 – 6 juillet 2007)

**RAPPORT DU RAPPORTEUR SUR L'ÉLABORATION DE NOUVEAUX INSTRUMENTS
JURIDIQUES POUR LA RÉPRESSION D'ACTES ILLICITES DIRIGÉS CONTRE
LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE**

(M^{me} Julie Atwell)

LC/SC-NET-WP/2

**RAPPORT DU RAPPORTEUR SUR L'ÉLABORATION DE NOUVEAUX INSTRUMENTS
JURIDIQUES POUR LA RÉPRESSION D'ACTES ILLICITES DIRIGÉS CONTRE
LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE**

	Par. n^{os}
1. Historique	4-8
2. Élaboration de nouveaux instruments et leur contexte	
A. Élaboration de nouveaux instruments	9-11
B. Contexte de la Convention de Tokyo de 1963	12-15
C. Contexte de la Convention de La Haye de 1970	16-19
D. Contexte de la Convention de Montréal de 1971 et du Protocole sur les aéroports de 1988	20-26
E. Contexte des instruments antiterroristes des Nations Unies	27-32
3. Les textes des Protocoles	
A. Forme des instruments	33-34
B. Champ d'application	35-40
C. Définitions	41-42
D. Infractions principales	43-52
E. Infractions secondaires et inchoatives	53-57
F. Compétence juridictionnelle	58-67
G. Traitement équitable	68-69
H. Exclusions et sauvegardes	70-73
4. Conclusions	74
— Points à examiner par le Sous-Comité juridique	
Pièce jointe A	Projet de Protocole de 2007 à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile
Pièce jointe B	Projet de Protocole de 2007 à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs

**RAPPORT DU RAPPORTEUR SUR L'ÉLABORATION DE NOUVEAUX INSTRUMENTS
JURIDIQUES POUR LA RÉPRESSION D'ACTES ILLICITES DIRIGÉS CONTRE
LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE**

1. Après la présentation des résultats d'une enquête concernant la nécessité d'amender les instruments existants de droit aérien international sur la sûreté de l'aviation, le Conseil de l'OACI est convenu, lors de sa 176^e session en novembre 2005, d'instituer un groupe d'étude qui aiderait le Secrétariat à préparer un instrument juridique international portant sur les menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile. Ce Groupe d'étude du Secrétariat s'est réuni trois fois et a soumis un rapport au Conseil à sa 180^e session, en mars 2007.

2. Par lettre datée du 2 avril 2007, M. Gilles Lauzon, C.R., Président du Comité juridique, agissant en vertu de l'article 17 du Règlement intérieur du Comité juridique de l'OACI, a nommé rapporteur l'auteur du présent rapport. Conformément aux instructions du Président, ce rapport a pour objectif de préparer, dans les limites des paramètres établis par le Conseil, le projet de texte d'un ou de plusieurs instruments juridiques portant sur les menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile.

3. Le présent rapport est établi en vue de son examen lors de la réunion du Sous-Comité spécial du Comité juridique qui se tiendra à Montréal du 3 au 6 juillet 2007. Lorsqu'il a approuvé la convocation d'un nouveau Sous-Comité juridique, le Conseil de l'OACI est convenu que l'objectif du Sous-Comité était de préparer, à la lumière de la Résolution A33-11¹ de l'Assemblée et des orientations données par le Conseil à sa 180^e session, un ou plusieurs projets d'instruments juridiques portant sur les menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile. Ces instruments doivent être cohérents avec les conclusions du Groupe d'étude du Secrétariat sur les Conventions en matière de sûreté de l'aviation figurant en Appendice B à la note C-WP/12851, et ils ne doivent tenir compte que du paragraphe 1 de ces conclusions.

1. HISTORIQUE

4. Dans sa Résolution A33-1, l'Assemblée (33^e session) a chargé le Conseil et le Secrétaire général d'agir d'urgence pour s'attaquer aux menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile, et en particulier d'examiner si les conventions existantes en matière de sûreté de l'aviation sont suffisantes. En application de cette résolution et des recommandations de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue en février 2002, le Conseil a approuvé, en juin 2002, un Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, qui contient le Projet 12-Programmes juridiques. Le Projet 12 recommande un examen des instruments juridiques existants sur la sûreté de l'aviation afin de recenser les carences et les lacunes qu'ils renferment en matière de couverture des menaces nouvelles et émergentes. Ce document analyse la façon dont les conventions existantes sur la sûreté de l'aviation traitent des menaces nouvelles et émergentes, et recense les carences et les lacunes qu'elles contiennent. L'étude met l'accent sur les aspects pénaux de l'intervention illicite dirigée contre l'aviation civile.²

5. Selon une conclusion préliminaire de l'étude, s'il est vrai que les cinq conventions existantes sur la sûreté de l'aviation ont été largement acceptées par les États comme étant des instruments juridiques utiles dans la lutte contre les actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile, elles devraient être actualisées dans plusieurs cas pour tenir compte des menaces nouvelles et

¹ Déclaration sur l'usage indu d'aéronefs civils comme armes de destruction et autres actes terroristes impliquant l'aviation civile.

² A35-WP/88, « ICAO Aviation Security Plan of Action, Project 12 : Legal » (anglais seulement).

LC/SC-NET-WP/2

émergentes. Certaines de ces menaces, notamment l'usage indu d'aéronefs comme armes, les attaques-suicide, les attaques électroniques, informatiques, chimiques et biologiques, ainsi que les attaques aux matières radioactives, ne sont pas couvertes de façon adéquate. Par ailleurs, les instruments existants visent essentiellement les personnes qui sont les auteurs des actes punissables, commis surtout à bord des aéronefs ou aux aéroports, sans comporter de dispositions précises visant les personnes qui ont organisé et commandité la perpétration de ces actes.³

6. À la douzième séance de sa 173^e session, le 15 décembre 2004, le Conseil a été informé qu'un questionnaire serait diffusé aux États contractants de l'OACI en vue de vérifier s'il est nécessaire d'examiner et éventuellement d'amender les conventions existantes sur la sûreté de l'aviation. Ce questionnaire, accompagné de l'étude qui avait été réalisée sur cette question, a été diffusé aux États contractants le 24 mars 2005. Cinquante-sept réponses ont été reçues.⁴ La majorité des États qui ont répondu au questionnaire sont convenus que les menaces d'attaques électroniques, informatiques, chimiques et biologiques et l'usage indu de matières nucléaires et autres matières radioactives ne sont pas couverts de façon adéquate par les instruments existants de droit aérien international, qu'ils devraient être traités par des instruments de droit aérien international et qu'il est nécessaire d'amender les instruments existants de droit aérien international.⁵

7. Lors de sa 176^e session en novembre 2005, le Conseil est convenu d'instituer un groupe d'étude qui aiderait le Secrétariat à préparer un instrument juridique international portant sur les menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile. Ce groupe a tenu trois réunions en juin 2006, en octobre 2006 et en février 2007. À la seizième séance de sa 179^e session, le 5 décembre 2006, le Conseil a examiné un rapport d'avancement relatif au Groupe d'étude du Secrétariat sur les conventions en matière de sûreté de l'aviation et a noté que le Secrétaire général soumettra au Conseil, lors de sa 180^e session, le rapport final concernant les travaux de ce groupe. Le rapport final du Groupe d'étude a été soumis à la 180^e session du Conseil en mars 2007.⁶

8. Le Conseil a approuvé le mandat suivant pour un sous-comité spécial qui doit être institué par le Président du Comité juridique : « À la lumière de la Résolution A33-1 de l'Assemblée (Déclaration sur l'usage indu d'aéronefs civils comme armes de destruction et autres actes terroristes impliquant l'aviation civile) et des orientations formulées par le Conseil à sa 180^e session, élaborer un ou plusieurs projets d'instruments portant sur les menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile, en tenant compte seulement du paragraphe 1 des conclusions du Groupe d'étude du Secrétariat sur les conventions en matière de sûreté de l'aviation, qui figurent en Appendice B de la note C-WP/12851. »

2. ÉLABORATION DE NOUVEAUX INSTRUMENTS ET LEUR CONTEXTE

A. Élaboration de nouveaux instruments

9. Le Groupe d'étude a recensé aussi bien les actes qui n'étaient pas couverts par les instruments internationaux existants sur la sûreté de l'aviation et qui devraient être criminalisés en vertu du droit international, que ceux comportant des infractions concourantes qui devraient aussi être criminalisées. Il s'agit des actes suivants :

³ Rapport sur l'enquête concernant la nécessité d'amender les instruments existants de droit aérien international sur la sûreté de l'aviation, 4 novembre 2005, C-WP/12531, paragraphe 1.1.

⁴ Résumé des décisions, 176^e session, Conseil de l'OACI, C-DEC 176/12, 30 novembre 2005, paragraphe 7.

⁵ Voir Appendice B, C-WP/12531, 4 novembre 2005.

⁶ C-WP/12851, 20 février 2007, Rapport final concernant le Groupe d'étude du Secrétariat sur les conventions en matière de sûreté de l'aviation.

- a) usage d'aéronefs civils comme armes ;
- b) utilisation d'aéronefs civils pour épandre des substances biologiques, chimiques et nucléaires ;
- c) attaques contre l'aviation civile en utilisant des substances biologiques, chimiques et nucléaires.

L'utilisation de l'expression « installations et services de navigation aérienne » a également été retenue comme une question qui mérite d'être clarifiée à la lumière des progrès de la technologie afin de s'assurer que l'infraction actuellement prévue dans la Convention de Montréal tient compte de manière adéquate de la perturbation des signaux, données et autres systèmes non tangibles utilisés pour la navigation aérienne. Le Groupe d'étude a en outre établi que la menace de commettre l'une quelconque de ces infractions ainsi que des infractions existantes devrait aussi être criminalisée.

10. En examinant les instruments existants sur la sûreté de l'aviation, le Groupe d'étude s'est aperçu que des dispositions supplémentaires qui se trouvent dans des instruments antiterroristes récents des Nations Unies pourraient également être utilement incorporées, notamment l'exception de l'infraction politique, le traitement équitable et les dispositions relatives à la non-discrimination, ainsi que la confirmation explicite que les conventions ne s'appliquent pas aux activités des forces armées durant un conflit armé. La nature des actes recensés comme n'étant pas couverts par les instruments internationaux existants sur la sûreté de l'aviation a également entraîné la nécessité d'examiner des compétences juridictionnelles supplémentaires à inclure dans tout nouvel instrument sur la sûreté de l'aviation.

11. Les paragraphes qui suivent examinent le contexte de chacun des instruments pertinents existants sur la sûreté de l'aviation, y compris les facteurs de causalité de leur élaboration, leur portée, les infractions, les lacunes générales de ces instruments et les raisons pour lesquelles ils ne couvrent pas de façon adéquate les menaces contre la sûreté de l'aviation relevées par le Groupe d'étude. Le contexte des instruments antiterroristes pertinents des Nations Unies est également examiné pour déterminer la portée de l'instrument, et les dispositions pertinentes qui, dans le contexte des infractions relevées par le Groupe d'étude, devraient aussi être incluses dans les nouveaux instruments sur la sûreté de l'aviation.

B. Contexte de la Convention de Tokyo de 1963

12. La Convention de Tokyo a été la première à prendre des mesures pour la répression des actes illicites à bord des aéronefs⁷, et elle prescrit les moyens de déterminer la loi pénale applicable lorsqu'une infraction a été commise au-dessus de territoires n'appartenant à aucun État en particulier, ou dans des cas où le lieu de perpétration d'une infraction ne peut pas être déterminé avec précision. La Convention de Tokyo exige que l'État d'immatriculation de l'aéronef établisse la compétence pour des infractions commises à bord de l'aéronef et elle reconnaît que l'État d'immatriculation est compétent pour connaître des infractions qui concernent la sécurité, le bon ordre et la discipline à bord de l'aéronef⁸. En outre, un État partie qui n'est pas l'État d'immatriculation ne peut gêner l'exploitation d'un aéronef en vol en vue d'exercer sa compétence pénale sauf dans certaines circonstances⁹.

⁷ Matte, N.M. *Treatise on Air-Aeronautical Law* (1981) ICASL, p. 353.

⁸ Article 2, Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs de 1963 (Convention de Tokyo).

⁹ Article 4, Convention de Tokyo 1963.

LC/SC-NET-WP/2

13. Avant la Convention de Tokyo, les États avaient des difficultés à faire face à l'augmentation des cas de détournements au regard des insuffisances des infractions prévues pour couvrir cet acte, et aux différences entre les systèmes juridiques en ce qui concerne la possibilité d'exercer la compétence avec une capacité limitée d'extrader les auteurs en l'absence d'un traité pertinent. La Convention ne prescrit aucune infraction précise, mais se fonde plutôt sur les infractions codifiées dans la législation nationale. La Convention s'applique aussi aux actes qui peuvent compromettre ou qui compromettent effectivement la sécurité des aéronefs ou des personnes ou des biens à bord, ou qui compromettent le bon ordre et la discipline à bord des aéronefs. Bien que la Convention tente de s'appliquer à la capture illicite d'aéronefs, en particulier à l'article 11, ce n'est pas toutes les formes de capture illicite d'aéronefs qui sont couvertes ; en outre elle ne prévoit non plus aucune réponse précise autre que l'obligation pour les États de « prendre toutes les mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime ».¹⁰

14. Bien que les États parties soient tenus de recevoir une personne que le commandant d'aéronef leur remet parce qu'il est fondé de croire que la personne a commis une infraction grave conformément aux lois pénales de l'État d'immatriculation de l'aéronef, il n'y a aucune disposition qui exige que l'État poursuive ou extrade cette personne. Au cas où des poursuites pénales ou une procédure d'extradition ne sont pas engagées, la Convention prévoit que des facilités soient accordées à cette personne pour qu'elle communique avec l'État dont elle a la nationalité, qu'elle soit relâchée et qu'elle soit autorisée à poursuivre son voyage vers la destination de son choix.¹¹ L'absence d'une quelconque obligation pour les États de traiter de l'infraction commise a été considérée comme une carence grave de la Convention de Tokyo, en particulier en ce qui concerne l'infraction de détournement.¹²

15. La Convention de Tokyo ne constitue pas un cadre adéquat pour traiter des actes recensés par le Groupe d'étude. L'absence de dispositions spécifiques sur les infractions et le fait de s'en remettre aux lois nationales pour criminaliser les actes ont pour résultat une absence d'infractions multilatérales uniformes pour les actes recensés. Par ailleurs, aucune disposition spécifique ne criminalise la menace de commettre une telle infraction, ce qui fait qu'on doit s'en remettre au droit pénal national pour la criminalisation de telles menaces. Le fait que la Convention de Tokyo ne prévoit pas d'obligations pour que les États traitent effectivement de ces infractions, à savoir poursuivre au pénal ou extraditer les auteurs, signifie également que la Convention de Tokyo n'est pas un mécanisme approprié pour traiter des actes recensés par le Groupe d'étude.

C. Contexte de la Convention de La Haye de 1970

16. La Convention de La Haye a en grande partie été élaborée pour répondre à l'augmentation du nombre de détournements à la fin des années 1960, qui a conduit à la nécessité de définir l'acte de détournement en le reconnaissant comme une infraction internationale,¹³ et de prévoir un cadre juridique approprié pour traiter de cette infraction. La Convention de La Haye a apporté plusieurs contributions importantes au droit international de la sûreté de l'aviation. La Convention s'applique aussi bien aux vols intérieurs qu'aux vols internationaux.¹⁴ Elle donne une définition précise du détournement

¹⁰ Article 11, Convention de Tokyo 1963.

¹¹ Article 13, alinéas 2) et 3) et article 15 de la Convention de Tokyo.

¹² Horlick, GN « L'évolution du droit du détournement aérien » 12 *Harvard International Law Journal* (1971) déclare à la p. 37 « Ce qui est le plus important en ce qui concerne le détournement c'est cependant l'absence de toute obligation d'établir la compétence. Il est tout à fait clair que la Convention serait inefficace si les États n'engagent pas de poursuites judiciaires pour les cas où ils n'ont aucun intérêt ».

¹³ Diedericks-Verschoor, I.H., *An Introduction to Air Law* (1991) Kluwer p. 199. Voir également Bantekas, I. et Nash, C. *International Criminal Law* (2003) Cavendish Publishing Ltd., p. 23.

¹⁴ Article 3, alinéa 3), de la Convention de La Haye de 1970. Par exemple, lorsqu'un aéronef est immatriculé dans l'État A et loué à l'État B pour des vols intérieurs à l'intérieur de l'État B, la Convention de La Haye s'appliquera.

d'un aéronef et inclut comme infraction la menace de commettre un tel acte bien que ceci soit limité à une menace faite à bord de l'aéronef en vol.¹⁵ Les États parties sont également tenus de réprimer l'infraction de peines sévères.¹⁶

17. Un autre élément important de la Convention de La Haye est le système par lequel les États établissent la compétence. Un système de compétences multiples et simultanées est énoncé dans l'article 4, alinéa 1), de la Convention. Tout État partie est tenu d'établir sa compétence lorsque l'infraction est commise à bord d'un aéronef immatriculé dans cet État, lorsque l'auteur de l'infraction se trouve à bord d'un aéronef qui atterrit sur son territoire et lorsque l'infraction est commise dans l'État du siège principal d'exploitation ou de la résidence permanente du locataire de l'aéronef. Cette question a fait l'objet de longs débats qui ont donné lieu à diverses propositions concernant la compétence obligatoire et optionnelle.¹⁷ Bien qu'il apparaisse que les compétences juridictionnelles soient concomitantes, dans la pratique en matière d'infraction de capture illicite d'aéronefs, l'État d'atterrissage est susceptible d'avoir la priorité car l'auteur sera présent sur le territoire de cet État et peut être arrêté immédiatement.

