



LC/34-WP/4-1  
15/9/09

## COMITÉ JURIDIQUE — 34<sup>e</sup> SESSION

(Montréal, 9 – 17 septembre 2009)

### PROJET DE RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE LA 34<sup>e</sup> SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE

Le texte ci-joint contient les paragraphes 2:1 à 2:80 du projet de rapport du Comité juridique sur le point 2 de l'ordre du jour.

-----

---

**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**

2:1 Le Président appuie sur l'importance de ce point de l'ordre du jour. Le but du travail n'est pas d'obtenir des textes parfaitement rédigés pour les deux protocoles mais de produire des éléments suffisamment mûrs pour être renvoyés par le Conseil de l'OACI à une conférence diplomatique. À ce sujet, il se félicite des travaux du Sous-Comité spécial et invite M. T. Olson (France), Président du Sous-Comité, à présenter ses rapports.

2:2 Le Président du Sous-Comité déclare que l'objectif du travail du Sous-Comité était de produire des projets de texte pour actualiser la Convention de La Haye de 1970 et la Convention de Montréal de 1971. Ces deux conventions représentent des étapes importantes dans l'évolution du droit aérien international et ont été généralement acceptées par les États. Cela dit, comme elles ont été conclues il y a presque 40 ans, il fallait les mettre à jour afin de tenir compte des menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile. Le Président du Sous-Comité est heureux d'informer la réunion que le Sous-Comité est parvenu à un consensus sur plusieurs questions, dont la criminalisation de l'utilisation d'aéronefs civils en vol comme armes et de l'emploi de certaines matières dangereuses pour attaquer des aéronefs ou d'autres cibles au sol. Il a aussi été convenu de créer expressément de nouvelles infractions, qui concernent l'instigation et l'organisation d'actes correspondant à des infractions visées par les conventions. De plus, il est proposé de criminaliser les menaces crédibles susceptibles de causer des dommages économiques à l'industrie de l'aviation. En dernier lieu, sur la base des plus récents instruments des Nations Unies pour la répression du terrorisme, des dispositions portant en particulier sur la non-discrimination, l'exclusion de l'exception de l'infraction politique et des motifs de compétence supplémentaires ont été ajoutées.

2:3 Le Président du Sous-Comité note qu'il faudrait que le Comité juridique examine plus à fond un certain nombre de questions délicates, notamment la question des actes causant des dommages à l'environnement et celle du transport illicite de certaines matières dangereuses et de fugitifs.

2:4 Suite aux rapports du Président du Sous-Comité, le Rapporteur, M<sup>me</sup> J. Atwell (Australie), informe la réunion que le Conseil a renvoyé la question relative aux actes liés au transport de certaines matières dangereuses et de fugitifs à la deuxième réunion du Sous-Comité. Le Rapporteur souligne la nécessité des travaux sur cette question.

2:5 Toutes les délégations qui ont pris la parole saluent et appuient l'initiative de l'OACI visant à amender les deux conventions et promettent de coopérer aux travaux du Comité. Quelques délégations font mention de certains points appelant l'attention du Comité, notamment la clause d'exclusion militaire.

2:6 Le Président invite le Comité à examiner les modifications que le Sous-Comité spécial propose d'apporter à la Convention de Montréal de 1971 amendée par le Protocole sur les aéroports de 1988, qui sont présentées à l'Appendice 4 de son rapport de la deuxième réunion (LC/SC-NET-2). Le Comité convient de limiter son examen aux propositions du Sous-Comité. Le Président indique que, comme d'habitude, le titre de l'instrument devrait être laissé à la décision de la Conférence diplomatique.

2:7 Le Comité accepte la modification du *chapeau* de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, de la version anglaise, qui consiste à remplacer le pronom « he » par « that person », ainsi que toute modification de même nature apportée au reste du texte.

2:8 Le Comité décide de ne pas retenir la modification de **l'alinéa d) de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1**, parce qu'elle n'est pas nécessaire vu la présence de la définition d'« installations et services de navigation aérienne » au paragraphe c) de l'article 2.

2:9 Au sujet de la modification de **l'alinéa f) de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1**, un délégué propose que les mots « d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer » soient remplacés par « pour provoquer ou chercher à provoquer » afin de rendre compte de l'intention et d'éviter ainsi qu'un membre d'équipage, par un acte non intentionnel, ne soit touché par cette disposition. Un autre délégué propose de supprimer les éléments faisant référence aux dégâts à l'environnement, qui ne relève pas de la Convention considérée et ne devrait pas être traitée comme un élément distinct des dommages corporels ou des dégâts matériels, qui sont les déterminants de l'infraction que cette disposition doit viser.

2:10 Lors du débat qui s'ensuit, le Comité, tenant compte du fait que cette disposition était destinée à porter sur l'utilisation d'un aéronef civil comme arme, et indépendamment de l'emploi des mots « illicitement et intentionnellement » dans le chapeau de l'article 1<sup>er</sup>, convient qu'il faut préciser que l'alinéa f) ne s'applique pas au comportement ordinaire en exploitation. À cette fin, **il est décidé de renvoyer l'alinéa f) au Comité de rédaction**, qui doit être mis sur pied. Pour ce qui est des éléments faisant référence à l'environnement, des points de vue sont exprimés en faveur et contre leur suppression. Les points de vue contre la suppression étant majoritaires, **le Comité convient de conserver les éléments en question**, étant donné qu'ils servent à faire état des dommages indirects aux personnes et aux biens.

