



LC/SC-NET-2

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

DEUXIÈME RÉUNION

Montréal, 19 – 21 février 2008

RAPPORT

TABLE DES MATIÈRES

RAPPORT SUR L'ORDRE DU JOUR

	Page
Point 1: Ouverture de la réunion	
Lieu et durée	1-1
Allocution d'ouverture.....	1-1
Ordre du jour de la réunion	1-1
Participation	1-1
Bureau	1-1
Documentation.....	1-1
Point 2: Examen de la question du transport illicite de marchandises	
..... particulièrement dangereuses et de fugitifs par voie aérienne	2-1
Point 3: Affinement de certaines dispositions des deux projets de texte préparés par le Sous-Comité à sa première réunion	3-1
Point 4: Examen de la forme des instruments	4-1
Point 5: Questions diverses	5-1
Appendice 1: Ordre du jour	A1-1
Appendice 2: Liste des participants	A2-1
Appendice 3: Liste des documents.....	A3-1
Appendice 4: Convention de Montréal de 1971 amendée par le Protocole de 1988 avec les..... avec les amendements proposés par le Sous-Comité spécial du Comité juridique	A4-1
Appendice 5: Convention de La Haye de 1970 avec les amendements proposés par le Sous-Comité spécial du Comité juridique	A5-1

Point 1 de l'ordre du jour : Ouverture de la réunion**1.1 Lieu et durée**

1.1.1 La deuxième réunion du Sous-Comité s'est tenue à Montréal du 19 au 21 février 2008.

1.2 Allocution d'ouverture

1.2.1 Le Secrétaire général de l'OACI, M. Taïeb Chérif, a ouvert la réunion et salué tous les participants. Il a fait part au Sous-Comité de la satisfaction du Conseil à propos des avancées déjà réalisées et mentionné que cette réunion était convoquée par le Conseil pour examiner la question du transport illicite par voie aérienne de matières particulièrement dangereuses et d'articles connexes, ainsi que de fugitifs. De plus, le Sous-Comité pourra saisir l'occasion pour affiner certaines dispositions des deux projets de texte élaborés à sa première réunion, et pour examiner la forme des instruments proposés.

1.3 Ordre du jour de la réunion

1.3.1 Le Sous-Comité a adopté comme ordre du jour et sans y apporter de modification l'ordre du jour provisoire figurant dans la note LC/SC-NET-2-WP/1 (**Appendice 1** ci-joint)

1.4 Participation

1.4.1 Ont participé à la réunion 19 membres du Sous-Comité et 8 observateurs, dont l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime et 7 autres observateurs invités par le Sous-Comité en vertu de la Règle 24 du *Règlement intérieur du Comité juridique*. La liste des participants figure en **Appendice 2**.

1.5 Bureau

1.5.1 La réunion a été présidée par M. T. Olson (France). M. D. Wibaux, Directeur des affaires juridiques, en a assuré le secrétariat, avec comme suppléant M. J. Huang, conseiller juridique. Ils étaient assistés par M^{me} M. Weinstein, consultante juridique. M^{me} K. Rooney, expert technique, a apporté son concours. D'autres fonctionnaires de l'Organisation ont aussi prêté leurs services au Sous-Comité.

1.6 Documentation

1.6.1 L'**Appendice 3** contient une liste des documents présentés au Sous-Comité.

Point 2 : Examen de la question du transport illicite de marchandises particulièrement dangereuses et de fugitifs par voie aérienne