18. L'une des caractéristiques les plus importantes de la Convention de La Haye est la disposition qui établit effectivement la compétence universelle, ce qui signifie que, si l'État partie n'extrade pas, il doit prendre les mesures pour établir sa compétence sur l'auteur d'une infraction qui se trouve sur son territoire.¹⁸ Cette disposition et certaines autres¹⁹ ont été conçues pour s'assurer que les États exercent l'action pénale ou extradent les auteurs d'infractions qui se trouvent sur leur territoire. Ces dispositions ont fait l'objet de longs débats, concernant notamment la question du détournement pour motif politique et la discrétion des États à exercer l'action pénale dans ces circonstances. Bien que l'intention soit d'écarter le motif politique comme raison de ne pas extradier lorsque l'auteur d'une infraction ne fait pas l'objet d'une poursuite pénale,²⁰ la Convention ne contient aucune disposition spécifique qui indique que l'infraction n'est pas une « infraction politique ».²¹

¹⁵ Article 1, Convention de La Haye de 1970.

¹⁶ Article 2, Convention de La Haye de 1970.

¹⁷ Pour un résumé des débats, voir Rutgers, H.J. *Conventions on Penal Law Regarding Aircraft* (1978) Utrecht, p. 142. Voir également les propositions du Royaume-Uni (S.A. Doc n° 62 ICAO Doc 8979-LC/165-2, Suisse (S.A. Doc n° 58 ICAO Doc 8979-LC/165-2), Espagne (S.A. Doc n° 61 ICAO Doc 8979-LC/165-2) et Autriche (S.A. Doc n° 42 ICAO Doc 8979-LC/165-2).

¹⁸ Article 4, alinéa 2), Convention de La Haye de 1970.

¹⁹ Voir articles 7 et 8 de la Convention de La Haye de 1970.

²⁰ Article 7 de la Convention de La Haye de 1970. Un délégué a déclaré : « les États font souvent une distinction entre les infractions politiques et les infractions pénales, et cette distinction pourrait servir à empêcher l'extradition de l'auteur d'une infraction. Mais la même distinction pourrait également influencer la manière dont l'action pénale est exercée et — dans certains cas — conduire à l'annulation de celle-ci. » Selon sa compréhension de l'article 7, celui-ci devrait garantir au maximum la possibilité d'exercer l'action pénale dans l'État où se trouve l'auteur d'une infraction, et assurer que la décision de le faire est régie exactement par les mêmes considérations que celles invoquées pour toute autre infraction pénale ordinaire (Doc 8979-LC/165-1, p. 135). Un autre délégué a également déclaré que « la Convention devrait clairement indiquer que tout détournement d'avion quel qu'en soit le motif, est considéré universellement comme un crime grave, et non comme une simple infraction politique » Doc 8979-LC/165-1, p. 9).

²¹ La Déclaration du Sommet d'Ottawa sur le terrorisme (20 juillet 1981) a mentionné un cas particulier où des chefs de gouvernement étaient convaincus que, dans le cas du détournement d'un avion de la Pakistan International Airlines en mars 1981, la conduite du Régime de Babrak Karmal de l'Afghanistan, aussi bien durant qu'après l'incident, lorsqu'il a accordé l'asile aux auteurs du détournement, a été et est une violation flagrante de ses obligations internationales en vertu de la Convention de La Haye à laquelle l'Afghanistan est partie, et constitue une menace grave pour la sécurité aérienne. La déclaration a proposé de suspendre tous les vols à destination et en provenance de l'Afghanistan en application de la Déclaration de Bonn. La Déclaration de Bonn de 1978 a été une première tentative visant à assurer que les États ne refusent pas d'extrader ou de poursuivre les auteurs des détournements d'aéronef. Cela devait être réalisé si tous les membres convenaient de cesser tous les vols à destination ou en provenance du pays concerné.

LC/SC-NET-WP/2

19. Bien que la Convention de La Haye comprenne plusieurs concepts clés, qui traitent de certaines des carences de la Convention de Tokyo, son champ d'application est limité à l'infraction spécifique de la capture illite des aéronefs et aux actes de violence liés à cette infraction. L'ajout d'une disposition spécifique relative à l'infraction politique avec des dispositions annexes de sauvegarde résoudra l'une des lacunes de la Convention de La Haye, en particulier eu égard à la longue histoire de la capture des aéronefs et à son association au motif politique.²² L'ajout de compétences juridictionnelles élargies, notamment l'obligation qu'il doit s'agir d'un ressortissant de cet État, ainsi que l'inclusion de deux bases de compétence optionnelles amélioreront également l'efficacité de la Convention. Bien que la Convention de La Haye inclue une infraction relative à un complice, la Convention ne s'applique à un complice que si son assistance est fournie alors qu'il se trouve à bord d'un aéronef en vol.²³ L'inclusion d'infractions supplémentaires concernant les organisateurs ou les commanditaires d'une infraction ou les personnes ayant contribué à la perpétration d'une infraction élargira la portée de la Convention de La Haye et son application, s'assurant que la Convention s'applique aux complices tant au sol qu'à bord des aéronefs.

D. Contexte de la Convention de Montréal de 1971 et du Protocole sur les aéroports de 1988

20. Même avant la conclusion de la Convention de La Haye, la nécessité de la Convention de Montréal était devenue évidente, en ce sens que l'augmentation du nombre d'actes de violence commis à bord des aéronefs ainsi que dans les installations et services aéroportuaires au sol²⁴ nécessitait l'élaboration d'une convention visant à criminaliser les infractions non seulement en vol, mais également au sol. L'élaboration de la Convention a été caractérisée par de longs débats concernant l'article 1 de la Convention et l'élaboration d'infractions bien définies. Il s'agissait notamment de régler la question de savoir si l'article 1 ne devrait pas uniquement porter sur les actes commis intentionnellement, ce qui pourrait être exprimé en incluant le mot « intentionnellement » au début de l'article 1, et la question de savoir si les actes sur lesquels devait porter la Convention devraient être limités aux actes qui compromettent la sécurité de la navigation aérienne. Certains membres étaient d'avis que la Convention ne devrait porter que sur les actes dans lesquels l'auteur de l'infraction avait l'intention de compromettre la sécurité de la navigation aérienne, tandis que d'autres estimaient que la Convention devrait porter sur les actes qui représentent un risque réel pour la sécurité de la navigation aérienne, que l'auteur en ait eu l'intention ou non.

21. Durant le long débat qui a eu lieu sur cette question, un délégué a fait remarquer qu'il y avait certains principes qui s'étaient dégagés et sur lesquels le Comité pourrait décider, notamment la question de savoir si le mot « intentionnellement » ne devrait s'appliquer qu'à l'acte de destruction ou d'endommagement et non à l'intention de mettre en danger un aéronef en vol ». ²⁵ La question de savoir si l'acte lui-même devrait être intentionnel a été mise aux voix et le principe a été accepté. La deuxième

²² Pour un examen plus approfondi des raisons du détournement et des différentes phases du détournement des aéronefs aussi bien avant qu'après la Convention de La Haye voir : Harrison J., « The Changing Face of Aviation Terrorism » dans Gunaratna, R. ed. *The Changing Face of Terrorism* (2004) Eastern Universities Press, pp. 83-101, et Dempsey, PS « Aviation Security : The Role of Law in the War against Terrorism » 41 *Columbia Journal of Transnational Law* (2003), p. 649.

²³ Bantekas, I. & Nash S. *International Criminal Law* (2003) Cavendish Publishing Ltd., p. 24. Voir aussi Shubber, S. « Aircraft Hijacking under the Hague Convention 1970 — A new regime? » 22 *International and Comparative Law Quarterly* (1973), pp. 704-705.

²⁴ Voir Matte, NM. *Treatise on Air-Aeronautical Law* (1981) ICASL, p. 367. Voir aussi Dempsey, PS. « Aviation Security : The Role of Law in the War against Terrorism », 41 *Columbia Journal of Transnational Law* 2003, p. 669.

²⁵ Neuvième séance, lundi 5 octobre 1970, dans Doc 8936-LC/164-1, dix-huitième session du Comité juridique, Londres, 29 septembre – 22 octobre 1970, Volume I, Procès-verbal, p. 64.

partie concernant la question de savoir si les actes devraient avoir pour intention de compromettre la sécurité de l'aéronef en vol a également été mise aux voix et le principe a été rejeté.²⁶

22. Une autre question qui a donné lieu à un important débat était l'interprétation de l'expression « sécurité de la navigation aérienne », certains membres estimant que celle-ci se réfère uniquement à la sécurité d'un aéronef en vol, tandis que d'autres étaient d'avis qu'elle devrait également inclure un aéronef au sol, au moment où les passagers embarquent ou débarquent, ou peut-être tout aéronef en service opérationnel.²⁷ Ce débat a abouti à la définition d'un aéronef « en service », expression utilisée dans l'infraction concernant le fait de placer ou de faire placer sur un aéronef en service un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef.²⁸ Cette infraction et la définition de l'expression « en service »²⁹ garantissent qu'un dispositif ou des substances placés sur un aéronef avant que celui-ci ne soit considéré comme en vol sont couverts par la Convention.

23. En conséquence, la Convention de Montréal est limitée aux infractions qui compromettent la sécurité des aéronefs « en service » ou « en vol ». Cette limitation a été rappelée dans une certaine mesure par le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéronefs servant à l'aviation civile internationale de 1988, qui décrit avec précision les infractions commises contre une personne dans un aéroport ainsi que la destruction ou les dommages causés aux installations et services d'un aéroport ou à un aéronef qui n'est pas en service lorsque de tels actes compromettent ou sont susceptibles de compromettre la sécurité à cet aéroport.³⁰

24. Une autre limitation de la Convention de Montréal consiste dans le fait qu'elle ne considère pas comme une infraction la menace de commettre les infractions prévues dans la Convention, contrairement à la Convention de La Haye qui criminalise explicitement la menace de capturer illicitement un aéronef, bien que ceci soit limité aux personnes qui se trouvent à bord de l'aéronef en vol. À cause des contraintes de temps lors de l'élaboration de la Convention de Montréal ainsi que du désir d'aligner de près les Conventions de La Haye et de Montréal, une proposition d'adopter les articles 4 à 14 de la Convention de La Haye pour la Convention de Montréal a été acceptée.³¹ À la suite des observations formulées concernant l'inclusion de dispositions spécifiques relatives aux infractions qui ne sont pas de nature politique, les dispositions de sauvegarde pertinentes et les bases de compétence juridictionnelle établies dans le contexte de la Convention de La Haye s'appliquent également à la Convention de Montréal.

²⁶ Dixième séance, mardi 6 octobre 1970, dans Doc 8936-LC/164-1, dix-huitième session du Comité juridique, Londres, 29 septembre – 22 octobre 1970, Volume I, Procès-verbal, p. 68.

²⁷ Voir débats de la septième séance, vendredi 2 octobre 1970, et de la neuvième séance, lundi 5 octobre 1970, dans Doc 8936-LC/164-1, dix-huitième session du Comité juridique, Londres, 29 septembre – 22 octobre 1970, Volume I, Procès-verbal.

²⁸ Article 1, alinéas 1) et c), Convention de Montréal de 1971.

²⁹ Article 2, Convention de Montréal de 1971.

³⁰ Article II du Protocole [article 1, alinéa (alinéa 1 bis)] de la Convention de Montréal.

³¹ Voir la première séance de la Commission plénière, jeudi 9 septembre 1971, Doc OACI 9081-LC/179-1, Conférence internationale de droit aérien, Montréal, septembre 1971, Volume I, Procès-verbal.

LC/SC-NET-WP/2

25. Bien que la Convention de Montréal ait élargi le champ d'application des infractions pour inclure des infractions commises contre une personne à bord d'un aéronef, cette infraction est limitée à l'exigence qu'il doit s'agir d'un acte susceptible de compromettre la sécurité de cet aéronef.³² La Convention de Montréal traduit l'accent mis par les États à l'époque sur les infractions spécifiquement dirigées contre la sécurité de l'aéronef « en vol » ou « en service ». Les actes qui entraînent l'usage d'un aéronef comme moyen pour causer des dommages potentiellement aussi bien en l'air qu'au sol sans nécessairement compromettre la sécurité de l'aéronef étaient une menace peu probable au moment de l'élaboration de la Convention. Bien que certains éléments des infractions décrites dans la Convention de Montréal puissent bien s'appliquer à certains de ces actes, les infractions décrites ne traduisent pas la gravité de l'acte ou ne criminalisent pas spécifiquement l'usage d'un aéronef à de telles fins.

26. En conséquence, il est nécessaire d'amender la Convention de Montréal afin de criminaliser ces actes au plan international. Bien que ces actes puissent avoir un effet secondaire sur la sécurité de l'aviation, leur objectif premier est de causer des morts et des destructions massives en utilisant un aéronef. Ainsi, les infractions décrites diffèrent considérablement des infractions qui sont prévues dans la Convention de Montréal en ceci qu'elles ne sont pas conditionnelles au fait qu'il doit s'agir d'actes susceptibles de compromettre la sécurité des aéronefs en vol. Ceci est un changement fondamental dans la base de la Convention de Montréal, mais ce changement est nécessaire afin de criminaliser ces actes et de les rendre punissables au plan international.

E. Contexte des instruments antiterroristes des Nations Unies

27. Les paragraphes ci-après présentent une analyse des instruments antiterroristes des Nations Unies existants, et soulignent en particulier certaines des dispositions, en indiquant les raisons de leur inclusion dans certains des instruments les plus récents. Plusieurs instruments des Nations Unies traitent de divers actes illicites, notamment d'actes de violence dans des contextes particuliers, qui ont été criminalisés en vertu du droit international. Ces conventions visent à réprimer le terrorisme international en établissant un cadre de coopération internationale entre les États de façon telle que des principes comme « poursuivre en justice ou extraditer », échanger des renseignements et une assistance juridique mutuelle sont réitérés dans chaque instrument.³³ Un des principes clés est l'exigence d'exercer l'action pénale ou d'extrader l'auteur d'une infraction appréhendé sur le territoire d'un État, que l'on trouve dans les Conventions de La Haye et de Montréal.

28. Afin de s'assurer que le modèle « poursuivre en justice ou extraditer » fonctionne efficacement, il est important de veiller à ce que les actes qui pourraient autrement être caractérisés par la législation nationale comme « des infractions politiques » et être ainsi exemptés de l'extradition soient spécifiquement exemptés d'une telle exception dans les instruments eux-mêmes. Bien que les Conventions de La Haye et de Montréal tentent indirectement d'empêcher de telles exceptions³⁴, il n'existe aucune disposition spécifique qui indique que les infractions contenues dans ces conventions ne

³² Il est intéressant de noter que dans le projet initial du Comité juridique cette infraction n'était pas ainsi qualifiée (CUI Doc n° 4, Doc 9081-LC/170-2, Conférence internationale de droit aérien, Montréal, septembre 1971, Volume II, documents). Ce point a été reconnu par certaines délégations. Un délégué a déclaré que « le paragraphe représentait un écart par rapport au reste des infractions, en ce sens qu'il visait à élargir la protection par un accord international à une partie de l'aviation civile internationale qui n'est pas autrement protégée, c'est-à-dire, le passager. » Un autre délégué a déclaré, « ... qu'il semblait que dans toutes les conventions il y avait un vide en ne créant pas l'infraction consistant à mettre en danger la vie d'une personne à bord lorsque la sécurité de l'aéronef n'est pas également compromise. » Deuxième séance de la Commission plénière, jeudi 9 septembre 1971, Doc OACI 9081-LC/170-1.

³³ Bantekas, I. et Nash S. *International Criminal Law* (2003) Cavendish Publishing Ltd., p. 35. Voir aussi Murphy JF « The Future of Multilateralism and Efforts to Combat International Terrorism » 25 *Columbia Journal of Transnational Law* (1996), p. 35.

³⁴ Article 7 de la Convention de La Haye de 1970 et de la Convention de Montréal de 1971.

sont pas « des infractions politiques ». ³⁵ Parallèlement à une telle disposition, il y a aussi une exigence dans de nombreux instruments selon laquelle un État requis n'est pas tenu d'extrader s'il a des raisons profondes de croire que la demande a été faite dans le but de poursuivre ou de punir une personne en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son origine ethnique, de ses opinions politiques ou de son sexe. ³⁶ De nombreux instruments contiennent également une disposition qui garantit un traitement équitable par l'État qui assure la garde conformément au droit international, notamment au droit international des droits de l'homme. ³⁷

29. Une disposition commune que l'on trouve également dans les instruments antiterroristes des Nations Unies est celle qui exempte les activités des forces armées durant un conflit armé et les activités militaires officielles de l'État. ³⁸

30. Enfin, un aspect clé qui garantit qu'il n'y a pas « refuge » pour l'auteur d'une infraction est l'éventail de bases de compétence juridictionnelle dont disposent les États parties aux instruments terroristes des Nations Unies. Dans ces instruments, les bases de compétence sont généralement divisées en bases de compétence obligatoires et en bases facultatives. En vertu des premières, les États sont tenus de prendre des mesures pour établir leur compétence dans certains cas (que l'on trouve dans les Conventions de La Haye et de Montréal). De nombreux instruments prévoient également des bases de compétence facultatives en vertu desquelles les États peuvent également établir leur compétence.