2:11 En demandant des observations sur les **alinéas g) et h) de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1**, le Président recommande de garder à l'esprit la définition d'« armes BCN » donnée au paragraphe i) de l'article 2. Suite aux explications du Président et du Rapporteur du Sous-Comité, il est noté que ces dispositions s'inspirent du Protocole de 2005 relatif à la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime* (Protocole SUA de 2005) et que le libellé utilisé est aligné sur le texte qui y figure. Des points de vue égaux sont exprimés en faveur et contre le maintien de la référence aux armes BCN, et des préoccupations sont formulées au sujet des éléments faisant référence à des matières nucléaires vu l'absence de définition à ce sujet. À la fin, **il est décidé de conserver les éléments faisant référence aux armes BCN sans les crochets et de renvoyer les dispositions concernées au Comité de rédaction**.

2:12 S'agissant de **l'alinéa i) de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1**, un délégué propose que l'on donne une définition au terme « produits fissiles spéciaux », au sous-alinéa 3). Un autre délégué propose de remplacer l'expression « non soumise à des garanties », figurant au sous-alinéa 3), par « non soumise à vérification et contrôle ». Ces propositions n'étant pas appuyées, elles ne sont pas adoptées. Un observateur exprime une préoccupation au sujet de ce texte, expliquant que les compagnies aériennes acceptent les envois tels qu'ils sont étiquetés par les expéditeurs et qu'elles ne savent donc pas si le contenu des colis correspond aux indications sur les étiquettes, ou si des marchandises dangereuses sont expédiées pour servir à des actes terroristes. En conséquence, les expéditeurs, plutôt que les transporteurs, devraient être ceux qui doivent rendre des comptes. De plus, s'il fallait que les transporteurs et les installations aéroportuaires soient équipés de moyens de détecter les envois de matières nucléaires et d'armes BCN, les coûts seraient exorbitants, et les compagnies aériennes ne devraient pas être pénalisées. En conclusion, il propose que les transporteurs aériens soient exclus de l'application de cette disposition. Bien qu'appuyée par deux délégations, cette proposition n'est pas adoptée.

2:13 Un autre délégué, appuyé par d'autres délégués, propose de conserver la seconde partie des alternatives figurant entre crochets au sous-alinéa 3), concernant un accord de garanties. Cette proposition **est adoptée**.

2:14 Le délégué de l'Australie présente la note LC/34-WP/2-1. Le débat sur l'alinéa i) est divisé. Un certain nombre de délégués en proposent la suppression, étant donné qu'il porte sur la non-prolifération des armes, et ils soutiennent que toute modification de la Convention devrait être limitée aux questions concernant la sûreté de l'aviation civile. Plusieurs autres délégués sont en faveur de son maintien, considérant qu'il vise à préserver la sécurité et la sûreté de l'aviation civile et souhaitant suivre l'approche utilisée par le domaine maritime pour le transport de marchandises dangereuses. Un délégué en faveur du maintien de la modification note que les positions sont clairement partagées sur cette question au sein du Comité, et il observe que le Protocole SUA de 2005 n'a jusqu'ici pas été largement ratifié. Il dit que si cette séparation se maintenait, il serait peut-être utile de rendre la disposition facultative.

2:15 Le Président récapitule le débat sur la première infraction de transport visée à l'alinéa i) en indiquant qu'il n'y a pas eu consensus au sein du Sous-Comité sur l'inclusion de cette infraction même si le texte ne figurait pas entre crochets. Il prie instamment le Comité de déterminer si un consensus est possible et, dans la négative, d'examiner comment le fossé pourrait être comblé pour faciliter la tâche de la Conférence diplomatique.

2:16 En ce qui concerne le **sous-alinéa 3) de l'alinéa i)**, une délégation demande que le Comité revoit sa décision d'accepter le texte du second ensemble d'éléments entre crochets, sinon les parties au Traité de non-prolifération nucléaire pourraient trouver que leurs obligations au titre de ce traité entrent peut-être en contradiction avec le nouvel instrument à l'étude. Les clauses d'infraction de transport ont été tirées du Protocole SUA de 2005 mais ce traité n'est pas ratifié rapidement en raison de préoccupations au sujet du langage. La Résolution 1540 du Conseil de Sécurité des Nations Unies s'applique exclusivement aux acteurs non étatiques. En conclusion, l'alinéa i) devrait être supprimé. Un certain nombre d'autres délégations appuient cette suppression ; il est déclaré, entre autres, que le lien entre les infractions considérées et la sécurité et sûreté de l'aviation civile n'est pas assez fort pour en justifier le maintien, et il y a ambiguïté sur le rapport entre les protocoles proposés et les Annexes 17 et 18.

2:17 Une délégation, bien que non favorable aux armes BCN, estime qu'il ne devrait pas y avoir d'obligation de détecter les matières biologiques, chimiques ou nucléaires dans les bagages.

2:18 Une délégation pense que les sujets visés à l'alinéa i) ne devraient pas être criminalisés.

2:19 Une autre délégation exprime ses préoccupations au sujet des sous-alinéas 3) et 4) de l'alinéa i). En ce qui concerne le sous-alinéa 3), il faut des définitions pour « matières brutes » et « produits fissiles spéciaux » ; le Comité est renvoyé aux définitions se trouvant à l'article XX du Statut de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA). Pour ce qui est du sous-alinéa 4), l'attention du Comité est appelée sur la terminologie pertinente figurant dans la Résolution 1540 du Conseil de Sécurité des Nations Unies. Une délégation préférerait que les questions concernant les définitions soient débattues dans le cadre de l'examen de l'article 2 par le Comité.

2:20 Sur la question de savoir si les infractions de transport devraient être incluses, une délégation émet l'avis qu'elles sont destinées à décourager ceux qui envisagent de transporter les matières énumérées, et à punir ceux qui le font, ce qui est en accord avec les travaux sur les autres infractions. L'idée est de déterminer si les infractions de transport aideraient à créer un régime plus robuste. Bien que l'on pourrait obtenir des orientations du Protocole SUA de 2005 et de la Résolution 1540, les intérêts particuliers de l'aviation devraient être pris en compte. Pour que la clause ait du mordant, les éléments d'illégalité et d'intention sont nécessaires ; de plus, il y a d'autres éléments nécessaires dans les alinéas.

