



NOTE DE TRAVAIL

COMITÉ JURIDIQUE — 34^e SESSION

(Montréal, 9 – 17 septembre 2009)

Point 2 : Examen des rapports du Sous-Comité spécial sur l'élaboration d'un ou de plusieurs instruments portant sur les menaces nouvelles et émergentes

**PROJET DE PROTOCOLE À LA CONVENTION DE MONTRÉAL
INFRACTIONS DE TRANSPORT**

(Note présentée par l'Australie)

1. INTRODUCTION

1.1 Les projets d'amendement de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile (Convention de Montréal) examinés par le Comité juridique de l'OACI en 2009 donneront aux États l'occasion de renforcer le cadre juridique international relatif au transport illicite à bord d'aéronefs civils d'armes de destruction massive et de terroristes fugitifs.

1.2 Nous partageons tous la responsabilité d'agir dans ce domaine. Le Conseil de sécurité a affirmé dans sa Résolution 1540 que la « prolifération des armes nucléaires, chimiques et biologiques (et de leurs vecteurs) menace la paix et la sécurité internationales » et il a reconnu « la nécessité urgente pour tous les États de prendre des mesures supplémentaires et efficaces pour prévenir la prolifération des armes nucléaires, chimiques et biologiques et de leurs vecteurs ». Le Conseil de sécurité a aussi reconnu l'existence d'un lien étroit entre le terrorisme international et le mouvement illégal des armes nucléaires, chimiques et biologiques et de leurs vecteurs. Il a aussi souligné la nécessité de renforcer les efforts de coordination pour contrer cette menace qui pèse sur la sécurité internationale (Résolutions 1456, 1373).

2. PROJETS D'INFRACTIONS

2.1 Les infractions dites de transport qui ont été proposées [article 1^{er}, § 1, alinéas i) et j) du projet de Protocole à la Convention de Montréal] contribueraient à répondre à l'appel du Conseil de sécurité en faveur de la coordination en exigeant des États parties qu'ils criminalisent les actes *intentionnels* et *illicites* ci-après :

- a) transport à bord d'un aéronef civil d'armes biologiques, chimiques et nucléaires et de matières apparentées ;
- b) transport d'un fugitif à bord d'un aéronef civil par une personne qui veut l'aider à éviter d'être poursuivi pour une grave infraction aux termes d'une des conventions des Nations Unies pour la répression du terrorisme.

2.2 Les nouvelles infractions imposeraient une responsabilité criminelle individuelle et seraient fondées sur la conduite (c'est-à-dire l'acte de transporter) ainsi que sur les critères de connaissance et d'intention. Ces éléments devraient être prouvés par le ministère public. Cela signifie que l'infraction *ne couvrirait pas* les actes de témérité concernant le contenu du fret ou la situation d'un passager et *ne viserait pas* une compagnie aérienne qui transporterait à son insu et de manière interdite un article ou une personne.

2.3 Alors que certains instruments internationaux existants traitent d'éléments de ces activités de transport, les infractions correspondantes sont souvent liées à l'intention expresse d'aider à un acte terroriste, ou de causer un dommage ou porter atteinte à la sécurité. Le cadre juridique existant ne couvre pas la totalité de l'infraction envisagée. De plus, les procédures de la sécurité aérienne qui réglementent le transport des marchandises dangereuses ne sont pas exhaustives (car le transport aérien de certains articles visés par l'infraction ne serait pas considéré comme étant dangereux), et elles ne satisfont pas le critère de gravité qui justifierait la criminalisation de ces actes.

2.4 *Définition du terme « transport »*

2.4.1 Le Sous-Comité spécial du Comité juridique sur l'élaboration d'un ou de plusieurs instruments portant sur les menaces nouvelles et émergentes a examiné les définitions possibles du terme « transport » dans le contexte de l'aviation. Il a estimé qu'au lieu d'adopter une définition précise, il serait préférable de décrire la conduite en question par les verbes « transporte, fait transporter ou facilite le transport à bord d'un aéronef » pour veiller à ce que toutes les actions visées constituent des infractions.

2.5 *Définition du terme « armes »*

2.5.1 Les définitions des diverses armes décrites dans l'infraction de transport de matières qui est proposée sont conformes à celles qui figurent dans les conventions pertinentes sur les armements. Cela assure la cohérence des différents régimes juridiques à cet égard.

2.6 *Maintien de clauses existantes*

2.6.1 Les dispositions corrélatives de l'article 4^{ter} du projet de Protocole visent à indiquer clairement les rapports entre le nouvel instrument et les conventions existantes sur les armements. Le premier élément vise à assurer que l'infraction de transport de matières préserve les droits et obligations des parties à la Convention sur les armes biologiques, à la Convention sur les armes chimiques et au Traité de non-prolifération. Le deuxième élément vise à assurer que les infractions liées aux armes nucléaires fassent pendant aux obligations des Parties au Traité de non-prolifération.

2.7 *Accords sur les garanties*

2.7.1 Le projet actuel d'infraction de transport est fondé sur l'infraction de transport visée dans le Protocole de 2005 à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Protocole SUA de 2005). Ce protocole qualifie d'infraction le fait de transporter des matières nucléaires en sachant qu'elles sont destinées à une activité nucléaire non soumise à des garanties en vertu d'un « accord de garanties généralisées de l'AIEA ».