31. En ce qui concerne les bases obligatoires, la compétence peut être établie dans divers instruments des Nations Unies lorsqu'une infraction est commise par un ressortissant de l'État en cause. ³⁹ L'ajout de cette base de compétence aux Conventions de La Haye et de Montréal aidera à élargir le filet pour fournir de plus grandes possibilités de traduire les auteurs d'infractions en justice. Les bases de compétence facultatives notamment « lorsque l'infraction est commise contre un ressortissant de

³⁵ Une disposition spécifique indiquant que les infractions contenues dans la Convention ne sont pas des « infractions politiques » se trouve dans les conventions suivantes : article 11 de la Convention pour la répression des attentats terroristes à l'explosif de 1997, article 14 de la Convention sur le financement du terrorisme de 1999, article 15 de la Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire, et article 11 *bis*, de la Convention de 2005 sur la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA de 2005).

³⁶ Cette exigence se trouve dans les conventions suivantes : article 12 de la Convention pour la répression des attentats terroristes à l'explosif de 1997, article 9, alinéa 1), de la Convention contre la prise d'otages de 1979, article 15 de la Convention sur le financement du terrorisme, article 16 de la Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire de 2005, et article 11 *ter* de la Convention SUA de 2005.

³⁷ Cette disposition se trouve dans les conventions suivantes : article 8, alinéa 2), de la Convention contre la prise d'otages de 1979, article 14 de la Convention pour la répression des attentats terroristes à l'explosif, article 17 de la Convention sur le financement du terrorisme de 1999, article 12 de la Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire, article 10, alinéa 2), de la Convention SUA de 2005.

³⁸ Cette disposition se trouve dans les conventions suivantes : article 19 de la Convention pour la répression des attentats terroristes à l'explosif de 1997, article 4 de la Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire de 2005, article 2 *bis* de la Convention SUA de 2005.

³⁹ Ce motif de compétence se trouve dans les conventions suivantes : article 6, alinéa 1), de la Convention pour la répression des attentats terroristes à l'explosif de 1997, article 7, alinéa 1), de la Convention sur le financement du terrorisme de 1999, article 9, alinéa 1), de la Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire de 2005, article 6, alinéa 1), de la Convention SUA de 1988, article 8, alinéa 1), de la Convention sur la protection physique des matières nucléaires de 1980, article 5, alinéa 1), de la Convention contre la prise d'otages de 1979.

LC/SC-NET-WP/2

l'État »⁴⁰ et « lorsque l'infraction est commise par une personne apatride »⁴¹ fourniront aux États de plus grandes possibilités d'exercer la compétence s'ils choisissent de le faire en fonction des circonstances du cas.

32. La flexibilité offerte par l'inclusion de ces bases de compétence est particulièrement importante étant donné le contexte des nouvelles infractions. En particulier, l'ajout de nouvelles bases de compétence apportera une contribution clé aux deux conventions surtout par rapport aux nouvelles infractions concernant les personnes qui « organisent et commanditent » et celles qui « contribuent à » une infraction, ce qui offre une plus grande possibilité de traduire en justice des auteurs d'infractions qui peuvent ne pas se trouver à bord de l'aéronef.

3. LES TEXTES DES PROTOCOLES

A. Forme des instruments

33. De l'avis de l'auteur, afin d'aborder efficacement les questions recensées par le Groupe d'étude, la forme la plus appropriée d'instrument est un protocole à la Convention de La Haye et un protocole à la Convention de Montréal. L'élaboration des deux protocoles se fonde sur les réalisations de chacune des conventions, tout en les complétant pour qu'elles traitent des lacunes constatées par le Groupe d'étude. Les deux conventions ont été largement ratifiées et constituent un cadre approprié pour l'inclusion des récentes dispositions élaborées dans le contexte d'autres instruments antiterroristes des Nations Unies. Une tentative d'utiliser un instrument unique pour amender les deux conventions pourrait être plus complexe, en particulier en ce qui concerne les questions d'interconnexion entre chacun des instruments.

Points à examiner par le Sous-Comité

34. La Convention de Montréal a déjà un protocole complémentaire, le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale de 1988 « Protocole sur les aéroports ». Tous les États parties à la Convention de Montréal ne sont pas nécessairement parties au Protocole sur les aéroports. Cependant, le projet de Protocole à la Convention de Montréal propose de s'appliquer à la Convention de Montréal telle qu'elle a été actualisée par le Protocole sur les aéroports. Le Sous-Comité voudra peut-être examiner et recommander un mécanisme approprié pour que le projet de Protocole puisse s'appliquer aux États qui sont parties à la Convention de Montréal sans être parties au Protocole sur les aéroports et qui souhaitent devenir parties au Protocole proposé.

⁴⁰ Ce motif de compétence se trouve dans les conventions suivantes : article 5, paragraphe 1, alinéa d), de la Convention contre la prise d'otages de 1979, article 6, paragraphe 2, alinéa b), de la Convention SUA de 1988, article 6, paragraphe 2, alinéa a), de la Convention pour la répression des attentats terroristes à l'explosif de 1997, article 7, paragraphe 2, alinéa a), de la Convention sur le financement du terrorisme de 1999, article 9, paragraphe 2, alinéa a), de la Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire de 2005.

⁴¹ Ce motif de compétence se trouve dans les conventions suivantes : article 5, paragraphe 1, alinéa b), de la Convention contre la prise d'otages de 1979, article 6, paragraphe 2, alinéa a), de la Convention SUA de 1988, article 6, paragraphe 2, alinéa c), de la Convention pour la répression des attentats terroristes à l'explosif de 1997, article 7, paragraphe 2, alinéa d), de la Convention sur le financement du terrorisme de 1999, article 9, paragraphe 2, alinéa c), de la Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire de 2005.

B. Champ d'application

Le Protocole de Montréal

35. La portée et le champ d'application du Protocole proposé sont nécessairement différents de ceux de la Convention existante en raison de la nature des infractions proposées. L'application de la Convention de Montréal à un aéronef « en service » est limitée à la « destruction d'un aéronef en service » ou au « placement d'un dispositif ou de substances à bord d'un aéronef en service ». Le Protocole élargit l'application de la Convention à trois nouvelles infractions principales dont chacune fait référence à un aéronef « en service ». L'accent des infractions prévues dans le Protocole n'est pas dirigé principalement vers la protection de l'aéronef « en service » ou « en vol » comme c'est le cas dans la Convention, mais plutôt vers la protection de personnes, de biens et de l'environnement aussi bien à bord qu'à l'extérieur d'un aéronef en service. Il s'agit là d'un changement fondamental dans l'accent qui est mis dans la Convention pour traiter des actes qui touchent la sûreté de l'aviation et qui émanent directement de l'utilisation d'un aéronef pour causer la mort, des blessures graves, des dommages aux biens ou à l'environnement plutôt que des actes qui compromettent la sécurité d'un aéronef « en service » ou « en vol ».

36. Le Protocole change également l'application de la Convention en s'assurant que les États parties ne sont pas capables de refuser l'extradition sur la base d'une prétendue « infraction politique ». Si des États parties ne soumettent pas un cas à des poursuites judiciaires, ils ne peuvent pas refuser l'extradition aux motifs qu'il s'agit d'une « infraction politique ». Le Protocole limite également l'application de la Convention par rapport aux activités des forces armées durant un conflit armé, lesquelles sont régies par le droit international humanitaire, et par rapport aux forces militaires lorsque leurs activités sont régies par d'autres règles de droit international.

Le Protocole de La Haye

37. Bien que le Protocole proposé de La Haye ne prévoit aucune nouvelle infraction principale, son champ d'application est altéré quelque peu par la reformulation de la disposition de l'article 1^{er} relative à l'infraction. La Convention de La Haye a été rédigée sur la base d'une disposition d'infraction unique qui contient un certain nombre d'éléments, notamment la « capture illicite d'un aéronef » et l'« exercice illicite du contrôle d'un aéronef ». Ces actes ne sont cependant considérés comme des infractions que lorsqu'ils sont commis par une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol. La reformulation de la disposition relative à l'infraction prévue dans l'article 1^{er} du Protocole aboutit à une application plus large de la Convention en criminalisant ces actes, qu'ils soient commis par une personne qui se trouve à bord d'un aéronef « en vol » ou non, pourvu que la personne qui les commet l'ait fait à l'égard d'un aéronef qui était « en service ». De la même manière, l'infraction concernant la menace de capturer ou d'exercer le contrôle d'un aéronef n'est plus limitée aux actes commis par des personnes se trouvant à bord d'un aéronef en vol.

38. L'inclusion d'une disposition relative à une « infraction politique » et d'une disposition qui exclut les activités des forces armées et militaires altère également l'application de la Convention de La Haye comme on l'a vu dans le contexte de la Convention de Montréal.

Points à examiner par le Sous-Comité

Le Protocole de Montréal

39. L'application des nouvelles infractions principales dans la Convention et la façon dont cela est lié aux infractions existantes.

LC/SC-NET-WP/2

Le Protocole de La Haye

40. L'application de la Convention telle qu'elle a été modifiée par la reformulation de la disposition relative à l'infraction dans l'article 1^{er} à appliquer aux actes commis lorsque l'aéronef est « en service », par opposition à lorsqu'il est « en vol ».

C. Définitions

Le Protocole de Montréal

41. Le Protocole de Montréal ajoute plusieurs définitions supplémentaires à l'article 2 de la Convention. À l'exception de la définition de « installations et services de navigation aérienne », chacune des ces définitions résulte des nouvelles dispositions relatives aux infractions, qui figurent à l'article 1^{er}. Ces infractions ont trait à l'utilisation de certaines matières, dont le sens a été défini dans des conventions multilatérales existantes.⁴² Il convient de noter que la définition de « matières biologiques » diffère de celle qui figure dans la Convention sur les armes biologiques, car elle n'exclut pas les quantités de matières biologiques qui peuvent être utilisées à d'autres fins légitimes. La raison pour laquelle la définition ne devrait pas être limitée par rapport à la quantité de matières est de s'assurer que les cas où de petites quantités de ces matières sont utilisées dans le but de causer la mort, des blessures corporelles graves et des dommages graves aux biens ou à l'environnement à bord d'un aéronef « en service » sont criminalisés. Bien que la définition soit large, l'infraction elle-même est limitée par l'utilisation ou le déchargement illicites et intentionnels de ces matières dans le but de causer la mort, des blessures graves ou des dommages graves aux biens ou à l'environnement. La définition de « installations et services de navigation aérienne » a été ajoutée pour s'assurer que les progrès des nouvelles technologies seront pris en compte par la définition de « installations et services de navigation aérienne » et que cette expression ne sera pas limitée aux installations et services nécessaires à la navigation d'un aéronef qui existaient au moment où la Convention a été élaborée.

Le Protocole de La Haye

42. La seule définition ajoutée à l'article 2 du Protocole de La Haye est celle de « en service », qui est conforme à la définition de ce terme dans la Convention de Montréal. L'utilisation du terme « en service » dans la disposition amendée relative aux infractions à l'article 1^{er}, paragraphe 1, de la Convention rend l'inclusion de ce terme nécessaire. Bien que le terme « en vol » ne soit plus utilisé séparément dans la Convention de La Haye, la définition de « en service » englobe les aéronefs « en vol ».

D. Infractions principales

Le Protocole de Montréal

43. Il y a trois nouvelles infractions qui ont été ajoutées à l'article 1^{er}, paragraphe 1, de la Convention de Montréal, qui décrit certains actes illicites. L'alinéa f) fait de l'utilisation d'un aéronef en service dans le but de causer la mort, des dommages corporels graves ou des dégâts substantiels à des

⁴² La Convention de 1972 sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication et du stockage des armes bactériologiques (biologiques) ou à toxines et sur leur destruction, la Convention de 1993 sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication, du stockage et de l'utilisation des armes chimiques et sur leur destruction, la Convention de 1980 sur la protection physique des matières nucléaires.

biens ou à l'environnement une infraction.⁴³ Bien que cette infraction englobe une grande variété d'actes, elle est, de manière appropriée, limitée par le terme « en service », ainsi que par l'exigence qu'elle soit illégale et intentionnelle. L'infraction porte sur les actes perpétrés en utilisant l'aéronef depuis le début de la préparation de l'avion avant le vol par l'équipage au sol jusqu'à 24 heures après l'atterrissage. Elle couvrirait la situation où un aéronef qui est en train d'être préparé pour le vol est utilisé comme moyen pour causer la mort, des dommages graves, des dégâts à des biens ou à l'environnement, par exemple contre une aérogare.

44. L'expression « causer la mort, des dommages corporels graves ou des dégâts substantiels à des biens ou à l'environnement »⁴⁴ s'écarte de la formulation précédemment utilisée dans l'article 1^{er} de la Convention de Montréal. Dans le cadre des infractions existantes, l'intention requise est de « compromettre la sécurité d'un aéronef en vol » ou « le rendre inapte au vol ». Les termes larges de l'infraction proposée sont limités par l'élément « intention ». Dans de nombreux cas, les conséquences de tels actes pourraient se prolonger hors de l'aéronef « en service » lorsqu'elles touchent des personnes, des biens et l'environnement aussi bien en l'air qu'au sol. Cela ne signifie pas que la mort, les dommages corporels graves ou les dégâts substantiels doivent nécessairement résulter d'un acte qui peut n'avoir pas été accompli avec succès, mais simplement que l'auteur de l'infraction avait l'intention d'utiliser illicitement et intentionnellement un aéronef pour parvenir à un tel résultat.

45. L'alinéa g) proposé au paragraphe 1 de l'article 1^{er} de la Convention instituerait comme infraction le fait de « libérer à partir d'un aéronef en service » certaines matières pouvant causer la mort, des dommages corporels graves ou des dégâts substantiels à des biens ou à l'environnement.⁴⁵ Cette infraction inclut la « libération » à partir d'un aéronef de certaines matières⁴⁶ depuis le début de la préparation de l'aéronef avant le vol par le personnel au sol jusqu'à 24 heures après l'atterrissage de l'aéronef, c'est-à-dire lorsque l'aéronef est « en service ». Ceci a pour intention de couvrir par exemple la situation où des matières sont libérées d'un aéronef dans le but de causer la mort, des dommages graves, des dégâts substantiels à des biens ou à l'environnement ainsi qu'aux aéronefs qui l'entourent au sol, à l'aérogare ou à des biens et à des personnes à l'entour. Ces matières pourraient être libérées avant l'embarquement ou après l'embarquement ainsi que durant la période où l'aéronef est « en vol ».

46. L'alinéa h) proposé au paragraphe 1 de l'article 1^{er} de la Convention instituerait comme infraction « l'utilisation contre un aéronef en service ou à bord de celui-ci » de matières pouvant causer la mort, des dommages ou des dégâts substantiels à des biens ou à l'environnement.⁴⁷ Cette infraction vise à inclure des actes dans lesquels des personnes utilisent de telles matières à partir de l'extérieur de l'aéronef en service contre l'aéronef lui-même. Elle couvrirait également la situation où des personnes sont délibérément infectées ou transportent ces matières à bord de l'aéronef avec l'intention de

⁴³ L'expression « utilisation d'un aéronef » est fondée sur la formulation appliquée dans la Convention SUA de 2005, bien que « utilisation d'un aéronef » soit limitée par l'expression « en service » pour s'assurer que seuls certains aéronefs sont pris en compte tel que cela est décrit dans la section des définitions.

⁴⁴ La formulation « causer la mort, des dommages corporels graves, ou des dégâts substantiels à des biens ou à l'environnement » est tirée de l'article 2 de la Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire de 2005, de l'article 2 de la Convention pour la répression des attentats terroristes à l'explosif de 1997 et de l'article 3 *bis* de la Convention SUA de 2005.

⁴⁵ L'utilisation du mot « libérer » est fondée sur la formulation utilisée dans l'article 2, paragraphe 1^{er}, alinéa b), de la Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire de 2005, l'article 1^{er}, paragraphe 3, alinéa b), de la Convention pour la répression des attentats terroristes à l'explosif de 1997 et est l'équivalent de « libérer » utilisé dans le contexte maritime dans l'article 3 *bis*, paragraphe 1^{er}, alinéa a), sous-alinéa 2), de la Convention SUA de 2005.

⁴⁶ La description des matières elles-mêmes est tirée des articles 1^{er} et 2 de la Convention pour la répression des attentats terroristes à l'explosif de 1997 et des articles 1^{er} et 3 *bis* de la Convention SUA de 2005. Ces matières sont définies dans l'article 2 de la Convention et décrites ci-dessus.

⁴⁷ Ce texte est fondé sur la formulation utilisée dans l'article 3 *bis* de la Convention SUA de 2005 et de l'article 2 de la Convention pour la répression des attentats terroristes à l'explosif de 1997.

LC/SC-NET-WP/2

causer la mort ou des dommages graves aux passagers qui se trouvent à bord sans nécessairement compromettre la sécurité de l'aéronef lui-même ou sans pouvoir le détruire. Elle inclurait également les actes où des personnes se trouvant à l'extérieur de l'aéronef en service utilisent intentionnellement ces matières contre l'aéronef, mais ne réussissent pas à l'endommager ou à compromettre la sécurité de l'aéronef en vol ou des personnes à bord mais causent effectivement la mort, des dommages graves ou des dégâts substantiels à des biens ou à l'environnement pour les personnes au sol.

47. Cette infraction inclut aussi un aéronef « en service » afin de couvrir, par exemple, la situation où des personnes utilisent ces matières contre un aéronef durant sa préparation avant le vol dans le but de causer la mort, des dommages corporels graves, ou des dégâts substantiels à des biens ou à l'environnement contre des personnes et des biens entourant l'aéronef au sol. Elle couvrirait également la situation où une personne pénètre dans un aéronef et utilise ces matières dans le but de tuer ou de blesser gravement des passagers qui seront plus tard à bord de l'aéronef. Les matières elles-mêmes peuvent ne pas nécessairement compromettre la sécurité de l'aéronef ou causer des dégâts substantiels à l'aéronef lui-même. Cette infraction servirait à combler une lacune qui existe dans la disposition actuelle relative aux infractions dans l'article 1^{er}, paragraphe 1, alinéa c), de la Convention de Montréal.