Si des personnes envisageant de commettre les actes visés sont prises avant de les commettre, sans ces infractions de transport, il pourrait y avoir des problèmes.

2:21 Ce point de vue est partagé par une autre délégation, qui rappelle au Comité que le Conseil de l'OACI a décidé que le Sous-Comité devrait envisager les infractions de transport. Le Protocole SUA de 2005 devrait être utilisé comme source d'inspiration ; les problèmes de ratification de ce Protocole pourraient être dus au régime qu'il contient pour les navires.

2:22 Une délégation appuie la criminalisation et la répression du transport illicite de marchandises dangereuses. Pour ce qui est du sous-alinéa 3) de l'alinéa i), elle est favorable au texte figurant dans le second ensemble de crochets.

2:23 D'autres délégations expriment le souhait de conserver les infractions de transport. Il est indiqué que ces activités posent une menace pour l'aviation civile et pour les vies humaines.

2:24 Quelques délégations appuient l'idée d'étudier les avantages d'une option adhésion/renonciation pour les infractions de transport.

2:25 Selon l'avis d'un observateur, les compagnies aériennes continueront d'avoir des difficultés, même si l'intention et la connaissance de l'utilisation sont incluses. Il mentionne à cet égard les cas où un gouvernement aurait réservé, en totalité ou en partie, de l'espace à bord d'un aéronef pour le transport d'explosifs destinés à être utilisés à certaines fins illicites connues de la compagnie aérienne. Une disposition visant l'exclusion d'activités militaires s'appliquerait-elle et dans ce cas, dans quelles circonstances ? L'observateur estime qu'il conviendrait d'insérer dans l'alinéa i) une clause d'exclusion, selon laquelle le Protocole ne s'appliquerait pas si l'expéditeur est un État partie. Quelques délégations conviennent que la question appelle un complément d'étude.

2:26 Une délégation indique que l'interprétation de l'alinéa i) risque de poser des problèmes. La définition même des infractions de transport est déjà une source de préoccupation. De telles infractions ne s'appliquent pas aux aéronefs utilisés par les services militaires, douaniers et policiers, mais ces catégories peuvent fort bien être définies différemment par les États. Par ailleurs, tous les sous-alinéas qui suivent i) contiennent une exigence visant des fins particulières, telles que l'intimidation ou la coercition d'un gouvernement, par exemple, et pourraient être interprétés de façon très subjective. Différents États pourraient exiger des charges de preuve différentes pour ces infractions. Tous ces aspects risquent de poser des problèmes de ratification. Les infractions de transport devraient être liées à la sécurité des vols.

2:27 Sur ce dernier point, une délégation explique que le transport illicite de ces matières ne fait l'objet d'aucun contrôle et qu'il y a donc un risque d'intention pour l'aviation civile.

2:28 Une délégation est contre l'option d'adhésion/renonciation proposée, qu'elle considère peu appropriée dans le contexte du droit criminel international ; en effet, il n'existe pas de précédent d'infraction criminelle facultative dans les conventions contre le terrorisme de l'ONU. Il faudrait s'assurer que les infractions de transport soient criminalisées dans tous les champs de compétence qui sont des États parties, pour tirer parti des avantages d'une application universelle, de l'entraide judiciaire et des dispositions d'extradition afin d'éliminer tout refuge possible aux criminels. Un certain nombre de déclarations sont prononcées selon lesquelles les infractions proposées ne concernent pas la sécurité des aéronefs, ou l'OACI n'est pas la tribune appropriée pour débattre de ces infractions. Or, l'interdiction d'utiliser des aéronefs civils pour transporter intentionnellement et illicitement des armes BCN, des matières connexes et des systèmes de livraison, ainsi que des matières explosives ou radioactives, est entièrement pertinente aux objectifs de l'OACI. D'ailleurs, la délégation cite à cet égard la

Résolution A33-1 de l'Assemblée de l'OACI, ainsi que les articles 4 et 44 de la Convention de Chicago. Elle déclare en outre que le Conseil de sécurité de l'ONU a également lancé de nombreux appels à l'action aux États et aux organisations internationales, et elle invoque notamment les Résolutions 1373 (2001), 1456 (2003) et 1540 (2004) du Conseil de sécurité de l'ONU. L'OMI a traité ces questions en criminalisant le transport illicite et intentionnel de matières BCN et autres matières dangereuses par voie maritime. L'OACI devrait adopter les mêmes mesures pour ce qui est de l'aviation civile.

2:29 Ces points de vue sont appuyés par une autre délégation.

2:30 À propos des infractions de transport concernant les fugitifs, une délégation s'inquiète des droits humains et de la règle de droit. Elle trouve que les infractions sont définies de façon trop générale. Un nouveau libellé serait peut-être nécessaire.

2:31 À ce stade, le Président rappelle qu'il a été proposé antérieurement d'incorporer certaines définitions dans les principales dispositions. La proposition reçoit un certain appui, mais la majorité des points de vue sont en faveur de son rejet. Elle pourrait cependant être examinée de nouveau lorsqu'on arrivera à l'article sur les définitions.

2:32 Le Président invite alors le Comité à examiner **l'alinéa j) de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1**, portant sur le **transport de certaines personnes**. L'observateur de l'IATA appelle l'attention du Comité sur le paragraphe 2.4 de la note LC/34-WP/2-3, où il est proposé de supprimer tout texte qui viserait à criminaliser le transport de fugitifs, pour les raisons indiquées dans la note en question.