2.1 L'examen de ce point de l'ordre du jour se fonde sur les notes LC/SC-NET-2-WP/2 et LC/SC-NET-2-WP/3, présentées par l'Australie, et LC/SC-NET-2-WP/4, présentée par l'Inde. Le WP/2 et le WP/3 présentent respectivement des projets de textes pour la criminalisation du transport illicite et intentionnel à bord d'aéronefs civils d'armes biologiques, chimiques et nucléaires et de matières apparentées, et du transport de fugitifs terroristes. Il est rappelé que l'Organisation maritime internationale (OMI) a amendé en 2005 la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime* (Convention SUA) pour couvrir ces deux infractions. Le transport aérien étant également un mode de transport important pour les personnes et les marchandises, lesdites notes de travail soulignent qu'il importe d'entreprendre des travaux semblables à l'OACI pour aider à assurer que l'aviation civile internationale soit utilisée à des fins pacifiques et que son utilisation abusive ne devienne pas une menace pour la sûreté générale en facilitant les actes de terrorisme et la prolifération d'armes de destruction massive. Le WP/4 s'oppose aux amendements proposés dans le WP/2, en raison des complexités techniques, juridiques et politiques qu'implique la question.

2.2 Le Sous-Comité examine en premier lieu les notes WP/2 et WP/4. Plusieurs membres appuient la proposition présentée dans le WP/2. Ils estiment que la criminalisation du transport aérien illicite de marchandises particulièrement dangereuses serait en cohérence avec les obligations qui incombent aux États en vertu de la Résolution 1540 du Conseil de Sécurité des Nations Unies, laquelle reconnaît l'urgente nécessité de voir tous les États prendre des mesures supplémentaires efficaces pour empêcher la prolifération des armes nucléaires, chimiques et biologiques et de leurs vecteurs. Un membre s'oppose aux projets de modifications proposés dans le WP/2, car ils touchent à plusieurs questions importantes relatives à la non-prolifération des armes nucléaires qui ne devraient pas être traitées par l'OACI mais par l'ONU et l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA). Ce membre rappelle la forte réserve qu'il a exprimée dans le contexte de l'OMI. De l'avis d'autres membres, il ne faudrait pas faire dévier l'avancement actuel des travaux, il convient d'envisager les incidences possibles sur les ratifications de l'instrument, et la Convention de La Haye ou celle de Montréal ne sont peut-être pas l'endroit idéal pour ce type de problématique.

2.3 Le Sous-Comité examine ensuite les deux options possibles proposées dans le WP/2 : l'une consistant à suivre le précédent de la Convention SUA, et l'autre à rattacher l'infraction au cadre de l'Annexe 18 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago). Le Sous-Comité est unanime à considérer que s'il faut incorporer l'infraction de transport illicite de marchandises particulièrement dangereuses dans un instrument de droit aérien international, cela ne devrait pas se faire par renvoi à l'Annexe 18 à la Convention de Chicago. Cette Annexe est en effet sujette à modifications par le biais des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*. D'énormes difficultés pourraient s'ensuivre si les législations pénales intérieures devaient faire référence à un document extérieur pour s'adapter à ces constants changements. Certains membres estiment aussi que cette option ne traite pas adéquatement de la question relative aux articles à double usage. La majorité des membres préfère donc suivre le précédent de la Convention SUA.

2.4 Lors de l'examen du projet de texte fondé sur le précédent de la Convention SUA (pièce jointe A au WP/2), la définition ci-après du terme "transporter" (paragraphe 5 de la pièce jointe) est débattue :

« On entend par « transporter » engager, organiser le mouvement d'une personne ou d'un produit ou exercer un contrôle effectif, y compris un pouvoir décisionnel, sur ce mouvement. »

Plusieurs membres trouvent cette définition trop large et trop vague. Le sens de la définition maritime n'est peut-être pas adapté à la situation spécifique du transport aérien. Peut-être certains termes ne sont-ils pas applicables ou devraient-ils être éclaircis. Ainsi, on ne voit pas clairement si le terme « engager » s'applique aux transitaires, agents de fret ou autres. Le mot « produit » prête également à confusion. De plus, alors qu'il a été entendu que les instruments juridiques ne seraient pas applicables aux aéronefs d'État, l'absence de définition uniforme d'un aéronef d'État risque de créer des difficultés dans l'application de ces dispositions à des aéronefs qui peuvent être ou non considérés comme tels. Par ailleurs, la question de savoir si la définition couvrirait aussi une tentative de commettre l'infraction ou une contribution à le faire peut également être soulevée. Dans ce contexte, certains membres font remarquer aussi que dans le chapeau du paragraphe 1, alinéa a), du projet, “transporte à bord d'un aéronef en service”, le terme “en service” ne serait pas nécessaire. Au regard de ces débats, un groupe informel présidé par M^m K. Leonard (Australie) propose de supprimer la définition de “transporter” et de modifier le chapeau du paragraphe 1 comme suit:

« Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement :

a) transporte, fait transporter ou facilite le transport à bord d'un aéronef : »

2.5 Le Sous-Comité accepte cette proposition. En réponse à la question de savoir si une menace crédible de transporter des marchandises particulièrement dangereuses constituerait aussi une infraction, plusieurs membres tendent à appuyer le point de vue selon lequel la disposition générale concernant la menace crédible qui constituerait une infraction devrait s'appliquer aussi au transport de marchandises particulièrement dangereuses.

2.6 Le Sous-Comité examine ensuite l'alinéa a) i) du paragraphe 1, concernant le transport de d'explosifs ou de matières radioactives. Il est observé qu'à l'alinéa b) i) du paragraphe 1 de l'article 3 *bis* de la Convention SUA, cet acte de transport ne constitue une infraction que lorsqu'il est commis “afin d'intimider une population ou de contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un certain acte.” L'auteur de la note WP/2 a mis ce membre de phrase entre crochets pour appeler l'attention du Sous-Comité, car cet élément n'a pas été utilisé ailleurs dans les nouvelles dispositions proposées par ce Sous-Comité. Tous les membres qui s'expriment à ce propos estiment que le texte entre crochets devrait être maintenu afin de resserrer la portée de l'infraction proposée et d'assurer que seuls des actes criminels de nature plus grave soient couverts par les amendements de la Convention de La Haye ou de la Convention de Montréal. La disposition n'est pas destinée à punir des actes en rapport avec le fait de ne pas obtenir une licence ou un permis exigé pour le transport par ailleurs légal des matières en question. Sur la base de cette considération, le sous-comité convient de supprimer les crochets et de maintenir le texte.

2.7 En réponse à une question visant à savoir si les mots « ou matériels » pourraient être supprimés à l'alinéa a) i) du paragraphe 1 du projet de texte, le Sous-Comité décide de les maintenir, car il pourrait y avoir des cas où les matières ne sont pas destinées à provoquer la mort ou des dommages corporels, mais à causer la destruction d'installations importantes, tel un barrage ou un réacteur nucléaire.

2.8 Au cours du débat sur l'alinéa a) iii) du paragraphe 1 du projet de texte sur l'infraction de transport, un membre signale qu'un accord de garanties généralisées de l'AIEA ne s'applique pas à chaque État. Certains États qui ne sont pas parties au Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires (traité de non-prolifération) ont conclu volontairement des accords de garanties avec l'AIEA. Il est donc suggéré de remplacer «un accord de garanties généralisées de l'AIEA» par «un accord de garanties avec l'AIEA». Un autre membre préfère maintenir le terme «généralisées». D'autres estiment nécessaire une plus ample concertation sur cette question. Le Sous-Comité décide donc, pour le moment, de mettre entre crochets les deux libellés suggérés.

2.9 Un membre demande si les dispositions relatives à la conspiration et aux infractions contributives seraient applicables également à l'infraction de transport. Il pourrait être nécessaire de résoudre certaines questions relatives à une telle application. Le Sous-Comité convient de revenir ultérieurement à cette question, sur la base d'une nouvelle note de travail à présenter (voir le paragraphe 3.7 du présent rapport).