48. Le paragraphe 1 *ter* de l'article 1^{er} institue comme une infraction le fait pour une personne de menacer de commettre l'une quelconque des infractions décrites au paragraphe 1 ou 1 *bis* de la Convention.⁴⁸ La menace de commettre de tels actes dans un contexte aéronautique a été reconnue dans la Convention de La Haye, qui a inclus la menace de saisir ou d'exercer le contrôle sur un aéronef comme une infraction.⁴⁹ La disposition est qualifiée par une défense fondée sur le manque de crédibilité de la menace. De l'avis de l'auteur, cette formulation est préférable car elle ne fait pas de la « crédibilité de la menace » un élément qui a besoin d'être prouvé par la poursuite. Au contraire, c'est l'absence d'une menace crédible qui doit être prouvée par la défense.

Le Protocole de La Haye

49. Le Protocole de La Haye n'inclut aucune nouvelle infraction principale. Cependant, l'infraction prévue à l'article 1^{er}, paragraphe 1, a été reformulée. Auparavant, cette infraction était limitée à l'aéronef « en vol ». L'application élargie de l'infraction à la capture ou à l'exercice du contrôle d'un aéronef « en service » vise à couvrir les situations où un aéronef est saisi ou que le contrôle est exercé sur l'aéronef durant la préparation avant le vol ou après l'atterrissage ainsi que lorsque l'aéronef est « en vol ».

50. Le paragraphe 2 de l'article 1^{er} considère comme une infraction le fait pour une personne de menacer de commettre l'une quelconque des infractions prévues au paragraphe 1 de la Convention.⁵⁰ Bien que la Convention de La Haye inclue déjà la menace de capturer un aéronef ou d'exercer le contrôle comme une infraction, celle-ci était limitée à une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol qui menace de capturer l'aéronef ou d'en exercer le contrôle. La disposition qui institue comme une infraction le fait de capturer un aéronef ou d'en exercer le contrôle a été séparée des dispositions relatives aux actes principaux et a été élargie pour couvrir une menace de capturer un aéronef

⁴⁸ L'inclusion d'une disposition qui institue comme une infraction le fait de menacer de commettre l'un quelconque des actes décrits aux paragraphes 1^{er} et 1^{er bis} est conforme à la Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire de 2005 et à la Convention SUA de 2005.

⁴⁹ Cette disposition est rédigée différemment des dispositions de la Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire de 2005 et de la Convention SUA de 2005.

⁵⁰ La même formulation proposée pour le Protocole de Montréal est proposée pour le Protocole de La Haye. Comme il a été avancé en ce qui concerne le Protocole de Montréal, la disposition est rédigée différemment des dispositions de la Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire de 2005 et de la Convention SUA de 2005 pour les mêmes raisons que celles présentées dans le contexte du Protocole de Montréal.

ou d'exercer le contrôle d'un aéronef « en service » sans égard à la question de savoir si la personne qui profère la menace se trouve ou non à bord de l'aéronef.

Points à examiner par le Sous-Comité

Le Protocole de Montréal

51. La question de savoir si le texte proposé pour chacune des infractions tient compte de manière appropriée des actes qui ne sont pas prévus dans les conventions existantes.

Le Protocole de La Haye

52. La question de savoir si la disposition relative aux infractions telle qu'elle a été reformulée au paragraphe 1 de l'article 1^{er} traduit et actualise de manière appropriée la Convention de La Haye. En particulier, il faudra se poser la question de savoir si l'utilisation de l'expression « en service » à appliquer à la disposition relative à l'infraction principale est appropriée étant donné les infractions proposées dans la Convention de Montréal qui s'appliquent également aux aéronefs « en service » et qui, dans de nombreux cas, exigent qu'un aéronef soit illicitement contrôlé ou capturé par la force pour que ces actes soient perpétrés. Il semblerait incongru que la Convention de Montréal institue comme une infraction le fait d'utiliser un aéronef en service pour causer la mort et des dommages corporels graves, mais que la Convention de La Haye ne considère pas comme une infraction le fait de capturer l'aéronef afin de commettre cette infraction parce que l'aéronef était « en service » et non « en vol ». La question de savoir si la séparation de la disposition concernant les menaces de commettre une infraction traduit de manière appropriée la possibilité qu'une telle infraction puisse être commise par une personne qui ne se trouve pas à bord de l'aéronef ou qui n'est pas à bord d'un aéronef en vol et la question de savoir si une défense fondée sur la crédibilité de la menace est appropriée.

E. Infractions secondaires et inchoatives

Le Protocole de Montréal

53. Des infractions secondaires supplémentaires sont également incluses au paragraphe 2 de l'article 1^{er} de la Convention de Montréal, notamment à l'alinéa b) qui institue comme une infraction le fait d'organiser ou d'inciter d'autres à commettre une infraction prévue aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter*, ou 2, alinéa a), de l'article 1^{er}. Cette disposition concerne les personnes qui organisent ou incitent d'autres à commettre une infraction prévue dans la Convention de Montréal existante ou ajoutée dans le Protocole complémentaire sur les aéroports, une des nouvelles infractions principales prévues dans le Protocole de Montréal, ainsi que les personnes qui tentent de commettre l'une quelconque de ces infractions. L'inclusion de cette infraction assure que les personnes qui contribuent à l'acte principal commis par d'autres peuvent aussi être poursuivies et sont également tenues responsables. Ceci vaut en particulier pour les nouvelles infractions car les auteurs principaux de ces infractions peuvent périr durant l'exécution de l'acte principal. L'infraction qui consiste à organiser ou à inciter d'autres à commettre une infraction se trouve également dans un certain nombre d'autres conventions internationales.⁵¹

54. L'autre infraction secondaire prévue dans le Protocole de Montréal concerne le cas où une personne contribue à : a) la commission d'une infraction principale, b) une menace de commettre une infraction principale, ou c) une tentative de commettre une infraction principale par un groupe de

⁵¹ Article 2, paragraphe 3, alinéa b), de la Convention pour la répression des attentats terroristes à l'explosif de 1997, article 3 *quater*, alinéa d), de la Convention SUA de 2005, article 2, paragraphe 5, alinéa b), de la Convention sur le financement du terrorisme de 1999 et article 2, paragraphe 4, alinéa b), de la Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire de 2005.

LC/SC-NET-WP/2

personnes agissant de concert, avec l'intention de réaliser l'objectif ou en connaissant l'intention du groupe de commettre cette infraction. Cette disposition vise à s'assurer que ceux qui contribuent à la commission d'une infraction sont tenus pénalement responsables de leurs actes comme auteurs principaux, et non juste comme collaborateurs et instigateurs.⁵² L'infraction prévue dans cette disposition va au-delà du simple fait d'agir comme « collaborateur et instigateur » et nécessite l'existence d'actes conformes à un plan ou à un objectif communs,⁵³ c'est-à-dire que l'infraction devrait être considérée avec la même gravité qu'une infraction principale.

55. L'alinéa e) du paragraphe 2 de l'article 1^{er} institue également comme une infraction le fait pour une personne d'accepter de commettre une infraction, que l'infraction principale elle-même ait été effectivement commise ou non. Le point essentiel de cette infraction est le fait de conclure un accord pour commettre une infraction, que l'infraction qui est l'objet de cet accord soit perpétrée ou non. L'infraction est une forme de délit de droit commun de « conspiration » et fait partie des infractions inchoatives, c'est-à-dire des infractions qui sont punissables même si le crime principal n'a pas été commis. La présence d'une infraction « de conspiration » est plus limitée dans d'autres conventions internationales.⁵⁴

Le Protocole de La Haye

56. Bien que la Convention de La Haye prévoie les infractions relatives à la tentative et aux complices dans son article 1^{er}, le Protocole de La Haye proposé sépare les infractions principales des infractions secondaires et inchoatives, qui sont contenues au paragraphe 3 de l'article 1^{er} de la Convention. Des infractions supplémentaires ont aussi été prévues au paragraphe 3 et les raisons de l'inclusion de ces infractions s'appliquent dans le contexte de la Convention de La Haye tout comme dans celui de la Convention de Montréal.

Points à examiner par le Sous-Comité

57. Les raisons de l'inclusion et le texte proposé des infractions au paragraphe 3 de l'article 1^{er} des deux conventions et la question de savoir si ces infractions sont appropriées dans le contexte des infractions principales.

F. Compétence juridictionnelle*Le Protocole de Montréal*

58. L'article 5 de la Convention de Montréal est amendé pour inclure des bases de compétence juridictionnelle supplémentaires. Le paragraphe 1 de cet article inclut la base de compétence

⁵² La Cour d'appel dans l'arrêt *Prosecutor c. Dusko Tadic* (affaire n° IT-94-1 du TPI) (2 octobre 1995), paragraphe 192, a déclaré « ... le fait de tenir pénalement responsable comme auteur d'une infraction uniquement la personne qui exécute matériellement l'acte criminel serait ignorer le rôle de ceux qui, de la même manière ont permis à l'auteur d'exécuter physiquement cet acte criminel. En même temps, selon les circonstances, le fait de tenir comme coauteurs ces derniers responsables uniquement comme collaborateurs et instigateurs pourrait sous-estimer le degré de leur responsabilité pénale. » Le texte de la disposition se trouve dans plusieurs conventions internationales, notamment dans l'article 25, paragraphe 3, alinéa d), du Statut de Rome du Tribunal pénal international de 1989, l'article 3 *quater* de la Convention SUA de 2005, l'article 2, paragraphe 3, alinéa c), de la Convention pour la répression des attentats terroristes à l'explosif de 1997, et l'article 2, paragraphe 4, alinéa c), de la Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire.

⁵³ Pour une discussion détaillée de la distinction entre le fait d'être « collaborateur et instigateur » et d'agir conformément à un objectif ou un plan communs pour commettre un crime, voir l'arrêt de la Cour d'appel du TPI dans *Tadic*, paragraphe 229.

⁵⁴ Article III, alinéa b), de la Convention sur le génocide de 1948, article 5, paragraphe 1, alinéa a), sous-alinéa 1), de la Convention sur le crime organisé transnational de 2000, article 8 de la Convention du Conseil de l'Europe sur la prévention du terrorisme de 2005.

juridictionnelle obligatoire supplémentaire suivante : « lorsque l'infraction est commise par un ressortissant de cet État ». Le paragraphe 2 de l'article 5 prévoit deux bases de compétence juridictionnelle facultatives, « lorsque l'infraction est commise contre un ressortissant de cet État » et « lorsque l'infraction est commise par une personne apatride qui a sa résidence habituelle sur le territoire de cet État. »

59. L'exigence d'établir la compétence lorsqu'une infraction est commise par un ressortissant d'un l'État vise à s'assurer que les États qui autrement n'exerceraient pas la compétence juridictionnelle extraterritoriale sur leurs ressortissants seront tenus de le faire pour les infractions prévues dans la présente Convention. L'inclusion de cette base de compétence signifiera qu'au paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention, il sera demandé aux États parties de traiter ces infractions commises par leurs ressortissants dans d'autres États comme si elles s'étaient produites sur leur territoire aux fins d'extradition.

60. L'inclusion des deux bases de compétence facultatives serait particulièrement avantageuse dans leur application aux dispositions relatives aux infractions proposées. Comme il a été avancé plus haut, les infractions proposées élargissent le champ d'application de la Convention en mettant l'accent sur la mort, les dommages corporels graves et les dégâts substantiels à des biens et à l'environnement tant à l'extérieur de l'aéronef qu'à l'intérieur. Les bases de compétence juridictionnelle facultatives offrent aux États parties de plus grandes possibilités d'exercer leur compétence en particulier lorsqu'une infraction a été commise contre un de leurs ressortissants.

61. L'inclusion du paragraphe 3 de l'article 5 de la Convention amendé par le Protocole de Montréal résulte de l'inclusion des bases de compétence juridictionnelle facultatives. Elle exige que les États parties notifient le dépositaire de toute compétence établie à la suite des bases de compétence facultatives énoncées au paragraphe 2 ainsi que de toute modification qu'un État partie peut apporter concernant les bases de compétence facultatives. Cette disposition est incluse dans un certain nombre d'autres conventions internationales qui contiennent des bases de compétence juridictionnelle facultatives.⁵⁵

62. Le Protocole de Montréal amende également la Convention en exigeant que les États parties prennent des mesures pour établir leur compétence aux fins de connaître de l'infraction prévue à l'article 1^{er}, paragraphe 1, alinéa d). La clarification de la définition de « installations et services de navigation aérienne » résulte des progrès technologiques réalisés qui font que les aéronefs peuvent compter sur des installations et services, y compris sur des systèmes de données et d'informations qui ne sont pas nécessairement limités au territoire d'un seul État. Actuellement, la Convention n'exige pas que les États parties établissent leur compétence aux fins de connaître de l'infraction lorsque l'auteur présumé est présent sur le territoire de l'un d'eux et que celui-ci n'extrade pas l'auteur de l'infraction. En raison des progrès de la technologie, la gravité d'une telle infraction est potentiellement beaucoup plus grande et celle-ci devrait par conséquent être considérée comme une infraction entraînant l'extradition prévue à l'article 5 de la Convention.

63. Il convient de noter que pour ce qui est des infractions concernant l'article 1^{er}, paragraphe 1 *bis*, et l'article 1^{er}, paragraphe 2, lorsque l'auteur de l'infraction est présent sur le territoire d'un État et que celui-ci ne l'extrade pas, l'exigence d'établir la compétence se pose non seulement dans le cas d'une décision de ne pas extradier l'auteur vers l'État où l'infraction a été commise, mais s'étend également à l'État dont le ressortissant a commis l'infraction. L'article III du Protocole sur les aéroports prévoit actuellement que les États parties ne seraient tenus d'établir leur compétence que pour connaître

⁵⁵ Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire de 2005, Convention pour la répression des attentats terroristes à l'explosif de 1997, Convention sur le financement du terrorisme de 1999 et Convention SUA de 2005.

LC/SC-NET-WP/2

des infractions où l'auteur était présent sur leur territoire et n'a pas été extradé vers l'État où l'infraction a été commise.

Le Protocole de La Haye

64. Comme le Protocole de Montréal, le Protocole de La Haye amende l'article 4 de la Convention de La Haye pour créer deux bases supplémentaires de compétence juridictionnelle obligatoires. La première exige qu'un État partie exerce sa compétence sur un auteur présumé qui a la nationalité de cet État. La seconde est « si l'infraction est commise sur le territoire d'un État ». L'infraction commise par « un ressortissant d'un État », bien qu'elle ne soit pas écartée par la Convention de La Haye, n'est pas actuellement obligatoire.⁵⁶ L'inclusion de la première base de compétence supplémentaire signifiera qu'en vertu du paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention, les États parties seront tenus de traiter de telles infractions commises par leurs ressortissants dans d'autres États comme si elles avaient été commises sur le territoire de l'État partie aux fins d'extradition.

65. L'inclusion de la base de compétence ainsi énoncée : « si l'infraction est commise sur le territoire de cet État » prend une plus grande pertinence à la lumière de l'élargissement du champ d'application de l'infraction prévu à l'article 1^{er} de la Convention. Le fait de parler de la capture ou de l'exercice du contrôle d'un aéronef « en service » par opposition à « en vol » garantit que de tels actes se produisant avant que les portes extérieures de l'avion soient fermées seront criminalisés en vertu de la Convention. Il est donc souhaitable d'inclure la base supplémentaire de compétence obligatoire « si l'infraction est commise sur le territoire de cet État ». ⁵⁷ Comme dans le contexte du Protocole proposé de Montréal, l'inclusion des deux bases de compétence facultatives donne aux États parties des possibilités supplémentaires d'exercer leur compétence. Cela serait avantageux étant donné l'élargissement du champ d'application de l'infraction prévu au paragraphe 1 de l'article 1^{er}.

*Points à examiner par le Sous-Comité**Le Protocole de Montréal*

66. La proposition d'inclure une base supplémentaire de compétence obligatoire et l'inclusion de bases de compétence facultatives et comment elles s'appliquent aux infractions actuellement prévues dans la Convention de Montréal et dans le Protocole sur les aéroports, ainsi qu'aux nouvelles infractions proposées.

Le Protocole de La Haye

67. La proposition d'inclure deux bases supplémentaires de compétence obligatoires et l'inclusion de bases de compétence facultatives, et la façon dont elles devraient fonctionner compte tenu de l'élargissement du champ d'application de l'infraction principale.

G. Traitement équitable

68. Le Protocole de La Haye et le Protocole de Montréal prévoient tous les deux une disposition selon laquelle les États parties garantissent qu'une personne gardée à vue recevra un traitement équitable ainsi que tous les droits et garanties prévus pour les droits de l'État sur le territoire duquel la personne se trouve et pour les dispositions applicables du droit international, y compris le droit international des droits de l'homme. Cette disposition a été incluse dans la Convention sur les

⁵⁶ Article 4, paragraphe 3, de la Convention de La Haye de 1970.