2:33 Une délégation fait état de certaines inquiétudes soulevées par l'alinéa, notamment en ce qui concerne la définition du mot « transport ». La vente d'un billet par un agent de voyages ou l'achat d'un billet par un parent ne saurait constituer une infraction. Il convient donc de préciser la portée exacte de l'infraction. Il y a contradiction entre l'alinéa j) et l'objectif du protocole proposé, mais s'il est décidé d'inclure cette infraction, il convient d'inclure aussi des renvois au Protocole à la Convention pour la répression d'actes de capture illicite (SUA) de 2005 et à la Convention internationale de 2005 pour la répression des actes de terrorisme nucléaire.

2:34 Une autre délégation s'oppose à l'inclusion du transport de fugitifs, terme qu'elle trouve ambigu, et l'inclusion d'une telle infraction risque d'avoir des conséquences non voulues. Par contre, la délégation est d'avis que le libellé proposé au paragraphe 2.8.3 de la note LC/34-WP/2-2 mérite d'être examiné.

2:35 Le délégué de l'Australie présente ensuite les paragraphes 2.8.1 à 2.9.2 de la note LC/34-WP/2-2, qui reçoivent l'appui de plusieurs délégations. Une délégation propose de modifier comme suit l'alinéa f) : « transporte, fait transporter ou facilite le transport d'une autre personne à bord d'un aéronef, sachant que cette personne fait l'objet de mandat ou d'accusation ou de sanction, lié à une infraction énoncée dans les traités figurant à l'Annexe, et a l'intention d'aider cette personne à échapper à la poursuite criminelle ». La proposition est appuyée par plusieurs autres délégations, dont certaines estiment qu'elle est en harmonie avec le libellé du paragraphe 2.8.3 de la note LC/34-WP/2-2.

2:36 Tout en se déclarant satisfaite du projet de texte du paragraphe 2.8.3 de la note LC/34-WP/2-2, une délégation trouve qu'il est néanmoins nécessaire d'établir des critères objectifs que les compagnies aériennes doivent respecter.

2:37 Une autre délégation s'interroge sur le devoir de diligence à imposer aux compagnies aériennes. Si le protocole proposé ne comprend pas une clarification sur le devoir de diligence, il faudrait supprimer l'alinéa j), en raison de ses effets néfastes potentiels sur l'industrie du transport aérien.

2:38 Une délégation déclare que l'article 21, paragraphe 3, du Protocole SUA prévoit la possibilité pour un État partie de déclarer qu'il en appliquera les dispositions sur le transport de fugitifs en conformité avec les principes de ses propres lois criminelles relatives aux exemptions familiales de responsabilité ; il faudrait prévoir les mêmes possibilités dans le texte proposé. Sa suggestion est appuyée par plusieurs autres délégations.

2:39 De l'avis d'une délégation, le texte du paragraphe 2.8.3 de la note LC/34-WP/2-2 ne crée pas de droit de diligence qui permettrait à un transporteur de faire une enquête en profondeur sur la situation d'une personne. Si cela n'était pas clairement exprimé, il faudrait éventuellement ajouter d'autres textes à cette fin. La suggestion est appuyée par d'autres délégations.

2:40 Une délégation indique qu'elle ne voit pas d'objection à criminaliser le transport de fugitifs, mais elle signale que l'infraction est peut-être déjà incluse dans la portée de certaines autres infractions, et il faudra veiller à éviter les doubles emplois. La délégation explique que les mouvements des personnes font déjà l'objet d'un niveau de contrôle élevé dans le contexte du transport aérien ; les transporteurs ont déjà le fardeau de devoir respecter une liste d'interdiction de transport. Par ailleurs, l'Annexe contient une longue liste liée à ce paragraphe, avec un certain nombre d'instruments juridiques internationaux. Quelle serait la position des États qui ne sont pas parties à l'un ou à plusieurs de ces instruments ? À cet égard, le Président renvoie le Comité à l'article 21, paragraphe 1, du Protocole SUA, en vertu duquel un État partie qui n'est pas partie à un traité indiqué dans l'Annexe peut déclarer que le traité est considéré comme non inclus pour ce qui est de l'infraction de transport de fugitifs. Une délégation partage les inquiétudes exprimées devant les problèmes d'application pour les compagnies aériennes.

2:41 Une délégation rappelle que le transporteur doit agir de manière illicite, intentionnelle et avec certaines connaissances avant d'être jugé responsable aux termes du protocole proposé.

2:42 Le Président **résume** les débats, en indiquant qu'il n'y a pas consensus sur la proposition d'inclure l'infraction de transport de fugitifs. Les changements rédactionnels proposés au paragraphe 2:35 du présent rapport et au paragraphe 2.8.3 de la note LC/34-WP/2-2 ont reçu un solide appui. Les deux auteurs de ces propositions devraient donc s'entendre sur un libellé unique et en rendre compte au Comité. Le libellé convenu sera placé entre crochets, étant donné qu'il n'y a pas de décision d'inclure l'infraction.

2:43 Le Président propose d'établir un **petit groupe chargé des infractions de transport**, dont le mandat sera de déterminer s'il est possible d'arriver à un consensus sur l'une des deux infractions [alinéas i) et j) de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1]. Il constate que le Comité est beaucoup plus partagé dans le cas du transport des personnes. Si un consensus est impossible, comment faudrait-il présenter la question à la Conférence diplomatique ? Le petit groupe devrait examiner aussi la suggestion d'une formule d'inclusion/exclusion qui a reçu un certain appui, qui n'est cependant pas décisif. Le groupe devrait également déterminer si l'inclusion du principe de droit de diligence dans le transport des personnes pourrait la rendre plus facile à accepter. Le Président annonce la composition du groupe, comme suit : Afrique du Sud, Allemagne, Argentine, Australie, Canada, Chine, Égypte, États-Unis, Fédération de Russie, Inde, Japon et Liban. Le groupe sera placé sous la direction du Président du Sous-Comité.