2.7.2 À la réunion du Sous-Comité juridique de février 2008, il a été indiqué que tous les États n'ont pas conclu un accord de garanties généralisées de l'AIEA. Certains qui ne sont pas Parties au Traité de non-prolifération des armes nucléaires (NPT) ont conclu d'autres arrangements de garanties avec l'AIEA. Il a donc été suggéré de remplacer l'expression « un accord de garanties généralisées de l'AIEA » par « un accord de garanties avec l'AIEA », ce qui permettrait aux États qui deviendraient parties au

Protocole mais qui ne sont pas parties au NPT de transporter des matières nucléaires dès lors qu'ils auraient conclu un accord de garanties avec l'AIEA.

2.8 *Transport de fugitifs*

2.8.1 Beaucoup d'États criminalisent déjà les actes décrits dans l'infraction de transport de fugitifs (par exemple le fait d'avoir été « complice par assistance » d'un tel acte), mais il n'est pas certain que les États parties considèrent ces actes comme des infractions commises par de véritables « complices » aux termes des diverses conventions de l'ONU pour la répression du terrorisme, infractions qui tomberaient sous le coup des dispositions sur l'extradition ou l'assistance judiciaire mutuelle. Par exemple, dans certains régimes juridiques, une personne peut aider intentionnellement un fugitif à s'échapper six mois après que l'infraction initiale a été commise, sans pour autant être considérée comme ayant le lien nécessaire avec l'infraction pour être un « complice » au sens normal de ce terme. La nouvelle disposition assurerait le même traitement dans les différents régimes juridiques et indiquerait clairement que les mécanismes de la coopération sont applicables. Cela est compatible avec l'approche de la Convention contre le financement du terrorisme et le serait aussi avec les obligations que nous impose la Résolution 1373 du Conseil de sécurité de « (prendre) les mesures voulues pour empêcher que des actes de terrorisme ne soient commis » et « (veiller) à ce que toutes personnes qui participent (à des) actes de terrorisme ou qui y apportent un appui soient traduites en justice ».

2.8.2 L'infraction proposée ne vise pas à ce que la personne qui est transportée ait été jugée coupable de l'infraction principale. Pour être appréhendée parce qu'elle a commis l'infraction de transport de fugitifs, une personne devrait avoir sciemment aidé un fugitif recherché pour avoir commis une des infractions visées dans les conventions des Nations Unies pour la répression du terrorisme à échapper aux autorités. Cet acte d'assistance est un acte criminel en soi. Il ne dépend pas du fait que le fugitif sera effectivement traduit en justice. Ce qu'il faudra éventuellement montrer, c'est par exemple : a) que l'accusé a transporté le fugitif ; b) qu'un mandat d'arrêt (ou son équivalent) a été lancé contre le fugitif, c'est-à-dire que la personne est effectivement un fugitif ; c) que l'accusé était conscient de cette situation ; et d) que l'accusé avait l'intention d'aider le fugitif à échapper à la justice.

2.8.3 La rédaction de l'article 1 pourrait être modifiée comme suit pour le rendre plus clair :

- 1) Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement :
...
- j) transporte, fait transporter ou facilite le transport d'une autre personne à bord d'un aéronef, ~~sachant que cette personne a commis un acte de qui constitue une infraction énoncée dans les traités figurant à l'Annexe et a l'intention d'aider cette personne à échapper à une poursuite criminelle ou à une condamnation pour avoir commis un acte qui constitue une infraction énoncée dans un des traités cités dans l'Annexe~~ [traités des Nations Unies pour la répression du terrorisme].

2.9 *Répression*

2.9.1 Les infractions de transport ne visent pas à créer une nouvelle base du droit international pour la répression dans le milieu de l'aviation. Il s'agirait de faire en sorte que tous les États parties criminalisent ces actes, que la compétence législative repose sur des bases convenues, et que l'on applique des mécanismes de coopération judiciaire internationale, par exemple l'extradition et l'assistance judiciaire mutuelle.

2.9.2 L'exercice de la compétence en matière de répression serait basé sur le droit aérien international en vigueur consacré dans la Convention de Chicago. Ainsi, les présentes propositions traduisent les usages actuels repris dans les traités des Nations Unies sur la répression tels que la Convention des Nations Unies contre la corruption ou la Convention contre la criminalité transnationale organisée. Tout en créant des obligations communes pour la criminalisation de certaines conduites, ces conventions ne modifient pas les règles en vigueur concernant la compétence en matière de répression et ne proposent pas non plus de modifier la Convention de Montréal.

3. CONCLUSION

3.1 Le transport aérien est un mode de transport des personnes et des biens très important et les infractions de transport proposées visent à lutter contre deux moyens hautement prévisibles d'utiliser l'aviation civile pour menacer la paix et la sécurité internationales. Des améliorations ayant été apportées récemment au cadre juridique du milieu maritime, il est important de faire de même dans le contexte de l'aviation civile pour veiller à ce que le transport aérien ne demeure pas exposé à des abus. L'Australie souhaite que le libellé du texte sur les infractions de transport soit soumis à l'examen de la réunion du Comité juridique.

— FIN —