⁵⁷ Cette base de compétence obligatoire se trouve déjà dans l'article 5 de la Convention de Montréal.

bombardements terroristes de 1997 dans le but de garantir un traitement équitable à tous les niveaux, aux personnes contre lesquelles des poursuites judiciaires étaient intentées.⁵⁸ À la suite d'une proposition formulée par certaines délégations d'inclure un élément du droit international qui n'existait pas dans des versions antérieures de la disposition, le texte suivant : « ... et les dispositions pertinentes du droit international, y compris les normes internationales relatives aux droits de l'homme » a été inclus. Les dispositions sur le traitement équitable font partie d'un effort plus vaste visant à s'assurer que les droits de l'homme, les libertés fondamentales et la règle du droit sont reconnus comme outils essentiels dans l'effort pour lutter contre le terrorisme.⁵⁹ Cette disposition se trouve dans plusieurs autres conventions internationales⁶⁰ et est appropriée pour être incorporée dans les deux Protocoles proposés à la lumière des nouvelles dispositions relatives aux infractions et du champ d'application plus large des deux Conventions amendées par les Protocoles.

Points à examiner par le Sous-Comité

69. Examiner l'inclusion de la disposition sur le traitement équitable dans le contexte des Conventions de La Haye et de Montréal en tenant compte de l'élargissement du champ d'action et de la nature des infractions proposées.

H. Exclusions et sauvegardes

Exception de l'infraction politique et disposition sur les sauvegardes

70. Le Protocole de La Haye et le Protocole de Montréal prévoient tous les deux une disposition selon laquelle aucune des infractions ne sera considérée aux fins d'extradition ou d'assistance juridique mutuelle comme une infraction politique ou comme une infraction liée à une infraction politique ou une infraction inspirée par des motifs politiques. Ceci oblige explicitement les États à ne pas invoquer d'exception pour extraditer ou s'accorder une assistance juridique mutuelle aux motifs que l'infraction est une infraction politique. La nature et la gravité des infractions prévues dans les deux Conventions sont telles que la motivation politique ne devrait pas être invoquée comme raison pour que les États parties refusent d'extraditer ou de s'accorder une assistance juridique mutuelle. La Déclaration complétant la Déclaration de 1994 sur les mesures visant à éliminer le terrorisme international⁶¹ a encouragé les États à ne pas considérer les infractions politiques comme exclues du champ d'application des accords sur l'extradition en ce qui concerne les infractions terroristes qui constituent un danger ou représentent une menace physique pour la sécurité et la sûreté des personnes. Des dispositions similaires peuvent se trouver dans d'autres conventions.⁶²

71. Accompagnant l'infraction politique, il y a une « disposition de sauvegarde » qui autorise une exception à l'obligation d'extraditer ou de s'accorder une assistance juridique mutuelle. Lorsqu'un État partie estime qu'une demande d'extradition ou une demande d'assistance juridique mutuelle a été faite dans le but de poursuivre une personne du fait de sa race, de sa religion, de sa

⁵⁸ Paragraphes 78 et 83 de l'Annexe IV du Rapport du Comité ad hoc institué par la Résolution 51/210 du 17 décembre 1996 de l'Assemblée générale (A/52/37).

⁵⁹ Voir extraits des observations du Secrétaire général dans *Guide pour l'incorporation législative et la mise en œuvre des instruments antiterrorisme universels*, Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, 2006, paragraphe 407.

⁶⁰ Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire de 2005, Convention SUA de 2005 et Convention pour la répression des attentats terroristes à l'explosif de 1997.

⁶¹ La Déclaration a été ajoutée dans une annexe à la Résolution 51/210 (1996) de l'Assemblée générale portant création du Comité ad hoc qui a élaboré la Convention pour la répression des attentats terroristes à l'explosif de 1997.

⁶² Telle que la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes de 1988, la Convention sur le génocide de 1948 et la Convention européenne sur la répression du terrorisme de 1977. Voir le paragraphe 88 de l'Annexe IV du Rapport du Comité ad hoc institué par la Résolution 51/210 du 17 décembre 1996 de l'Assemblée générale (A/52/37).

LC/SC-NET-WP/2

nationalité, de son origine ethnique, de ses opinions politiques ou de son sexe, il n'est pas obligé d'extrader cette personne ou de fournir une telle assistance. La disposition a été ajoutée à la Convention sur les bombardements terroristes parce que certaines délégations estimaient qu'elle était nécessaire pour s'assurer que la Convention n'impose pas une obligation d'extrader si l'État requis a des bonnes raisons de croire que la demande d'extradition est faite dans le but de poursuivre ou de punir une personne pour les raisons décrites.⁶³

Exception militaire et pour les forces armées

72. Le Protocole de La Haye et le Protocole de Montréal prévoient une exception selon laquelle les activités des forces armées en période de conflit armé et les activités accomplies par les forces militaires dans l'exercice de leurs fonctions officielles ne sont pas régies par les Conventions respectives en tant qu'elles sont régies par d'autres règles de droit international. Cette exception a été développée durant les négociations sur la Convention sur les bombardements terroristes de 1997 et visait à s'assurer que la Convention n'avait pas pour objet de réglementer la conduite des forces armées qui sont sous le contrôle de l'État. Les délégations ont affirmé que la conduite des forces armées est déjà réglementée, entre autres, dans d'autres secteurs du droit tels que le droit international humanitaire et le droit de la responsabilité des États. Cette exception a depuis lors été adoptée dans d'autres conventions internationales⁶⁴ et, compte tenu de la nature et de la portée des infractions proposées dans les Protocoles, il semble approprié d'inclure également cette exception.

Points à examiner par le Sous-Comité

73. La question de savoir si l'exclusion de l'infraction politique et la disposition sur les sauvegardes qui l'accompagne, ainsi que l'exception sur les forces militaires et les forces armées, sont appropriées pour être incluses dans les Protocoles proposés compte tenu des raisons invoquées pour leur inclusion dans d'autres conventions internationales ainsi que du champ d'application et de la nature des infractions contenues dans les Protocoles proposés.

4. CONCLUSIONS

74. L'élaboration des deux Protocoles, l'un à la Convention de La Haye et l'autre à la Convention de Montréal, actualisera ces Conventions en criminalisant des actes qui compromettent non seulement la sécurité des aéronefs, mais également celle de personnes et de biens se trouvant à bord et à l'extérieur de l'aéronef. L'inclusion des dispositions sur le traitement équitable et des exclusions pertinentes accompagnées de dispositions de sauvegarde actualisera les Conventions qui ont été élaborées il y a un certain temps, en les alignant avec les récentes conventions des Nations Unies qui traitent d'actes illicites dans des contextes spécifiques. L'ajout des deux Protocoles jouera un rôle important pour continuer à protéger et assurer la confiance du public dans l'aviation civile.

⁶³ Le texte a été adapté de l'article 5 de la Convention européenne pour la répression du terrorisme de 1977, voir débats au paragraphe 89 de l'Annexe IV, Rapport du Comité ad hoc institué par la Résolution 51/210 du 17 décembre 1996 de l'Assemblée générale (A/52/37). Cette disposition se trouve également dans la Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire de 2005, la Convention SUA de 2005 et la Convention pour la répression des attentats terroristes à l'explosif de 1997.

⁶⁴ Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire de 2005 et Convention SUA de 2005.

POINTS À EXAMINER PAR LE SOUS-COMITÉ JURIDIQUE**Points de fond***Le Protocole de Montréal*

1. Forme et objectifs de l'instrument.
2. Contenu du préambule et des objectifs de l'instrument.
3. Comment le Protocole pourrait s'appliquer entre des États qui sont parties à la Convention mais non parties au Protocole sur les aéroports, mais qui souhaitent devenir parties au Protocole proposé.
4. Application des infractions principales prévues à l'article 1^{er}, paragraphe 1, et comment elles sont liées aux infractions existantes.
5. Raison de l'inclusion et de l'application de la crédibilité de la menace permise comme défense à l'article 1^{er}, paragraphe 1 *ter*, et relation avec les infractions principales.
6. Raison de l'inclusion et de l'application des infractions secondaires à l'article 1^{er}, paragraphe 2, et leurs relations avec les infractions principales.
7. Raison de l'inclusion et application de l'infraction prévue à l'article 1^{er}, paragraphe 2, alinéa e), et sa relation avec les infractions principales.
8. Application de la définition de « matières biologiques » donnée à l'article 1^{er}, paragraphe 1.
9. Inclusion de l'exception concernant les forces armées dans l'article 4 *bis*.
10. Effet de l'inclusion de la nouvelle base de compétence obligatoire et son effet sur la Convention, en particulier en ce qui concerne les nouvelles infractions et l'exigence relative à l'extradition prévue à l'article 8.
11. Effet de l'inclusion des bases de compétence facultatives en particulier en ce qui concerne les nouvelles infractions et l'exigence relative à l'extradition prévue à l'article 8.
12. L'exigence d'établir la compétence pour connaître de l'infraction relative aux installations et services de navigation aérienne qui s'applique maintenant à l'article 5 à la suite de la clarification de la définition de « installations et services de navigation aérienne ».
13. Inclusion de l'obligation relative au traitement équitable dans l'article 7 *bis*.
14. Inclusion de l'exception de l'infraction politique dans l'article 8 *bis* et de la disposition connexe sur les sauvegardes dans l'article 8 *ter* et leur effet en particulier en ce qui concerne les nouvelles infractions.

Le Protocole de La Haye

1. Forme et objectifs de l'instrument.
2. Préambule et objectifs de l'instrument.
3. Application du champ d'application élargi de l'article 1^{er}, paragraphe 1.
4. Séparation de la disposition relative à la menace de l'infraction de l'infraction principale à l'article 1^{er}, paragraphe 2, et examen de la défense fondée sur la « crédibilité de la menace ».
5. Raisons de l'inclusion et de l'application des infractions secondaires à l'article 1^{er}, paragraphe 3, et leur relation avec l'infraction principale.
6. Raison de l'inclusion et de l'application de l'infraction dans l'article 1^{er}, paragraphe 3, alinéa e), et sa relation avec l'infraction principale.
7. Inclusion de la définition de l'expression « en service » par rapport à son utilisation dans l'article 1^{er}.
8. Inclusion de l'exception relative aux forces armées dans l'article 3 *bis*.

LC/SC-NET-WP/2

9. Effet de l'inclusion de deux bases de compétence obligatoires et leur effet sur la Convention, notamment en ce qui concerne l'élargissement du champ d'application de l'infraction prévu à l'article 1^{er} et l'exigence relative à l'extradition prévue à l'article 8.
10. Effet de l'inclusion des bases de compétence facultatives, notamment en ce qui concerne les nouvelles infractions et l'exigence relative à l'extradition prévue à l'article 8.
11. Inclusion de l'obligation relative au traitement équitable dans l'article 7 *bis*.
12. Inclusion de l'exception de l'infraction politique dans l'article 8 *bis* et la disposition de sauvegarde connexe dans l'article 8 *ter* et leur effet, notamment en ce qui concerne les nouvelles infractions.
13. Inclusion de l'obligation de fournir des renseignements pertinents prévue à l'article 10 *bis*.

Rédaction*Le Protocole de Montréal*

1. Texte des infractions à l'article 1^{er}, paragraphe 1.
2. Inclusion du paragraphe 1 *ter*.
3. Texte des infractions à l'article 1^{er}, paragraphe 2, alinéas d) et e).
4. Définition de l'expression « installations et services de navigation aérienne » à l'article 2.
5. Les amendements corrélatifs à l'article 4, paragraphes 2, 3 et 4, à la suite des dispositions proposées concernant les nouvelles infractions dans l'article 1^{er}, paragraphe 1.
6. La question de savoir si les paragraphes 4 et 5 de l'article 5 devraient être combinés.
7. Les amendements corrélatifs à l'article 6, paragraphe 4, de la Convention à la suite des bases de compétence élargie à l'article 5, paragraphes 1 et 2 de la Convention.
8. Amendements corrélatifs au paragraphe 4 de l'article 8 à la suite des bases de compétence supplémentaires ajoutées à l'article 5, paragraphe 1, alinéa e).
9. Amendement corrélatif de l'article 12 de la Convention à la suite des bases de compétence prévues à l'article 5.

Le Protocole de La Haye

1. Rédaction révisée de l'article 1^{er}, paragraphe 1, de la Convention.
2. Texte des infractions à l'article 1^{er}, paragraphe 3, alinéas d) et e).
3. Amendement corrélatif de l'article 2.
4. Ajout de la définition de l'expression « en service » à l'article 3, paragraphe 1.
5. Amendements corrélatifs des articles 8, 9, 10 et 11 à la suite de la reformulation de l'article 1^{er}.

REMERCIEMENTS

Le Rapporteur remercie le Secrétariat pour son assistance ainsi que les experts internationaux du droit pénal et du droit aéronautique pour les conseils qu'ils lui ont fournis durant la rédaction du présent rapport. Elle remercie également les services du Procureur général de l'Australie qui lui ont permis de s'acquitter de ses fonctions.

PIÈCE JOINTE A**RAPPORT DU RAPPORTEUR SUR L'ÉLABORATION DE NOUVEAUX INSTRUMENTS
JURIDIQUES POUR LA RÉPRESSION D'ACTES ILLICITES DIRIGÉS CONTRE
LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE****PROJET****PROTOCOLE DE 2007 À LA CONVENTION POUR LA RÉPRESSION D'ACTES
ILLICITES DIRIGÉS CONTRE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE**

LES ÉTATS PARTIES AU PRÉSENT PROTOCOLE,

CONSIDÉRANT que les actes illicites perpétrés en utilisant des aéronefs civils et les actes illicites dirigés contre des aéronefs civils compromettent la sécurité des personnes et des biens en l'air et au sol, minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile et constituent une menace pour la sûreté internationale et intérieure,

CROYANT qu'il est nécessaire d'adopter des dispositions complémentaires à celles de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile faite à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988, portant sur des actes illicites perpétrés en utilisant des aéronefs civils et d'autres actes illicites qui compromettent la sécurité de l'aviation civile,

Sont convenus des dispositions suivantes :

LC/SC-NET-WP/2

Pièce jointe A

ARTICLE 1^{er}

1. Les alinéas ci-après ont été ajoutés au paragraphe 1 de l'article 1^{er} de la Convention :

- f) utilise un aéronef¹ en service dans le but de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts substantiels à des biens ou à l'environnement ;²
- g) libère à partir d'un aéronef³ en service des matières chimiques toxiques, explosives, radioactives, biologiques, ou nucléaires dans le but de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts substantiels à des biens ou à l'environnement ; ou
- h) utilise contre un aéronef ou à bord d'un aéronef⁴ en service des matières chimiques toxiques, explosives, radioactives, biologiques, ou nucléaires dans le but de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts substantiels à des biens ou à l'environnement.

2. Le texte suivant est ajouté en tant que nouveau paragraphe 1 *ter* de l'article 1^{er} :

1 *ter*. Commet également une infraction toute personne qui menace de commettre l'une des infractions énumérées au paragraphe 1 ou une infraction visée au paragraphe 1 *bis*⁵ à condition qu'un État partie puisse autoriser une défense fondée sur la crédibilité de la menace.

3. Le paragraphe 2 de l'article 1^{er} de la Convention est amendé comme suit :

2. Commet également une infraction pénale toute personne qui :

- a) tente de commettre l'une des infractions énumérées au paragraphe 1 ou 1 *bis*, du présent article ; ou

¹ L'article 3 *bis* de la Convention SUA de 2005 utilise la formulation « utilise un navire d'une manière ».

² L'article 2 de la Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire utilise la formulation « entraîner la mort d'une personne ou lui causer des dommages corporels graves ou causer des dégâts substantiels à des biens ou à l'environnement », l'article 2 de la Convention de 1997 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif utilise la formulation « provoquer la mort ou des dommages corporels graves ou causer des destructions massives de ce lieu, cette installation, ce système ou cette infrastructure, lorsque ces destructions entraînent ou risquent d'entraîner des pertes économiques considérables ». L'article 3 *bis* de la Convention SUA de 2005 utilise la formulation « provoque la mort ou des dommages corporels ou matériels graves » et définit plus loin « les dommages corporels ou matériels graves » comme voulant dire « des dommages corporels graves ou une destruction massive d'un lieu ... (même formulation que la Convention TBC) ou des dégâts substantiels à l'environnement, y compris l'air, le sol, l'eau, la faune, ou la flore ».

³ L'article 3 *bis* de la Convention SUA de 2005 utilise la formulation « déverse, à partir d'un navire ».

⁴ L'article 3 *bis* de la Convention SUA de 2005 utilise la formulation « utilise contre ou à bord d'un navire ». Ceci inclurait la situation d'une personne délibérément infectée par des matières biologiques qui monte à bord d'un aéronef pour provoquer la mort ou causer des dommages corporels graves à d'autres passagers sans nécessairement compromettre la sécurité de l'aéronef en vol ni être susceptible de détruire l'aéronef, ce qui serait couvert par l'article 2, alinéa c), de la Convention de Montréal. L'infraction concernerait également la situation de personnes au sol qui cherchent à utiliser ces moyens pour provoquer la mort, causer des dommages graves etc., aux personnes se trouvant à bord de l'aéronef.

⁵ Cette formulation est une adaptation de l'article 2, paragraphe 2, de la Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire et de l'article 3 *bis* de la Convention SUA de 2005. Cette formulation, plutôt que de faire de « dans des circonstances qui indiquent la crédibilité de la menace » un élément de l'infraction, de l'avis de l'auteur, il est préférable de prévoir une disposition d'infraction qui prévoit une défense concernant la crédibilité des circonstances dans lesquelles la menace a été faite.