2:44 Avec l'appui d'une autre délégation, une délégation s'oppose à la composition du groupe, déclarant qu'elle n'est pas fondée sur des critères objectifs puisqu'elle favorise indûment les délégations qui appuient les infractions de transport. Cette délégation refuse de participer aux travaux du groupe et réserve sa position sur les résultats. Exprimant ses regrets devant cette décision, le Président propose de poursuivre les consultations.

2:45 Le **paragraphe 1 bis** de l'**article 1<sup>er</sup>** est **adopté**, sans débat.

2:46 Le Comité examine ensuite le **paragraphe 1 ter** de l'**article 1<sup>er</sup>**. Une délégation propose d'intégrer l'élément d'intention criminelle dans le paragraphe 1 *ter* et le paragraphe 2, afin d'en aligner le texte sur le libellé du début de l'article 1<sup>er</sup> : « Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement : ». Plusieurs délégations appuient cette proposition, l'une d'elles proposant de combiner à cette fin le paragraphe 1 *ter* aux paragraphes 1 et 1 *bis*. Deux délégations préfèrent n'inclure que le mot « intentionnellement », puisque certaines menaces peuvent être non intentionnelles, comme par exemple une déclaration négligente de la part d'un agent. Malgré l'absence d'objections fermes à la proposition, quelques délégations mettent en doute l'avantage d'incorporer l'intention criminelle dans le paragraphe 1 *ter*, étant donné qu'une menace est en elle-même illicite.

2:47 Une délégation, appuyée par une autre, suggère que l'expression « illicitement » soit définie. Une troisième délégation met en garde contre cette idée étant donné qu'il n'y a pas de définition pour « illicitement » dans les Conventions de La Haye et de Montréal.

2:48 Une délégation souligne combien il importe de ne criminaliser que les menaces susceptibles de perturber gravement le transport aérien international ; elle propose donc de supprimer du paragraphe 1 *ter* les renvois aux alinéas e), i) et j) de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1. Elle fait aussi remarquer que le Protocole SUA de 2005 ne contient pas de disposition pour la criminalisation de menaces équivalentes. Un grand nombre de délégations appuient cette proposition, et elle est acceptée.

2:49 Au sujet de la rédaction, une délégation propose de limiter l'infraction visée au paragraphe 1 *ter* aux menaces qui sont susceptibles de compromettre la sécurité de l'aviation civile ou la sûreté publique, tandis qu'une autre délégation propose un texte selon lequel toute personne qui menace commet également une infraction, « que ladite menace soit assortie ou non, en vertu du droit interne, d'une condition », texte qui pourrait recueillir une acceptation universelle.

2:50 Une délégation estime que les mots « circonstances qui indiquent la crédibilité de la menace » n'apportent peut-être pas une précision utile ; elle propose à la place une formulation faisant état de menaces communiquées directement et de menaces transmises par une tierce partie. Elle suggère de reformuler la phrase en utilisant un texte comme « émet une menace crédible ou fait en sorte qu'une personne reçoive une menace crédible », qui reçoit un appui tangible.

2:51 Résumant le débat sur le paragraphe 1 *ter*, le Président note que le libellé proposé ci-dessus reçoit un fort appui étant donné qu'il semble prendre en compte la plupart des préoccupations exprimées par le Comité. Il renvoie la formulation spécifique au Comité de rédaction pour examen. Une délégation note que la version arabe du paragraphe 1 *ter* doit être alignée sur le texte anglais ; le Président renvoie cette question au Secrétariat.

2:52 Le Comité examine ensuite l'**article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2**. Il **convient** du texte des **alinéas b) et c)** du paragraphe 2 sans débat. Au sujet de l'alinéa a), une délégation, appuyée par une autre, propose que la tentative de commettre les infractions visées aux alinéas i) et j) de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, ne soit pas criminalisée, étant donné qu'une telle criminalisation n'était pas prévue par le



Protocole SUA de 2005. D'autres délégations présentant des observations n'appuient pas cette proposition, soutenant qu'une tentative de commettre quelque infraction de transport que ce soit est en soi une infraction grave et doit être criminalisée. À la lumière de ce qui vient d'être dit, le Comité **approuve** le texte de l'**alinéa a)** tel quel.

2:53 Au début de l'examen de l'**article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3**, une délégation présente sa note de travail (LC/34-WP/2-1), qui résume les raisons pour lesquelles le Sous-Comité a inclus les infractions de conspiration et d'*association de malfaiteurs* dans le projet de Protocole. Cette délégation souligne que les infractions accessoires et inchoatives constituent un élément clé du Protocole proposé car en plus d'élargir le champ d'application de la Convention de Montréal aux auteurs des infractions principales eux-mêmes, elles donneraient aux États des instruments juridiques internationaux permettant de criminaliser ces infractions et punir ceux qui auraient participé à leur planification.

2:54 Une délégation, appuyée par une autre, pose la question de savoir si les infractions inchoatives devraient s'appliquer à des infractions moins graves, comme l'infraction de fausse communication visée à l'alinéa e) de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1. Elle note que l'article 5 de la *Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée* (Convention sur la criminalité organisée), sur lequel l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, a été en partie fondé, limite l'application des infractions inchoatives aux « crimes graves ». Elle ajoute que de nombreux États n'ont pas prévu d'infraction de conspiration ou, s'ils en ont prévu une, son application est limitée aux crimes graves qui menacent la vie ou sont liés au terrorisme. Elle suggère d'ajouter une phrase comme « dans la mesure où cela est compatible avec le droit intérieur » au chapeau de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3.

2:55 Le Président du Sous-Comité précise que l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, a été adapté de la Convention sur la criminalité organisée parce qu'elle est considérée comme le texte le plus complet concernant la coopération criminelle et qu'elle aplanit les difficultés entre les infractions de conspiration et d'*association de malfaiteurs*. Le Président fait ressortir que bien que certains États puissent ne pas reconnaître l'une ou l'autre infraction, il est indispensable que le projet de Protocole criminalise toute action concertée.