2.10 Le Sous-Comité discute brièvement les définitions figurant aux paragraphes 2 à 4 du projet de texte. Il est noté que les définitions proposées pour les termes «armes BCN», «produits chimiques toxiques» et autres sont basées sur diverses conventions existantes. Après plus ample concertation, il serait nécessaire d'aligner ces définitions pour maintenir la cohérence.

2.11 À propos des paragraphes 6 et 7 du projet de texte, un membre fait remarquer que le traité de non-prolifération est fort discriminatoire. Tout libellé figurant dans ce traité devrait être évalué avec soin pour ce qui est de son applicabilité.

2.12 Le Sous-Comité débat ensuite de l'infraction proposée de transport de fugitifs en se fondant sur le WP/3. De nombreux membres expriment leur scepticisme quant à la nécessité de créer une telle infraction. En premier lieu, la situation du transport aérien est nettement différente de celle du transport maritime. Les passagers des compagnies aériennes sont assujettis à des procédures strictes de contrôle et d'inspection/filtrage. Si le transport aérien d'immigrants illégaux se produit de temps à autre, la situation n'est nullement comparable, en ampleur et en fréquence, à celle du transport maritime. Il n'y a donc guère de valeur ajoutée à criminaliser le transport aérien de fugitifs. En deuxième lieu, le concept de «fugitifs» serait difficile à définir. Il pourrait inclure, outre ceux qui ont été condamnés par des jugements définitifs, ceux qui sont de simples suspects. On connaît un cas, par exemple, où un suspect inculpé d'une infraction grave en vertu de la Convention de Montréal a été acquitté en jugement définitif. Il serait difficile de décider si quelqu'un qui transporterait un tel suspect avant le jugement définitif devrait être poursuivi pour l'infraction de transport de fugitifs. En troisième lieu, l'OACI devrait se focaliser sur la sûreté de l'aviation civile en elle-même. La question des fugitifs dépasse ce mandat et pourrait être traitée, par exemple, par une assistance judiciaire sur une base bilatérale ou multilatérale.

2.13 Plusieurs membres appuient la criminalisation du transport de fugitifs. Il est observé que, sachant que la Convention SUA a inclus cette infraction, il ne serait pas cohérent ni souhaitable que le transport de fugitifs par voie maritime soit punissable tandis que leur transport aérien ne le serait pas. En vertu de la Résolution 1373 du Conseil de sécurité des Nations Unies, tous les États doivent empêcher les mouvements de terroristes ou de groupes terroristes. Comparativement avec le transport maritime, il serait plus difficile pour des fugitifs d'avoir accès à un aéronef civil, mais cela serait quand même possible. La situation dans l'aviation générale pourrait mériter attention en particulier. Certains petits avions ou avions privés ont été utilisés pour le transport de fugitifs. Il faudrait donc que des mesures soient prises sur le plan international pour criminaliser un tel acte.

2.14 Le président résume en indiquant qu'une grande majorité des participants à la réunion n'est pas favorable à inclure l'infraction de transport de fugitifs dans les travaux du Sous-Comité, mais qu'un consensus ne s'est pas encore dégagé. Tous les membres qui ont pris la parole estiment que si une telle infraction est retenue, il faudrait resserrer le libellé de la disposition. Le projet de texte sur une telle infraction ne sera donc pas supprimé à ce stade mais mis entre crochets pour plus ample examen au Comité juridique. Pour présentation, ce projet de texte est inclus à l'alinéa j) du paragraphe 1 de l'article 1^{er} dans l'Appendice 4 au présent rapport. De plus, le projet de dispositions relatives au transport de matières particulièrement dangereuses est pour le moment inclus à l'alinéa i) du paragraphe 1 de l'article 1^{er}, aux paragraphes i) et j) de l'article 2 et à l'article 4 *ter*.