- b) organise la commission d'une infraction visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a), du présent article ; ou
- c) est le complice d'une personne qui commet une infraction visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a), du présent article ; ou
- d) contribue de toute autre manière à la commission d'une ou plusieurs des infractions visées aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a), du présent article par un groupe de personnes agissant de concert, cette contribution étant délibérée et faite soit :
 - 1) pour faciliter l'activité criminelle générale du groupe ou servir le but de celui-ci, lorsque cette activité ou ce but suppose la commission d'une infraction visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a), du présent article ; soit
 - 2) en sachant que le groupe a l'intention de commettre une infraction visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a), du présent article⁶; ou
- e) convient avec une ou plusieurs autres personnes de commettre une infraction visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a), du présent article, que l'infraction qui fait l'objet de l'accord soit elle-même commise ou non.⁷

ARTICLE 2

Les définitions suivantes seront ajoutées à l'article 2 :

- c) les « installations et services de navigation aériennes » comprennent les signaux, données, renseignements ou systèmes nécessaires à la navigation de l'aéronef ;
- d) « matières biologiques » s'entend des agents microbiens ou autres agents biologiques, ou toxines, quels qu'en soient l'origine ou le mode de fabrication ;⁸
- e) « produit chimique toxique » s'entend de tout produit chimique qui, par son action chimique sur des processus biologiques, peut provoquer chez les êtres humains ou les animaux la mort, une incapacité temporaire ou des dommages permanents. Cela comprend tous les produits chimiques, quels qu'en soient l'origine ou le mode de

⁶ Ce texte est fondé sur l'article 3 *quater* de la Convention SUA de 2005. Des dispositions similaires se trouvent également à l'article 2, paragraphe 3, alinéa c), de la Convention de 1997 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif et à l'article 2, paragraphe 4, alinéa c), de la Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire.

⁷ Ce texte est une version simplifiée de celui qui se trouve à l'article 5, paragraphe 1, alinéa a), sous-alinéa i), de la Convention de 2000 sur le crime transnational organisé.

⁸ Repris de l'article I, paragraphe 1, de la Convention de 1972 sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication et du stockage des armes bactériologiques (biologiques) et à toxines et sur leur destruction. Il convient de noter que la dernière partie de l'article I, paragraphe 1, a été omise parce que l'intention est de couvrir les matières biologiques qui pourraient provoquer la mort, causer des dommages corporels graves ou des dégâts substantiels à la suite de leur utilisation par, sur ou contre des aéronefs civils. Dans cette situation, les quantités de ces matières requises peuvent également être similaires aux quantités requises à d'autres fins légitimes. Il convient de noter que l'infraction est qualifiée par l'intention de provoquer la mort, de causer des dommages corporels graves ou des dégâts substantiels.

LC/SC-NET-WP/2

Pièce jointe A

fabrication, qu'ils soient obtenus dans des installations, dans des munitions ou ailleurs ;⁹

- f) « matière radioactive » s'entend de toute matière nucléaire ou autre substance radioactive contenant des nucléides qui se désintègrent spontanément (processus accompagné de l'émission d'un ou plusieurs types de rayonnements ionisants tels que les rayons alpha, bêta et gamma et les neutrons), et qui pourraient, du fait de leurs propriétés radiologiques ou fissiles, causer la mort, des dommages corporels graves ou des dommages substantiels aux biens ou à l'environnement ;¹⁰
- g) « matières nucléaires » s'entend du plutonium, à l'exception du plutonium dont la concentration isotopique en plutonium 238 dépasse 80 % ; de l'uranium 233 ; de l'uranium enrichi en isotope 235 ou 233 ; de l'uranium contenant le mélange d'isotopes qui se trouve dans la nature autrement que sous la forme de minerai ou de résidu de minerai ; ou de toute autre matière contenant un ou plusieurs de ces éléments précités ;
- h) « uranium enrichi en isotope 235 ou 233 » s'entend de l'uranium contenant soit l'isotope 235, soit l'isotope 233, soit ces deux isotopes, en quantité telle que le rapport entre les teneurs isotopiques pour la somme de ces deux isotopes et l'isotope 238 est supérieur au rapport entre l'isotope 235 et l'isotope 238 dans l'uranium naturel.¹¹

ARTICLE 3

1. Les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 4 sont amendés pour se référer aux « alinéas a), b), c), e), f), g) et h) ».

2. Le texte suivant est ajouté en tant qu'article 4 bis de la Convention :

1. Aucune disposition de la présente Convention ne modifie les autres droits, obligations et responsabilités qui découlent pour les États et les individus du droit international, et en particulier des buts et principes de la Charte des Nations Unies et du droit international humanitaire.

2. Les activités des forces armées en période de conflit armé, au sens donné à ces termes en droit international humanitaire, qui sont régies par ce droit, ne sont pas régies par la présente Convention, et les activités accomplies par les forces armées d'un État dans l'exercice de leur fonctions officielles, en tant qu'elles sont régies par d'autres règles de droit international, ne sont pas régies non plus par la présente Convention.¹²

⁹ Définition utilisée dans l'article II, paragraphe 2), de la Convention de 1993 sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication, du stockage et de l'utilisation des armes chimiques et sur leur destruction.

¹⁰ Article 1^{er}, paragraphe 1, de la Convention internationale de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire.

¹¹ Article 1^{er}, paragraphe 2, de la Convention internationale de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire.

¹² Ce texte est conforme à la Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire, à la Convention SUA de 2005 et à la Convention de 1997 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif. Il a été placé après l'article 4, car cette disposition se rapporte à l'application de la Convention. Cela est conforme à la Convention 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire et à la Convention SUA de 2005.

ARTICLE 4**L'article 5 de la Convention est remplacé par le texte suivant :**

1. Tout État partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions dans les cas suivants :

- a) si l'infraction est commise sur le territoire de cet État ;
- b) si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef immatriculé dans cet État ;
- c) si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé de l'infraction se trouvant encore à bord ;
- d) si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans ledit État ;
- e) si l'infraction est commise par un ressortissant de cet État.¹³

2. Un État partie peut également établir sa compétence aux fins de connaître de ces infractions dans les cas suivants :

- a) si l'infraction est commise contre un ressortissant de cet État ;¹⁴
- b) si l'infraction est commise par un apatride qui a sa résidence habituelle sur le territoire de cet État.¹⁵

3. Lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation du présent Protocole ou de l'adhésion à celui-ci, chaque État partie informe le dépositaire de la compétence qu'il a établie en vertu de sa législation nationale conformément au paragraphe 2 du présent article. En cas de modification, l'État partie concerné en informe immédiatement le dépositaire.¹⁶

¹³ Cette base de compétence est obligatoire dans les instruments suivants : Convention de 1997 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif, Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire, Convention de 1980 sur la protection physique des matières nucléaires, Convention de 1999 sur le financement du terrorisme, Convention de 1979 contre la prise d'otages ainsi que la Convention SUA de 1988 et le Protocole sur les plates-formes fixes.

¹⁴ Cette base de compétence est facultative dans les instruments suivants : Convention de 1997 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif, Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire, Convention de 1979 contre la prise d'otages ainsi que la Convention SUA de 1988 et le Protocole sur les plates-formes fixes.

¹⁵ Cette base de compétence est facultative dans les instruments suivants : Convention de 1997 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif, Convention de 2005 Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire, Convention de 1999 sur le financement du terrorisme, Convention de 1979 contre la prise d'otages ainsi que la Convention SUA de 1988 et le Protocole sur les plates-formes fixes.

¹⁶ Cette disposition est incluse là où il y a des bases de compétence facultatives. De légères modifications de ce texte se trouvent dans les instruments suivants : Convention de 2005 Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire, Convention de 1997 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif et Convention de 1999 sur le financement du terrorisme.

LC/SC-NET-WP/2

Pièce jointe A

4. Chaque État partie adopte également les mesures qui peuvent être nécessaires pour établir sa compétence en ce qui concerne les infractions visées à l'article 1^{er}, paragraphes 1 et 1 *ter*, et à l'article 1^{er}, paragraphe 2, dans la mesure où ce paragraphe se rapporte à ces infractions, dans le cas où l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur son territoire et où il ne l'extrade pas en application de l'article 8 vers l'un quelconque des États visés au paragraphe 1 ou 2 du présent article.

5. Chaque État partie adopte également les mesures qui peuvent être nécessaires pour établir sa compétence en ce qui concerne les infractions visées à l'article 1^{er}, paragraphes 1 *bis* et 1 *ter*, et à l'article 1^{er}, paragraphe 2, dans la mesure où ce paragraphe se rapporte à ces infractions, dans le cas où l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur son territoire et où il ne l'extrade pas en application de l'article 8 vers l'État visé au paragraphe 1, alinéa a) ou alinéa e), ou au paragraphe 2 du présent article.

6. La présente Convention n'exclut aucune compétence pénale établie par un État partie conformément à sa législation nationale.

ARTICLE 5

Le paragraphe 4 de l'article 6 de la Convention est amendé comme suit :

4. Lorsqu'un État a mis une personne en détention, conformément aux dispositions de présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, les États qui ont établi la compétence conformément à l'article 5, paragraphes 1 et 2, et, s'il le juge opportun, tous autres États intéressés. L'État qui procède à l'enquête préliminaire visée au paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits États et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

ARTICLE 6

Le texte suivant est ajouté en tant qu'article 7 *bis* :

Toute personne placée en détention ou contre laquelle toute autre mesure est prise ou une procédure est engagée en vertu de la présente Convention se voit garantir un traitement équitable et tous les droits et garanties conformes à la législation de l'État sur le territoire duquel elle se trouve et aux dispositions applicables du droit international, y compris celles qui ont trait aux droits de l'homme.¹⁷

¹⁷ Ce texte est conforme à celui qui se trouve dans la Convention de 2005 Convention pour la répression des actes de terrorisme nucléaire, la Convention SUA de 2005 et la Convention de 1997 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif. Cette disposition a été placée après celle concernant l'extradition et les poursuites conformément à la Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire et à la Convention SUA de 2005.

ARTICLE 7

- 1. Le paragraphe 4 de l'article 8 est amendé comme suit : « conformément à l'article 5, paragraphe 1, alinéas b), c), d) et e). »**
- 2. Le texte suivant est ajouté en tant qu'article 8 bis :**

Aucune des infractions visées à l'article 1^{er} ne sera considérée aux fins d'extradition ou d'entraide judiciaire comme une infraction politique ou comme une infraction liée à une infraction politique ou comme une infraction inspirée par des motifs politiques. En conséquence, une demande d'extradition ou d'entraide judiciaire fondée sur une telle infraction ne peut être refusée au seul motif qu'elle concerne une infraction politique ou une infraction liée à une infraction politique ou une infraction inspirée par des motifs politiques.

- 3. Le texte suivant est ajouté en tant qu'article 8 ter de la Convention :**

Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme impliquant une obligation d'extradition ou d'entraide judiciaire, si l'État partie requis a des raisons sérieuses de croire que la demande d'extradition pour les infractions visées à l'article 1^{er} ou la demande d'entraide judiciaire concernant de telles infractions a été présentée aux fins de poursuivre ou de punir une personne pour des considérations de race, de religion, de nationalité, d'origine ethnique, d'opinions politiques ou de sexe, ou que donner suite à cette demande porterait un préjudice à la situation de cette personne pour l'une quelconque de ces considérations.¹⁸

ARTICLE 8

L'article 12 de la Convention est amendé comme suit :

Tout État partie qui a lieu de croire que l'une des infractions prévues à l'article 1^{er} sera commise fournit, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession aux États qui, à son avis, seraient les États visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 5.

¹⁸ Ce texte est conforme à celui de la Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire, de la Convention SUA de 2005 et de la Convention de 1997 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif. Les articles 8 *bis* et 8 *ter* ont été placés consécutivement après les dispositions sur l'extradition. Ceci est conforme à la Convention SUA de 2005. La Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire et la Convention de 1997 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif placent toutes les deux cette disposition après la disposition sur l'entraide judiciaire. Cependant, dans la Convention de Montréal, cette disposition apparaît un peu plus tard dans le texte. De l'avis de l'auteur, le texte devrait donc venir après les dispositions sur l'extradition.

LC/SC-NET-WP/2

Pièce jointe B

PIÈCE JOINTE B

RAPPORT DU RAPPORTEUR SUR L'ÉLABORATION DE NOUVEAUX INSTRUMENTS JURIDIQUES POUR LA RÉPRESSION D'ACTES ILLICITES DIRIGÉS CONTRE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

PROJET

PROTOCOLE DE 2007 À LA CONVENTION POUR LA RÉPRESSION DE LA CAPTURE ILLICITE D'AÉRONEFS

LES ÉTATS PARTIES AU PRÉSENT PROTOCOLE,

CONSIDÉRANT que les actes illicites de capture ou d'exercice du contrôle d'aéronefs compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services aériens, minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile et constituent une menace pour la sûreté internationale et intérieure,

CROYANT qu'il est nécessaire d'adopter des dispositions complémentaires à celles de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, portant sur les actes illicites de capture ou d'exercice du contrôle d'aéronefs,

Sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE 1^{er}

1. L'article 1^{er} de la Convention est remplacé par le texte suivant :

1. Commet une infraction toute personne qui illicitement et intentionnellement s'empare d'un aéronef ou exerce le contrôle d'un aéronef en service par la force ou toute autre forme d'intimidation.¹

¹ Le paragraphe 1 a été amendé pour mettre l'accent sur l'infraction de capture ou d'exercice du contrôle d'un aéronef. La menace de commettre une telle infraction a été placée dans un paragraphe distinct. Le champ d'application de l'infraction a également été élargi pour s'appliquer aux aéronefs « en service » afin de tenir compte des situations où un aéronef est capturé ou le contrôle illicite est exercé sur lui avant qu'il ne soit « en vol ». L'infraction est limitée par le chapeau qui exige qu'il doit s'agir d'une capture illicite et intentionnelle conforme à la formulation utilisée dans la Convention de Montréal. La formulation de l'infraction de cette manière garantit également que l'infraction de « menace de capture d'un aéronef » n'est pas limitée au moment où un aéronef est « en vol » et n'est pas non plus limitée à une personne se trouvant à bord d'un aéronef, qui fait une menace une fois que l'aéronef est « en vol ».

2. Le texte suivant est ajouté en tant que nouveau paragraphe 2 de l'article 1^{er} :

2. Commet également une infraction toute personne qui menace de commettre une infraction visée au paragraphe 1 à condition qu'un État partie puisse autoriser une défense fondée sur la crédibilité de la menace.²

3. Le texte suivant est ajouté en tant que paragraphe 3 de l'article 1^{er} :

3. Commet également une infraction toute personne qui :

- a) tente de commettre une infraction visée au paragraphe 1 du présent article, ou
- b) organise la commission d'une infraction visée aux paragraphes 1, 2 ou 3, alinéa a), du présent article ou donne l'ordre à d'autres personnes de la commettre,³ ou
- c) est le complice d'une personne qui commet une infraction visée aux paragraphes 1, 2 ou 3, alinéa a), du présent article, ou
- d) contribue de toute autre manière à la commission de l'une ou plusieurs des infractions visées aux paragraphes 1, 2 ou 3, alinéa a), du présent article par un groupe de personnes agissant de concert, cette contribution étant délibérée et faite soit :
 - 1) pour faciliter l'activité criminelle du groupe ou en servir le but, lorsque cette activité ou ce but suppose la commission d'une infraction visée aux paragraphes 1, 2 ou 3, alinéa a), du présent article, soit
 - 2) en sachant que le groupe a l'intention de commettre une infraction visée aux paragraphes 1, 2 ou 3, alinéa a), du présent article⁴ ; ou
- e) s'entend avec une ou plusieurs autres personnes pour commettre une infraction visée aux paragraphes 1, 2 ou 3, alinéa a), du présent article, que l'infraction qui fait l'objet de l'accord soit elle-même commise ou non.⁵

² La séparation de l'infraction de « menace de commettre... » du paragraphe 1 élargit le champ d'application de la Convention et évite la carence qui se trouvait dans la Convention de La Haye qui considérait comme infraction uniquement le cas où la personne qui fait la menace se trouve à bord de l'aéronef en vol au moment où la menace est faite. Ce texte est une adaptation de l'article 2, paragraphe 2, de la Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire et de l'article 3 *bis* de la Convention SUA de 2005. Plutôt que de faire de la formulation « dans des circonstances qui indiquent la crédibilité de la menace » un élément de l'infraction, de l'avis de l'auteur, il est préférable de prévoir une disposition sur l'infraction qui prévoit une défense concernant la crédibilité des circonstances dans lesquelles la menace a été faite.

³ Cette infraction se trouve dans l'article 2 de la Convention de 1997 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif, à l'article 2 de la Convention de 1999 sur le financement du terrorisme, à l'article 3 *quater* de la Convention SUA de 2005, et à l'article 2 de la Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire.

⁴ Ce texte est basé sur l'article 3 *quater* de la Convention SUA de 2005. Des dispositions similaires se trouvent également à l'article 2, paragraphe 3, alinéa c), de la Convention de 1997 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif et à l'article 2, paragraphe 4, alinéa c), de la Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire.

⁵ Le texte est une version simplifiée de celui qui se trouve à l'article 5, paragraphe 1, alinéa a), sous-alinéa 1) de la Convention de 2000 sur le crime transnational organisé.

LC/SC-NET-WP/2
Pièce jointe B

ARTICLE 2

Dans l'article 2 de la Convention le mot « infraction » est remplacé par « infractions »

ARTICLE 3

Le paragraphe 1 de l'article 3 de la Convention est amendé comme suit :

1. Aux fins de la présente Convention,
 - a) un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.
 - b) un aéronef est considéré comme en service depuis le début de sa préparation avant le vol par le personnel au sol ou par l'équipage pour un vol déterminé jusqu'à vingt-quatre heures après tout atterrissage ; la période de service comprend, dans tous les cas, toute la période durant laquelle l'aéronef est en vol, telle que définie à l'alinéa a) du présent article.