2:56 Une délégation, appuyée par une autre, propose que l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, ne devrait pas s'appliquer aux tentatives visées à l'alinéa a) de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2. La délégation apportant son appui indique que la formulation de l'alinéa b) de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, a une portée excessive et qu'en conséquence, elle n'est pas en accord avec les résolutions des Nations Unies sur le terrorisme ou avec la Convention sur la criminalité organisée. Elle suggère que « groupe de personnes », qui figure à l'alinéa b), soit défini en fonction des définitions données à « groupe criminel organisé » et « groupe structuré » dans la Convention sur la criminalité organisée. Deux délégations mettent en garde contre la présence d'une telle définition dans une convention sur le terrorisme étant donné que les groupes terroristes ont tendance à être peu ou pas structurés. Un observateur signale par ailleurs que le but d'un « groupe criminel organisé » est de commettre une infraction en vue d'obtenir un « avantage financier ou un autre avantage matériel », tandis que les groupes terroristes agissent en général pour des motifs idéologiques. Il précise aussi que le langage utilisé dans l'alinéa b), sous-alinéas 1 et 2), de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, concernant la composition d'un groupe, provient de conventions antiterrorisme de l'ONU, à savoir, la Convention sur les attentats terroristes à l'explosif, la Convention sur le financement du terrorisme, la Convention sur le terrorisme nucléaire et le Protocole SUA de 2005.

2:57 À la reprise de la séance du 11 septembre, le Président demande tout d'abord un moment de silence à la mémoire des victimes des attaques du 11 septembre 2001 et de toutes les autres victimes d'attaques contre l'aviation civile. Il rappelle que c'est justement cette série d'événements qui a lancé tout le processus en cours devant le Comité juridique, et qui appelle la plus grande gravité dans les travaux.

2:58 Le Président revient ensuite au paragraphe 3 de l'article 1<sup>er</sup> dans les propositions d'amendement de la Convention de Montréal, rappelant les débats antérieurs au cours desquels quelques États ont indiqué que leur législation nationale n'incluait pas le concept de conspiration, ni celui d'association de malfaiteurs. Il comprend cependant que tout système de loi devrait pouvoir, d'une façon ou d'une autre, couvrir ce genre de comportement criminel. Jusqu'ici, la proposition d'ajouter simplement un renvoi aux lois nationales n'a pas reçu d'appui, et il aimerait que les débats reprennent pour déterminer si le texte sous sa forme actuelle est suffisamment souple pour permettre aux États susmentionnés d'intégrer ces infractions dans leur législation nationale, ou s'il est nécessaire de faire référence aux lois nationales.

2:59 L'observateur de l'ONUDC (Office des Nations Unies contre la drogue et le crime) décrit le contexte de la question. Invoquant l'article 2.3 de la *Convention internationale sur la répression du financement du terrorisme*, il déclare que le paragraphe 3 de l'article 1<sup>er</sup> est innovateur, en ce sens qu'il prévoit la constitution d'infractions, même si l'acte prémédité n'a pas eu lieu. Le souhait général d'introduire ce concept innovateur est évident, puisque des mesures préventives sont nécessaires pour permettre l'interruption d'un complot sans faire obstacle à la poursuite criminelle. Le projet de texte actuel vise à réaliser ce but en offrant deux modèles, à savoir la conspiration et l'association de malfaiteurs, mais l'observateur prie instamment les membres du Comité de ne pas adopter une vision trop étroite, sachant que l'instrument doit être appliqué à l'échelle mondiale. Alors que certains régimes juridiques peuvent ne pas accepter l'un ou l'autre modèle, l'observateur est convaincu que tous les systèmes doivent disposer d'un véhicule permettant de prévenir des actes criminels tels que les crimes posant un danger de mort, et le Comité de rédaction devrait étudier ces possibilités.

2:60 Le Président remercie l'observateur de l'ONUDC pour son exposé si instructif, et conclut que la question reste à déterminer s'il convient de modifier le texte proposé. Une délégation appuie le texte tel qu'il est rédigé, puisqu'il résulte des nombreuses délibérations du Sous-Comité sur ce sujet. Des modifications pourraient être apportées si elles sont absolument nécessaires pour tenir compte de certains systèmes juridiques, mais la communauté internationale et l'OACI ne répondraient pas adéquatement au problème sans un tel concept innovateur. Trois délégations appuient la proposition de l'observateur de saisir le Comité de rédaction de cette question afin d'arriver à un consensus, en rappelant que le texte a été rédigé avec beaucoup de soin. Une délégation, appuyée par une autre délégation, préfère conserver le texte proposé par le Sous-Comité, qui couvre de façon adéquate les systèmes en place dans un grand nombre d'États, et signale qu'il revient aux législations nationales de s'adapter s'il y a lieu aux instruments internationaux.

2:61 Le Président conclut, d'après les débats sur le paragraphe 3 de l'article 1<sup>er</sup>, que le Comité transmettrait à la Conférence diplomatique, sous sa forme actuelle et sans modification, le texte soigneusement rédigé, ce qui met fin aux délibérations sur l'article 1<sup>er</sup>.

2:62 Le Comité se penche ensuite sur le texte de l'**article 2**, qui contient de nouvelles définitions. Une délégation a des réserves sur l'utilisation du terme « illicitement » dans tout l'instrument et demande que le terme soit défini. Tout en estimant qu'une définition risque de ne pas être adéquate en raison de ses incidences potentielles sur d'autres conventions, une autre délégation convient qu'il serait utile de disposer dans les comptes rendus de la réunion d'un résumé du sens de l'expression « illicitement ». Le Président du Sous-comité reconnaît qu'en raison du nombre de précédents dans d'autres conventions, une définition risque de compliquer les choses. L'observateur de l'ONUDC admet que le terme « illicitement » pourrait paraître redondant, mais il signale que ce terme standard tiré du régime de common law ne soulève aucun inconvénient et que son usage est généralisé. Le Président conclut que, même s'il est redondant ou tautologique, ce terme ne devrait pas être défini.