Point 3 : Affinement de certaines dispositions des deux projets de texte préparés par le Sous-Comité à sa première réunion

3.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Sous-Comité examine d'abord l'affinement du texte figurant à l'Appendice 4 au rapport du Sous-Comité pour la réunion tenue du 3 au 6 juillet 2007 – Convention de Montréal de 1971 amendée par le Protocole de 1988 comportant les modifications proposées par le Sous-Comité spécial du Comité juridique

3.2 À la demande d'un membre, le Sous-Comité convient de modifier le libellé « d'une manière susceptible de provoquer la mort », au paragraphe 1, alinéas f), g) et h) de l'article 1^{er}, pour qu'il se lise « d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort ». Il convient aussi de supprimer les crochets entourant les mots « libère » et « décharge » à l'alinéa g) et de reformuler le tout comme suit : « libère ou décharge ». Il est décidé en outre que le terme « substantiels » aux alinéas f), g) et h) de la version française (*serious* dans le texte anglais) devrait être aligné sur les autres versions.

3.3 Il est demandé si le texte des alinéas g) et h) du paragraphe 1 de l'article 1^{er} pourrait être resserré. L'expression « substances semblables » est jugée vague. Il est demandé aussi si le libellé « matières potentiellement mortelles » pourrait avoir un sens ouvert pour inclure des matières susceptibles de causer une maladie chronique à long terme. Par ailleurs, il est jugé souhaitable d'exclure l'applicabilité de ces dispositions à des actes autres que terroristes, tels que l'acte d'un pilote qui aurait oublié de renouveler sa licence lorsqu'il a pulvérisé des pesticides sur des cultures, ceci causant par la suite la mort, des blessures ou des dommages. Si ces types d'actes peuvent être punissables, ils ne doivent pas nécessairement être soumis au régime international d'extradition ou de poursuites. Certains membres, cependant, expriment de la réticence à introduire dans ces dispositions l'élément du motif terroriste. Sur la base de ces débats, un membre propose d'employer le terme « une arme BCN » pour remplacer « matières chimiques toxiques » et « matières biologiques ou nucléaires », resserrant ainsi la portée des dispositions. Cette proposition reçoit un certain appui, mais plusieurs membres pensent que cette question devrait être examinée en liaison avec la définition du terme « armes BCN » à introduire dans le texte. Il est donc décidé de mettre entre crochets les expressions « une arme BCN ou », « chimiques toxiques » et « biologiques ou nucléaires », pour plus ample examen.

3.4 À propos du paragraphe 1, alinéa h) de l'article 1^{er}, certains membres proposent de supprimer les mots « ou à l'environnement », la disposition étant conçue pour protéger les vies et les biens à bord des aéronefs. Les membres sont cependant plus nombreux à penser que les dommages à l'environnement sont possibles. Le Sous-Comité décide de maintenir les mots « ou à l'environnement » et de supprimer les crochets.

3.5 En examinant le paragraphe 1 *ter* de l'article 1^{er}, le Sous-Comité décide de maintenir les mots « dans des circonstances qui indiquent la crédibilité de la menace » et de supprimer les crochets. Il y a unanimité à penser que seules des menaces crédibles seraient criminalisées.

3.6 Le Sous-Comité convient aussi de supprimer le mot « intentionnellement » au paragraphe 2 de l'article 1^{er}, en accord avec les récentes conventions des Nations Unies sur le terrorisme, étant entendu que l'élément d'intention est impliqué dans le contexte de la disposition. Également en accord avec les conventions des Nations Unies, l'alinéa c) du paragraphe 2 de l'article 1^{er} est amendé comme suit : « participe comme complice à une infraction visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2 a) du présent article. »

3.7 La note LC/SC-NET-2-WP/6 est présentée par le Japon, qui propose de modifier le paragraphe 3 de l'article 1^{er}, concernant la conspiration ou « *association de malfaiteurs* », si ce paragraphe est destiné à s'appliquer aux infractions de transport. Le sentiment général du Sous-Comité est que ce paragraphe est le résultat d'un examen attentif effectué à sa dernière réunion et qu'il ne faudrait pas rouvrir un débat à ce stade. Il sera possible d'étudier à un stade ultérieur si ce paragraphe devrait être applicable ou non à l'infraction de transport.