ARTICLE 4

Le texte suivant est ajouté en tant qu'article 3 bis de la Convention :

1. Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur les autres droits, obligations et responsabilités des États et des individus en vertu du droit international, en particulier des buts et principes de la Charte des Nations Unies et du droit international humanitaire.
2. La présente Convention ne s'applique pas aux activités des forces armées en période de conflits armés, au sens donné à ces termes en droit international humanitaire, qui sont régies par ce droit, ni aux activités menées par les forces militaires d'un État dans l'exercice de leurs fonctions officielles en tant qu'elles sont régies par d'autres règles de droit international.⁶

⁶ Ce texte est conforme à la Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire, à la Convention SUA de 2005 et à la Convention de 1997 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif. Il a été placé après l'article 3 car cette disposition se rapporte à l'application de la Convention. Ceci est conforme à la Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire et à la Convention SUA de 2005.

ARTICLE 5**L'article 4 de la Convention est remplacé par le texte suivant :**

1. Tout État partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions, ainsi que de tout autre acte de violence dirigé contre les passagers ou l'équipage et commis par l'auteur présumé de l'infraction en relation directe avec celle-ci dans les cas suivants :

- a) si elle est commise sur le territoire de cet État ;⁷
- b) si elle est commise à bord d'un aéronef immatriculé dans cet État ;
- c) si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé de l'infraction se trouvant encore à bord ;
- d) si l'infraction est commise à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans ledit État ;
- e) si l'infraction est commise par un ressortissant de cet État.⁸

2. Un État partie peut également établir sa compétence pour connaître d'une telle infraction dans les cas suivants :

- a) si l'infraction est commise contre un ressortissant de cet État ;⁹
- b) si l'infraction est commise par une personne apatride qui a sa résidence habituelle sur le territoire de cet État.¹⁰

3. Lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci, chaque État partie informe le dépositaire de la compétence qu'il a établie en vertu de sa législation interne conformément au paragraphe 2 du présent article. En cas de modification, l'État partie concerné informe immédiatement le dépositaire.¹¹

⁷ Cette base de compétence se trouve à l'article 5 de la Convention de Montréal et devrait aussi être incluse ici pour élargir les bases de compétence obligatoires conformément à l'élargissement du champ d'application des infractions à l'article 1^{er}.

⁸ Cette base de compétence est obligatoire dans les instruments suivants : Convention de 1997 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif, Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire, Convention de 1980 pour la protection physique des matières nucléaires, Convention de 1999 sur le financement du terrorisme, Convention de 1979 contre la prise d'otages ainsi que la Convention SUA de 1988 et le Protocole sur les plates-formes fixes.

⁹ Cette base de compétence est facultative dans les instruments suivants : Convention de 1997 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif, Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire, Convention de 1979 contre la prise d'otages ainsi que la Convention SUA de 1988 et le Protocole sur les plates-formes fixes.

¹⁰ Cette base de compétence est facultative dans les instruments suivants : Convention de 1997 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif, Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire, Convention de 1999 sur le financement du terrorisme, Convention de 1979 contre la prise d'otages ainsi que la Convention SUA de 1988 et le Protocole sur les plates-formes fixes.

¹¹ Cette disposition est incluse là où il y a des bases de compétence facultatives. De légères variations de ce texte se trouvent dans les instruments suivants : Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire, Convention de 1997 pour la répression d'attentats terroristes à l'explosif et Convention de 1999 sur le financement du terrorisme.

LC/SC-NET-WP/2

Pièce jointe B

4. Chaque État partie adopte également les mesures qui peuvent être nécessaires pour établir sa compétence en ce qui concerne les infractions visées à l'article 1^{er} dans le cas où l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur son territoire et où il ne l'extrade pas vers l'un quelconque des États mentionnés aux paragraphes 1 ou 2 du présent article.

5. La présente Convention n'exclut l'exercice d'aucune compétence pénale établie par un État partie conformément à son droit interne.

ARTICLE 6

Le paragraphe 4 de l'article 6 de la Convention est amendé comme suit :

4. Lorsqu'un État a placé une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention ainsi que les circonstances qui la justifient les États qui ont établi leur compétence conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 4, et, s'il le juge opportun, tous autres États intéressés. L'État qui procède à l'enquête préliminaire visée au paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits États et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

ARTICLE 7

Le texte suivant est ajouté en tant qu'article 7 bis :

Toute personne placée en détention ou contre laquelle toute autre mesure est prise ou une procédure est engagée en vertu de la présente Convention se voit garantir un traitement équitable et tous les droits et garanties conformes à la législation de l'État sur le territoire duquel elle se trouve et aux dispositions applicables du droit international, y compris celles qui ont trait aux droits de l'homme.¹²

ARTICLE 8

- 1. Aux paragraphes 1 et 3 de l'article 8, supprimer « an » (dans le texte anglais).**
- 2. Aux paragraphes 1, 2, 3 et 4 de l'article 8, remplacer « l'infraction » par « les infractions ».**
- 3. Au paragraphe 4 de l'article 8, insérer « Chacune des » au début du paragraphe.**
- 4. Au paragraphe 4 de l'article 8, les éléments suivants devraient être ajoutés à la fin du paragraphe « alinéas b), c), d) et e) ».**

¹² Ce texte est conforme à celui de la Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire, de la Convention SUA de 2005 et de la Convention de 1997 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif. Cette disposition a été placée après la disposition sur l'extradition ou les poursuites conformément à la Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire et à la Convention SUA de 2005.

5. Le texte suivant est ajouté en tant qu'article 8 bis :

Aucune des infractions visées à l'article 1^{er} ne sera considérée aux fins d'extradition ou d'entraide judiciaire comme une infraction politique ou comme une infraction liée à une infraction politique ou comme une infraction inspirée par des motifs politiques. En conséquence, une demande d'extradition ou d'entraide judiciaire fondée sur une telle infraction ne peut être refusée au seul motif qu'elle concerne une infraction politique ou une infraction liée à une infraction politique ou une infraction inspirée par des motifs politiques.

6. Le texte suivant est ajouté en tant qu'article 8 ter de la Convention :

Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme impliquant une obligation d'extradition ou d'entraide judiciaire si l'État partie a des raisons sérieuses de croire que la demande d'extradition pour les infractions visées à l'article 1^{er} ou la demande d'entraide concernant de telles infractions a été présentée aux fins de poursuivre ou de punir une personne pour des considérations de race, de religion, de nationalité, d'origine ethnique, d'opinions politiques ou de sexe, ou que donner suite à cette demande porterait préjudice à la situation de cette personne pour l'une quelconque de ces considérations.¹³

ARTICLE 9**Le paragraphe 1 de l'article 9 est amendé comme suit :**

1. Lorsque l'un des actes prévus au paragraphe 1 de l'article 1^{er} est accompli ou sur le point d'être accompli, les États parties prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.

ARTICLE 10

Le mot « l'infraction » est remplacé par les « les infractions ».

ARTICLE 11**Le texte suivant est ajouté en tant qu'article 10 bis de la Convention :**

¹³ Ce texte est conforme au texte de la Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire, la Convention SUA de 2005 et la Convention de 1997 pour la répression d'attentats terroristes à l'explosif. Les articles 8 bis et 8 ter ont été placés consécutivement après les dispositions sur l'extradition. Cela est conforme à la Convention SUA de 2005. La Convention de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire et la Convention de 1997 pour la répression d'attentats terroristes à l'explosif placent toutes les deux cette disposition après la disposition sur l'entraide judiciaire. Cependant, dans la Convention de La Haye, cette disposition apparaît plus loin dans le texte. De l'avis de l'auteur, le texte devrait donc venir après les dispositions sur l'extradition.

LC/SC-NET-WP/2

Pièce jointe B

Tout État partie qui a lieu de croire que l'une des infractions prévues à l'article 1^{er} sera commise fournit, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession aux États qui a son avis seraient les États visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 4.¹⁴

¹⁴ Cette disposition se trouve dans l'article 12 de la Convention de Montréal et actualise la Convention de La Haye en exigeant que les États fournissent des renseignements lorsqu'ils croient qu'une infraction sera commise.

APPENDICE 4**CONVENTION DE MONTRÉAL DE 1971 AMENDÉE PAR LE PROTOCOLE DE 1988
COMPORTANT LES MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR LE
SOUS-COMITÉ SPÉCIAL DU COMITÉ JURIDIQUE**

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

CONSIDÉRANT que les actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services aériens et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile,

CONSIDÉRANT que de tels actes les préoccupent gravement,

CONSIDÉRANT que, dans le but de prévenir ces actes, il est urgent de prévoir des mesures appropriées en vue de la punition de leurs auteurs,

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS SUIVANTES :

ARTICLE 1^{er}

1. Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement :
 - a) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ;
 - b) détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;
 - c) place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;
 - d) détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne ou d'autres systèmes nécessaires pour l'exploitation aérienne¹ ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol ;
 - e) communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol-;
 - f) utilise un aéronef en service d'une manière susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts substantiels à des biens ou à l'environnement ;

¹ Note du Secrétariat. Cette modification a peut-être une incidence sur l'article 4, paragraphes 4 et 5 ; en effet, il faudrait peut-être inclure au paragraphe 4 un renvoi à l'alinéa d) parce que les « autres systèmes nécessaires pour la navigation aérienne » diffèrent des installations et services de navigation aérienne.

- g) [libère] [décharge] à partir d'un aéronef en service des matières chimiques toxiques, explosives, radioactives, biologiques, ou nucléaires [ou d'autres matières potentiellement mortelles] [ou des substances semblables] d'une manière susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts substantiels à des biens ou à l'environnement ; ou
- h) utilise contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service des matières chimiques toxiques, explosives, radioactives, biologiques, ou nucléaires [ou d'autres matières potentiellement mortelles] [ou des substances semblables] d'une manière susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts substantiels à des biens [ou à l'environnement].

1 *bis*. Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement, à l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme :

- a) accomplit à l'encontre d'une personne, dans un aéroport servant à l'aviation civile internationale, un acte de violence qui cause ou est de nature à causer des blessures graves ou la mort ; ou
- b) détruit ou endommage gravement les installations d'un aéroport servant à l'aviation civile internationale ou des aéronefs qui ne sont pas en service et qui se trouvent dans l'aéroport, ou interrompt les services de l'aéroport,

si cet acte compromet ou est de nature à compromettre la sécurité dans cet aéroport.

1 *ter*. Commet également une infraction toute personne qui menace[, dans des circonstances qui indiquent la crédibilité de la menace,] de commettre l'une des infractions énumérées au paragraphe 1 ou une infraction visée au paragraphe 1 *bis*.

2. Commet également une infraction pénale toute personne qui[, intentionnellement] :

- a) tente de commettre l'une des infractions énumérées visées² au paragraphe 1 ou 1 *bis*, du présent article ; ou
- b) organise ou fait commettre par d'autres personnes une infraction visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a), du présent article ; ou
- ~~b) c)~~ est le complice d'une personne qui commet ~~ou tente de commettre l'une de ces infractions~~ une infraction visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a), du présent article.

3. Chaque État partie confère aussi le caractère d'infractions pénales, que les infractions visées aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a), du présent article soient ou non effectivement commises ou tentées, à l'un ou l'autre des actes suivants ou aux deux :

² Note du Secrétariat : Il a été souligné au sein du Sous-Comité que, dans les projets de protocoles et les conventions, il faudrait harmoniser les termes anglais « contained » proposé par le Rapporteur et « mentioned » utilisé dans le texte original des deux conventions. Dans les projets figurant aux Appendices 4 et 5, on utilise pour le moment le terme « set forth », tel qu'il figure dans la Convention SUA. La version française des projets contient le terme « visé ».

-
-
- a) s'entendre avec une ou plusieurs autres personnes en vue de commettre une infraction visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a), du présent article et, lorsque le droit interne l'exige, impliquant un acte commis par un des participants en vertu de cette entente ; ou
 - b) contribuer de toute autre manière à la perpétration d'une ou plusieurs des infractions visées aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a), du présent article par un groupe de personnes agissant de concert, délibérément et :
 - 1) soit pour faciliter l'activité criminelle générale du groupe ou servir le but de celui-ci, lorsque cette activité ou ce but suppose la perpétration d'une infraction visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a), du présent article ;
 - 2) soit en sachant que le groupe a l'intention de commettre une infraction visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2, alinéa a), du présent article.

ARTICLE 2

Aux fins de la présente convention :

- a) un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement ; en cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord ;
- b) un aéronef est considéré comme étant 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 ; la période de service s'étend en tout état de cause à la totalité du temps pendant lequel l'aéronef se trouve en vol au sens de l'alinéa a) du présent paragraphe ;
- c) les « installations et services de navigation aériennes » comprennent les signaux, données, renseignements ou systèmes nécessaires à la navigation de l'aéronef ;
- d) « matières biologiques » s'entend des agents microbiens ou autres agents biologiques, ou toxines, quels qu'en soient l'origine ou le mode de fabrication ;
- e) « produit chimique toxique » s'entend de tout produit chimique qui, par son action chimique sur des processus biologiques, peut provoquer chez les êtres humains ou les animaux la mort, une incapacité temporaire ou des dommages permanents. Cela comprend tous les produits chimiques, quels qu'en soient l'origine ou le mode de fabrication, qu'ils soient obtenus dans des installations, dans des munitions ou ailleurs ;
- f) « matière radioactive » s'entend de toute matière nucléaire ou autre substance radioactive contenant des nucléides qui se désintègrent spontanément (processus accompagné de l'émission d'un ou plusieurs types de rayonnements ionisants tels que les rayons alpha, bêta et gamma et les neutrons), et qui pourraient, du fait de leurs propriétés radiologiques ou fissiles, causer la mort, des dommages corporels graves ou des dommages substantiels aux biens ou à l'environnement ;

- g) « matières nucléaires » s'entend du plutonium, à l'exception du plutonium dont la concentration isotopique en plutonium 238 dépasse 80 % ; de l'uranium 233 ; de l'uranium enrichi en isotope 235 ou 233 ; de l'uranium contenant le mélange d'isotopes qui se trouve dans la nature autrement que sous la forme de minerai ou de résidu de minerai ; ou de toute autre matière contenant un ou plusieurs de ces éléments précités ;
- h) « uranium enrichi en isotope 235 ou 233 » s'entend de l'uranium contenant soit l'isotope 235, soit l'isotope 233, soit ces deux isotopes, en quantité telle que le rapport entre les teneurs isotopiques pour la somme de ces deux isotopes et l'isotope 238 est supérieur au rapport entre l'isotope 235 et l'isotope 238 dans l'uranium naturel.]

ARTICLE 3

Tout État ~~contractant~~ partie s'engage à réprimer de peines sévères les infractions ~~énumérées~~ visées à l'article 1^{er}.

ARTICLE 4

1. La présente convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

2. Dans les cas visés aux alinéas a), b), c), ~~et e)~~, f), g) et h) du paragraphe 1 de l'article 1^{er}, la présente convention, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou d'un aéronef en vol intérieur, ne s'applique que :

- a) si le lieu réel ou prévu du décollage ou de l'atterrissage de l'aéronef est situé hors du territoire de l'État d'immatriculation de cet aéronef ; ou
- b) si l'infraction est commise sur le territoire d'un État autre que l'État d'immatriculation de l'aéronef.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 du présent article, dans les cas visés aux alinéas a), b), c), ~~et e)~~, f), g) et h) du paragraphe 1 de l'article 1^{er}, la présente convention s'applique également si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un État autre que l'État d'immatriculation de l'aéronef.

4. En ce qui concerne les États visés à l'article 9 et dans les cas ~~prévus~~ visés aux alinéas a), b), c) et e) du paragraphe 1 de l'article 1^{er}, la présente convention ne s'applique pas si les lieux mentionnés à l'alinéa a) du paragraphe 2 du présent article sont situés sur le territoire d'un seul des États visés à l'article 9, à moins que l'infraction soit commise ou que l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction soit découvert sur le territoire d'un autre État.

5. Dans les cas visés à l'alinéa d) du paragraphe 1 de l'article 1^{er}, la présente convention ne s'applique que si les installations et services de navigation aérienne sont utilisés pour la navigation aérienne internationale.

6. Les dispositions des paragraphes 2, 3, 4 et 5 du présent article s'appliquent également dans les cas prévus au paragraphe 2 de l'article 1^{er}.

ARTICLE 4 bis

1. Aucune disposition de la présente convention ne modifie les autres droits, obligations et responsabilités qui découlent pour les États et les individus du droit international, et en particulier des buts et principes de la Charte des Nations Unies et du droit international humanitaire.

2. Les activités des forces armées en période de conflit armé, au sens donné à ces termes en droit international humanitaire, qui sont régies par ce droit, ne sont pas régies par la présente convention, et les activités accomplies par les forces armées d'un État dans l'exercice de leur fonctions officielles, en tant qu'elles sont régies par d'autres règles de droit international, ne sont pas régies non plus par la présente convention.

ARTICLE 5

1. Tout État ~~contractant~~ partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions dans les cas suivants :

- a) si l'infraction est commise sur le territoire de cet État ;
- b) si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef immatriculé dans cet État ;
- c) si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé de l'infraction encore à bord ;
- d) si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a son principal établissement, ou à défaut sa résidence permanente, dans ledit État ;
- e) si l'infraction est commise par un ressortissant de cet État.

2. Un État partie peut également établir sa compétence aux fins de connaître de ces infractions dans les cas suivants :

- a) si l'infraction est commise contre un ressortissant de cet État ;
- b) si l'infraction est commise par un apatride qui a sa résidence habituelle sur le territoire de cet État.

3. Lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation du présent Protocole³ ou de l'adhésion à celui-ci, chaque État partie informe le dépositaire de la compétence qu'il a établie en vertu de sa législation nationale conformément au paragraphe 2 du présent article. En cas de modification, l'État partie concerné en informe immédiatement le dépositaire.