2:63 Une délégation rappelle que le Comité de rédaction doit encore examiner la proposition d'ajouter des renvois à la charte de l'AIEA pour ce qui est des termes « matières brutes » et « produits fissiles spéciaux » utilisés dans l'article 1<sup>er</sup>, et qu'autrement, ces termes devraient être définis. Une délégation appuie la suggestion et une autre s'y oppose, et le Président conclut que ces termes ne seront pas définis. Il signale par ailleurs que l'alinéa g) de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, a été soumis au Comité de rédaction, dont les conclusions auront des incidences sur les **alinéas d) à h) de l'article 2**. En ce qui concerne l'alinéa d), une délégation remet en question le processus consistant à adopter des définitions spéciales et à les aligner sur la définition de termes similaires dans d'autres conventions, et propose plutôt de faire de simples renvois auxdites conventions. Le Président du Sous-Comité explique que des renvois à d'autres conventions poseraient des problèmes si jamais ces conventions étaient amendées, sans parler des difficultés de ratification pour les États qui ne sont pas parties aux instruments faisant l'objet de renvois. Le Président rappelle que le Sous-Comité n'a pas approuvé les renvois à l'Annexe 18 à la Convention de Chicago.

2:64 Une délégation a des réserves concernant le libellé de l'**alinéa c)**, compte tenu de l'évolution de la technologie, et propose de permuter les articles 1<sup>er</sup> et 2. Pour ce qui est de la définition des « installations et services de navigation aérienne », le Secrétaire confirme que, à la demande du Sous-Comité, elle a été soumise à l'examen de la Commission de navigation aérienne, qui l'a approuvée. À la suite des interventions d'une délégation appuyant l'idée de permuter les articles 1<sup>er</sup> et 2, et de deux délégations qui s'y opposent, le Président conclut que toute modification de l'ordre actuel des articles qui date de 1971 risque de poser des problèmes d'adaptation pour un certain nombre de législations nationales.

2:65 Une délégation se demande s'il convient de mentionner les dommages à l'environnement dans l'**alinéa e)**, puisqu'ils le sont dans l'**alinéa f)**. La rapporteuse explique que les alinéas g) et h) de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, mentionnent les dommages à l'environnement qui résultent des infractions, tandis qu'à l'alinéa f) de l'article 2, les dommages à l'environnement sont considérés comme des aspects inhérents de la « matière radioactive » définie. Elle met en garde contre les modifications de définitions sans en connaître le contexte. Son intervention est appuyée par deux délégations et le Président conclut que la question des définitions a été confiée au Comité de rédaction.

2:66 À propos de l'**alinéa i)**, le Président rappelle au Comité que le maintien de la définition des « armes BCN » dans l'article 2 dépendra de l'issue des délibérations du Comité de rédaction sur ce qu'on appelle les infractions de transport, en constatant qu'il y a autrement consensus sur le texte même de la définition. Deux délégations déclarent cependant que le Comité de rédaction devrait viser l'harmonisation avec d'autres conventions.

2:67 Passant ensuite à l'**article 3**, le Président constate que les changements indiqués sont simplement de nature rédactionnelle et qu'aucune délégation n'a demandé d'autre modification.

2:68 Concernant l'**article 4**, une délégation signale que les **paragraphe 2, 3 et 4** ne mentionnent pas les **alinéas i) et j)** de l'article 1<sup>er</sup> et en demande la raison. La rapporteuse explique que le renvoi aux alinéas i) et j), qui a été ajouté par le Sous-Comité, est nécessaire à la suite de l'amendement de l'article 4. Elle ajoute que le paragraphe 6 de l'article 4 devrait, pour les mêmes raisons, mentionner non seulement le paragraphe 2 de l'article 1<sup>er</sup>, mais aussi les **articles 1<sup>er</sup>, 2 et 3**.

2:69 Une délégation, appuyée par une autre, est d'avis que le **paragraphe 2 de l'article 4** devrait faire référence à l'État de l'exploitant plutôt qu'à l'État d'immatriculation, vu l'évolution du transport aérien. Le Président fait observer que l'État d'immatriculation demeure en réalité l'État de nationalité de l'aéronef et qu'il est plus stable, mais une délégation maintient qu'il faut assurer une

cohérence totale à ce sujet avec la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs*, adoptée récemment. Une délégation, notant que la mention pourrait être actualisée pour indiquer « État du registre » (*State of Registry*), estime que cette dernière devrait figurer dans le paragraphe 2, même si « État de l'exploitant » était ajouté. Une autre délégation ayant exprimé son appui, le Président décide de transmettre la question au Comité de rédaction.

2:70 Le Président du Comité juridique annonce par la suite la composition du Comité de rédaction : Afrique du Sud, Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Brésil, Cameroun, Canada, Chine, Égypte, États-Unis, Fédération de Russie, France, Japon, Mexique, Nigéria, Royaume-Uni, Singapour, Suède, Tunisie, IATA et ONUDC. Il indique aussi que le Comité de rédaction sera présidé par M<sup>me</sup> S. H. Tan (Singapour).

2:71 Le Comité examine ensuite l'**article 4 bis** (clause d'exclusion militaire).

2:72 Au sujet du **paragraphe 1 de l'article 4 bis**, une délégation, évoquant l'importance de la Convention de Chicago pour l'aviation civile internationale, suggère d'ajouter le texte suivant à la fin de la clause : « ..., ainsi que des objectifs et des principes de la Convention de Chicago concernant l'aviation civile internationale ». Plusieurs délégations appuient cette proposition.