³ Note du Secrétariat : Le terme « Protocole » devra éventuellement être remplacé s'il est décidé d'adopter les textes intégrés des conventions figurant aux Appendices 4 et 5. Ou bien on pourra utiliser le texte du Protocole SUA qui se lit : « Tout État partie qui a établi sa compétence pour les cas visés au paragraphe 2, le notifie au [dépositaire]. Si ledit État partie abroge ensuite cette législation, il le notifie au [dépositaire]. »

~~2~~ 4. Tout État ~~contractant~~ partie prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions visées à l'article 1^{er}, paragraphes 1 ~~a, b et c~~ 1 *ter*, et à l'article 1^{er}, paragraphe 2, pour autant que ce dernier paragraphe concerne lesdites infractions, dans le cas où l'auteur présumé de l'une d'elles se trouve sur son territoire et où ledit État ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers l'un des États visés au paragraphe 1 ~~ou 2~~ du présent article.

~~2 bis~~ 5. Tout État ~~contractant~~ partie prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions visées à l'article 1^{er}, paragraphes 1 *bis* et 1 *ter*, et à l'article 1^{er}, paragraphe 2, pour autant que ce dernier paragraphe concerne lesdites infractions, dans le cas où l'auteur présumé de l'une d'elles se trouve sur son territoire et où ledit État ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers l'un des États visés au paragraphe 1, alinéa a) ~~ou alinéa e)~~, ou au paragraphe 2 du présent article.

~~3~~ 6. La présente convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

ARTICLE 6

1. S'il estime que les circonstances le justifient, tout État ~~contractant~~ partie sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit État; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

2. Ledit État procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe 1 du présent article peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'État dont elle a la nationalité; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.

4. Lorsqu'un État a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, les États ~~mentionnés au paragraphe 1~~ qui auraient autrement établi leur compétence conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 5, ~~l'État dont la personne détenue a la nationalité~~ et, s'il le juge opportun, tous autres États intéressés. L'État qui procède à l'enquête préliminaire visée au paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits États et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

ARTICLE 7

L'État ~~contractant~~ partie sur le territoire duquel l'auteur présumé de l'une des infractions est découvert, s'il n'extrade pas ce dernier, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave conformément aux lois de cet État.

ARTICLE 7 bis

Toute personne placée en détention ou contre laquelle toute autre mesure est prise ou une procédure est engagée en vertu de la présente convention se voit garantir un traitement équitable et tous les droits et garanties conformes à la législation de l'État sur le territoire duquel elle se trouve et aux dispositions applicables du droit international, y compris celles qui ont trait aux droits de l'homme.

ARTICLE 8

1. Les infractions sont de plein droit comprises comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre États ~~contractants~~ parties. Les États ~~contractants~~ parties s'engagent à comprendre les infractions comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.

2. Si un État ~~contractant~~ partie qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre État ~~contractant~~ partie avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, il a la latitude de considérer la présente convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne les infractions. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'État requis.

3. Les États ~~contractants~~ parties qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent les infractions comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'État requis.

4. Entre États ~~contractants~~ parties, les infractions sont considérées aux fins d'extradition comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire des États tenus d'établir leur compétence en vertu des alinéas b), c), ~~et d)~~ ~~et e)~~ du paragraphe 1 de l'article 5.

ARTICLE 8 bis

Aucune des infractions visées à l'article 1^{er} ne sera considérée, aux fins d'extradition ou d'entraide judiciaire, comme une infraction politique, comme une infraction liée à une infraction politique ou comme une infraction inspirée par des motifs politiques. En conséquence, une demande d'extradition ou d'entraide judiciaire fondée sur une telle infraction ne peut être refusée au seul motif qu'elle concerne une infraction politique, une infraction liée à une infraction politique ou une infraction inspirée par des motifs politiques.

ARTICLE 8 ter

Aucune disposition de la présente convention ne doit être interprétée comme impliquant une obligation d'extradition ou d'entraide judiciaire, si l'État partie requis a des raisons sérieuses de croire que la demande d'extradition pour les infractions visées à l'article 1^{er} ou la demande d'entraide judiciaire concernant de telles infractions a été présentée aux fins de poursuivre ou de punir une personne pour des considérations de race, de religion, de nationalité, d'origine ethnique, d'opinions politiques ou de sexe, ou que donner suite à cette demande porterait un préjudice à la situation de cette personne pour l'une quelconque de ces considérations.

ARTICLE 9

Les États ~~contractants~~ ~~parties~~ qui constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation qui exploitent des aéronefs faisant l'objet d'une immatriculation commune ou internationale désignent, pour chaque aéronef, suivant les modalités appropriées, l'État qui exerce la compétence et aura les attributions de l'État d'immatriculation aux fins de la présente convention. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui en informera tous les États parties à la présente convention.

ARTICLE 10

1. Les États ~~contractants~~ ~~parties~~ s'engagent, conformément au droit international et national, à s'efforcer de prendre les mesures raisonnables en vue de prévenir les infractions visées à l'article 1^{er}.

2. Lorsque le vol d'un aéronef a été retardé ou interrompu du fait de la perpétration de l'une des infractions ~~prévues~~ ~~visées~~ à l'article 1^{er}, tout État ~~contractant~~ ~~partie~~ sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les passagers ou l'équipage facilite aux passagers et à l'équipage la poursuite de leur voyage aussitôt que possible. Il restitue sans retard l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

ARTICLE 11

1. Les États ~~contractants~~ ~~parties~~ s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative aux infractions. Dans tous les cas, la loi applicable pour l'exécution d'une demande d'entraide est celle de l'État requis.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe 1 du présent article n'affectent pas les obligations découlant des dispositions de tout autre traité de caractère bilatéral ou multilatéral qui régit ou régira, en tout ou en partie, le domaine de l'entraide judiciaire en matière pénale.

ARTICLE 12

Tout État ~~contractant~~ ~~partie~~ qui a lieu de croire que l'une des infractions ~~prévues~~ ~~visées~~ à l'article 1^{er} sera commise fournit, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession aux États qui à son avis seraient les États visés ~~au paragraphe 1~~ aux paragraphes 1 et 2 de l'article 5.

ARTICLE 13

Tout État ~~contractant~~ ~~partie~~ communique aussi rapidement que possible au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession relatifs :

- a) aux circonstances de l'infraction ;
- b) aux mesures prises en application du paragraphe 2 de l'article 10 ;

-
- c) aux mesures prises à l'égard de l'auteur ou de l'auteur présumé de l'infraction et notamment au résultat de toute procédure d'extradition ou de toute autre procédure judiciaire.

ARTICLE 14

1. Tout différend entre des États ~~contractants~~ parties 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. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

2. Chaque État pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente convention ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres États ~~contractants~~ parties ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout État ~~contractant~~ partie qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout État ~~contractant~~ partie qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée aux gouvernements dépositaires.

APPENDICE 5**CONVENTION DE LA HAYE COMPORTANT LES AMENDEMENTS PROPOSÉS
PAR LE SOUS-COMITÉ SPÉCIAL DU COMITÉ JURIDIQUE****PRÉAMBULE**

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

CONSIDÉRANT que les actes illicites de capture ou d'exercice du contrôle d'aéronefs en ~~vol~~ ~~service~~ compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services aériens et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile,

CONSIDÉRANT que de tels actes les préoccupent gravement,

CONSIDÉRANT que, dans le but de prévenir ces actes, il est urgent de prévoir des mesures appropriées en vue de la punition de leurs auteurs,

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS SUIVANTES :

Article 1^{er}

~~Commet une infraction pénale (ci après dénommée «l'infraction») toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol,~~

~~a) illicitement et par violence ou menace de violence s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes, ou~~

~~b) est le complice d'une personne qui commet ou tente de commettre l'un de ces actes.~~

1. Commet une infraction toute personne qui, illicitement et intentionnellement, s'empare d'un aéronef en service ou en exerce le contrôle par violence [contrainte] ou menace de violence, ou par toute autre forme d'intimidation.

2. Commet également une infraction toute personne qui menace[, dans des circonstances qui indiquent la crédibilité de la menace,] de commettre une infraction visée au paragraphe 1.

3. Commet également une infraction toute personne qui[, intentionnellement] :

a) tente de commettre une infraction visée au paragraphe 1 du présent article ; ou

b) organise ou fait commettre par d'autres personnes une infraction visée aux paragraphes 1, 2 ou 3, alinéa a), du présent article ; ou

c) est le complice d'une personne qui commet une infraction visée aux paragraphes 1, 2 ou 3, alinéa a), du présent article.

4. Chaque État partie confère aussi le caractère d'infractions pénales, que les infractions visées aux paragraphes 1, 2 ou 3, alinéa a), du présent article soient ou non effectivement commises ou tentées, à l'un ou l'autre des actes suivants ou aux deux :

- a) s'entendre avec une ou plusieurs autres personnes en vue de commettre une infraction visée aux paragraphes 1, 2 ou 3, alinéa a), du présent article et, lorsque le droit interne l'exige, impliquant un acte commis par un des participants en vertu de cette entente ; ou
- b) contribuer de toute autre manière à la perpétration d'une ou plusieurs des infractions visées aux paragraphes 1, 2 ou 3, alinéa a), du présent article par un groupe de personnes agissant de concert, délibérément et :
 - 1) soit pour faciliter l'activité criminelle générale du groupe ou servir le but de celui-ci, lorsque cette activité ou ce but suppose la perpétration d'une infraction visée aux paragraphes 1, 2 ou 3, alinéa a), du présent article ;
 - 2) soit en sachant que le groupe a l'intention de commettre une infraction visée aux paragraphes 1, 2 ou 3, alinéa a), du présent article.

Article 2

Tout État ~~contractant~~ partie s'engage à réprimer l'infraction de peines sévères.

Article 3

1. Aux fins de la présente convention,
 - a) un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord ;
 - b) un aéronef est considéré comme étant 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 ; la période de service s'étend en tout état de cause à la totalité du temps pendant lequel l'aéronef se trouve en vol au sens de l'alinéa a) du présent article.
2. La présente convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.
3. La présente convention ne s'applique que si le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise est situé hors du territoire de l'État d'immatriculation de cet aéronef, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou d'un aéronef en vol intérieur.

4. Dans les cas prévus visés à l'article 5, la présente convention ne s'applique pas si le lieu de décollage et le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise sont situés sur le territoire d'un seul des États mentionnés audit article.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les articles 6, 7, 8 et 10 sont applicables, quel que soit le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef, si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un État autre que l'État d'immatriculation dudit aéronef.

Article 3 bis

1. Aucune disposition de la présente convention ne modifie les autres droits, obligations et responsabilités qui découlent pour les États et les individus du droit international, et en particulier des buts et principes de la Charte des Nations Unies et du droit international humanitaire.

2. Les activités des forces armées en période de conflit armé, au sens donné à ces termes en droit international humanitaire, qui sont régies par ce droit, ne sont pas régies par la présente convention, et les activités accomplies par les forces armées d'un État dans l'exercice de leur fonctions officielles, en tant qu'elles sont régies par d'autres règles de droit international, ne sont pas régies non plus par la présente convention.

Article 4

1. Tout État contractant partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître de l' des infractions, ainsi que de tout autre acte de violence dirigé contre les passagers ou l'équipage et commis par l'auteur présumé de l' des infractions en relation directe avec celles-ci, dans les cas suivants :

- a) si l'infraction est commise sur le territoire de cet État ;
- a) b) si l'infraction est commise [à l'encontre ou] à bord d'un aéronef immatriculé dans cet État ;
- b) c) si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé de l'infraction encore à bord ;
- e) d) si l'infraction est commise [à l'encontre ou] à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a son principal établissement, ou à défaut sa résidence permanente, dans ledit État ;
- e) si l'infraction est commise par un ressortissant de cet État.

2. Un État partie peut également établir sa compétence aux fins de connaître d'une telle infraction dans les cas suivants :

- a) si l'infraction est commise contre un ressortissant de cet État ;
- b) si l'infraction est commise par un apatride qui a sa résidence habituelle sur le territoire de cet État.

3. Lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation du présent Protocole¹ ou de l'adhésion à celui-ci, chaque État partie informe le dépositaire de la compétence qu'il a établie en vertu de sa législation interne conformément au paragraphe 2 du présent article. En cas de modification, l'État partie concerné informe immédiatement le dépositaire.

~~2.~~ 4. Tout État ~~contractant~~ partie prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître ~~de l'~~ des infractions visées à l'article 1^{er} dans le cas où l'auteur présumé de celles-ci se trouve sur son territoire et où ledit État ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers l'un des États visés au paragraphe 1 ~~ou 2~~ du présent article.

~~3.~~ 5. La présente convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément au droit national.

Article 5

Les États ~~contractants~~ parties qui constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et qui exploitent des aéronefs faisant l'objet d'une immatriculation commune ou internationale désignent, pour chaque aéronef, suivant les modalités appropriées, l'État qui exerce la compétence et aura les attributions de l'État d'immatriculation aux fins de la présente convention. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui en informera tous les États parties à la présente convention.

Article 6

1. S'il estime que les circonstances le justifient, tout État ~~contractant~~ partie sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit État ; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

2. Ledit État procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe 1 du présent article peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'État dont elle a la nationalité ; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.

4. Lorsqu'un État a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, ~~l'État d'immatriculation de l'aéronef, l'État mentionné à l'article 4, paragraphe 1, alinéa c, l'État dont la personne détenue a la nationalité~~ les États qui auraient autrement établi leur compétence conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 4, et, s'il le juge opportun, tous autres États intéressés. L'État qui procède à l'enquête préliminaire visée au paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits États et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

¹ Voir Note 3 de l'Appendice 4.

Article 7

L'État **contractant partie** sur le territoire duquel l'auteur présumé de l'infraction est découvert, s'il n'extrade pas ce dernier, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave conformément aux lois de cet État.

Article 7 bis

Toute personne placée en détention ou contre laquelle toute autre mesure est prise ou une procédure est engagée en vertu de la présente convention se voit garantir un traitement équitable et tous les droits et garanties conformes à la législation de l'État sur le territoire duquel elle se trouve et aux dispositions applicables du droit international, y compris celles qui ont trait au droit international des droits de l'homme.

Article 8

1. L'infraction est de plein droit comprise comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre États **contractants parties**. Les États **contractants parties** s'engagent à comprendre l'infraction comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.

2. Si un État **contractant partie** qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre État **contractant partie** avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, il a la latitude de considérer la présente convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne l'infraction. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'État requis.

3. Les États **contractants parties** qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent l'infraction comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'État requis.

4. Entre États **contractants parties**, l'infraction est considérée aux fins d'extradition comme ayant été commise tant au lieu de sa perpétration que sur le territoire des États tenus d'établir leur compétence en vertu de l'article 4, paragraphe 1, alinéas b), c), d) et e).

Article 8 bis

Aucune des infractions visées à l'article 1^{er} ne sera considérée, aux fins d'extradition ou d'entraide judiciaire, comme une infraction politique, comme une infraction liée à une infraction politique ou comme une infraction inspirée par des motifs politiques. En conséquence, une demande d'extradition ou d'entraide judiciaire fondée sur une telle infraction ne peut être refusée au seul motif qu'elle concerne une infraction politique, une infraction liée à une infraction politique ou une infraction inspirée par des motifs politiques.

Article 8 ter

Aucune disposition de la présente convention ne doit être interprétée comme impliquant une obligation d'extradition ou d'entraide judiciaire si l'État partie requis a des raisons sérieuses de croire que la demande d'extradition pour les infractions visées à l'article 1^{er} ou la demande d'entraide concernant de telles infractions a été présentée aux fins de poursuivre ou de punir une personne pour des considérations de race, de religion, de nationalité, d'origine ethnique, d'opinions politiques ou de sexe, ou que donner suite à cette demande porterait préjudice à la situation de cette personne pour l'une quelconque de ces considérations.

Article 9

1. Lorsque l'un des actes prévus visés à l'article 1^{er}, alinéa a paragraphe 1, est accompli ou sur le point d'être accompli, les États contractants parties prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.

2. Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout État contractant partie sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les passagers ou l'équipage facilite aux passagers et à l'équipage la poursuite de leur voyage aussitôt que possible. Il restitue sans retard l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

Article 10

1. Les États contractants parties s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative à l'infraction et aux autres actes visés à l'article 4. Dans tous les cas, la loi applicable pour l'exécution d'une demande d'entraide est celle de l'État requis.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe 1 du présent article n'affectent pas les obligations découlant des dispositions de tout autre traité de caractère bilatéral ou multilatéral qui régit ou régira, en tout ou en partie, le domaine de l'entraide judiciaire en matière pénale.

Article 10 bis

Tout État partie qui a lieu de croire que l'une des infractions prévues à l'article 1^{er} sera commise fournit, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession aux États qui à son avis seraient les États visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 4.

Article 11

Tout État contractant partie communique aussi rapidement que possible au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession relatifs :

- a) aux circonstances de l'infraction ;
- b) aux mesures prises en application de l'article 9 ;

-
- c) aux mesures prises à l'égard de l'auteur ou de l'auteur présumé de l'infraction et notamment au résultat de toute procédure d'extradition ou de toute autre procédure judiciaire.

Article 12

1. Tout différend entre des États ~~contractants~~ parties 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. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

2. Chaque État pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente convention ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres États ~~contractants~~ parties ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout État ~~contractant~~ partie qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout État ~~contractant~~ partie qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée aux gouvernements dépositaires.

— FIN —