2:73 Deux délégations suggèrent de supprimer le paragraphe 1, l'une d'elles indiquant que si ce paragraphe était maintenu, il ne faudrait pas le considérer comme donnant à entendre que le droit international général prévaut sur les Conventions de Montréal et de La Haye, mais que tous les traités pertinents sont obligatoires d'une manière égale pour les États et que le paragraphe 1 n'a qu'un caractère reconnaissant. Deux délégations indiquent que si le paragraphe 1 est supprimé, alors le paragraphe 2 doit être renuméroté article 4 bis, paragraphe 1, ou article 4, paragraphe 7, puisqu'il concerne également l'application de la Convention.

2:74 Le Rapporteur du Sous-Comité explique l'origine du **paragraphe 2 de l'article 4 bis**, qui a été fondé sur le texte négocié dans le cadre de la Convention sur les attentats terroristes à l'explosif et par la suite adopté dans la Convention sur le terrorisme nucléaire et le Protocole SUA de 2005. Le Rapporteur fait remarquer que la clause a été incluse dans les deux projets de protocole pour faire en sorte que les Conventions de Montréal et de La Haye n'aient pas pour objet de réglementer la conduite des forces armées sous le contrôle des États, étant donné que cette question est déjà visée par d'autres domaines du droit, en particulier le droit humanitaire international, le droit relatif à la responsabilité pour faits internationalement illicites et la Charte des Nations Unies. Le Rapporteur souligne par ailleurs que les Conventions de Montréal et de La Haye portent sur les activités de particuliers et non d'États et que cela est démontré non seulement par les infractions mêmes, mais par les articles 4, paragraphe 1, et 3, paragraphe 2, respectivement. Il est pris pour hypothèse que les activités des États sont régies par d'autres règles de droit international. La clause d'exclusion militaire ne constitue donc pas une exclusion totale de la responsabilité criminelle mais plutôt une qualification quant au droit applicable ; elle a un caractère reconnaissant.

2:75 Une majorité des délégations prenant la parole reprennent le point de vue du Rapporteur sur le paragraphe 2 de l'article 4 bis, certaines déclarant que cet article devrait être considéré comme un ensemble et que ses deux paragraphes sont nécessairement liés. Ces délégations insistent sur le caractère reconnaissant de l'article, sur le fait qu'il a acquis un fort statut dans les conventions pour la répression du terrorisme, sur sa résolution de conflits potentiels de situations de droit et sur l'importance de la formulation et de la codification du droit accepté de longue date pour éviter l'ambiguïté.

2:76 Une délégation propose de remplacer le paragraphe 2 de l'article 4 *bis* par le texte suivant : « Cette Convention ne s'applique pas aux activités des forces armées en période de conflit armé dans le cas d'une déclaration de guerre entre les parties belligérantes. »

2:77 Exprimant son désaccord sur cette proposition, une délégation évoque les nombreux conflits armés non déclarés qui ont eu lieu au cours des 70 dernières années, y compris les conflits fondés sur le droit de légitime défense reconnu par la Charte des Nations Unies et les interventions militaires légales sanctionnées par les résolutions du Conseil de sécurité. Un grand nombre de délégations appuient le texte proposé, l'une d'elles faisant une longue déclaration sur la seconde partie du paragraphe 2, soit « les activités accomplies par les forces armées d'un État dans l'exercice de leurs fonctions officielles », réitérant les préoccupations qu'elle et d'autres délégations ont exprimées aux réunions du Sous-Comité, à la Commission juridique de la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI et les préoccupations de membres du Conseil, à savoir qu'elle pourrait être considérée comme excluant les actes criminels commis par les forces armées d'un État membre en période de paix, et elle se demande s'il existe des règles de droit international qui régissent effectivement de telles activités, notamment en ce qui concerne l'extradition et la poursuite. Cette délégation rappelle au Comité la proposition qu'elle a faite au Sous-Comité, demandant qu'une étude juridique soit réalisée afin de préciser le droit international régissant les activités en question. Elle déclare que l'on est en train d'élargir la portée des conventions de sûreté de l'aviation de manière à englober d'autres actes d'intervention illicite mais que l'on est peut-être aussi en train de créer une faille qui pourrait avoir pour effet de légaliser des actes d'intervention illicite commis par certains États, ce qui est en violation des principes des conventions en matière de sûreté de l'aviation et de la Convention de Chicago ainsi que des résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies, du Conseil de sécurité et de l'Assemblée de l'OACI. Elle remet en question l'acceptation de la clause d'exclusion militaire pour le seul motif qu'elle figure dans d'autres conventions pour la répression du terrorisme, qui diffèrent du contexte de la sûreté de l'aviation. Sur la base du raisonnement de cette délégation, d'autres délégations suggèrent que la dernière partie du paragraphe 2 de l'article 4 *bis* soit supprimée.

2:78 Étant donné la disparité des points de vue sur le paragraphe 2 de l'article 4 *bis*, et afin de parvenir à un compromis, une délégation propose un paragraphe supplémentaire s'inspirant de l'article 4, paragraphe 3, de la Convention sur le terrorisme nucléaire. Un grand nombre de délégations conviennent que cette proposition mérite d'être étudiée.

2:79 Résumant le débat, le Président note la division des points de vue sur le texte de l'article 4 *bis* convenu par le Sous-Comité. La tâche de convaincre pour faire amender le texte n'a pas été remplie. Cependant, comme il n'y a pas eu consensus, le Président propose de créer un petit groupe, présidé par la délégation de la Suisse, chargé de travailler à la réalisation d'un consensus et, à défaut, de trouver une façon de présenter la question à la Conférence diplomatique.

2:80 Le Comité décide de reporter l'examen de l'**article 4 *ter*** en attendant les résultats des délibérations du petit groupe sur les infractions de transport.