3.8 À propos de la définition des « installations et services de navigation aérienne », au paragraphe c) de l'article 2, le Secrétaire informe le Sous-Comité que la Commission de navigation aérienne a été consultée à ce propos et qu'aucune objection à cette définition n'a été soulevée dans le contexte de la Convention de Montréal. Le Sous-Comité convient de maintenir cette définition. Un membre rappelle que la protection des aides de navigation contre l'intervention illicite a été considérée comme importante lorsque l'OACI a débattu dans d'autres enceintes des questions liées au Système mondial de navigation par satellite. La définition proposée apporterait de la valeur ajoutée pour une telle protection. Il est convenu aussi que la version russe du terme devrait être alignée sur l'article 28 de la Convention de Chicago. En ce qui concerne les autres définitions nouvelles aux alinéas d) à h) de l'article 2, le Sous-Comité note qu'elles devraient être examinées conjointement avec l'infraction de transport et les définitions des termes « armes BCN » et « précurseur ».

3.9 Vu l'insertion des mots « ou d'autres systèmes nécessaires pour l'exploitation aérienne » après « installations ou services de navigation aérienne » à l'alinéa d) du paragraphe 1 de l'article 1^{er}, un membre suggère, et le Sous-Comité convient, que la même insertion soit faite au paragraphe 5 de l'article 4. Certains membres estiment aussi qu'il faudrait revoir d'autres paragraphes de l'article 4 au regard de l'introduction des nouvelles infractions. Ainsi, il faudrait déterminer s'il conviendrait de faire au paragraphe 6 de l'article 4 un renvoi au nouveau paragraphe 3 de l'article 1^{er}, concernant l'infraction de conspiration. De plus, si les infractions de transport sont incluses, il pourrait être nécessaire d'ajuster les paragraphes 2, 3 et 4. Enfin, le paragraphe 1 n'exclut que les aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police, il n'exclut pas tous les aéronefs d'État. Les dispositions relatives aux infractions de transport, si elles sont adoptées, pourraient donc être applicables à certains aéronefs d'État. Cela peut être préoccupant dans des pays qui ont des définitions larges des aéronefs d'État, incluant les aéronefs utilisés aux fins de recherches et sauvetage.

3.10 Un membre réitère la réserve qu'il a exprimée à la première réunion à propos de l'article 4 *bis* (clause d'exclusion militaire). Le Sous-Comité décide de ne pas rouvrir le débat mais invite le rapporteur à aborder la notion de droit humanitaire international lors de la présentation de son rapport au Comité juridique.

3.11 Le projet de texte proposé pour modifier la Convention de Montréal, à l'exception des dispositions protocolaires, affiné de façon plus poussée par le Sous-Comité spécial à sa deuxième réunion, figure en **Appendice 4** au présent rapport.

3.12 Le Sous-Comité examine ensuite l'affinement du texte présenté en Appendice 5 à son rapport pour la réunion tenue du 3 au 6 juillet 2007 – Convention de La Haye de 1970 comportant les modifications proposées par le Sous-Comité spécial du Comité juridique. Il est décidé que toutes les modifications convenues dont il est question aux paragraphes 3.5 et 3.6 ci-dessus dans le contexte de la Convention de Montréal soient reflétées aussi dans le libellé affiné des paragraphes 2 et 3 de l'article 1^{er} du projet de texte apportant des modifications à la Convention de La Haye. En ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 1^{er}, certains membres préféreraient supprimer le terme « contrainte » et ajouter en fin de paragraphe les mots « ou par tout moyen technologique ». D'autres préféreraient que le terme

« contrainte » soit maintenu. Le Sous-Comité décide de maintenir les deux termes entre crochets et de laisser le Comité juridique se prononcer à ce sujet.

3.13 Le Sous-Comité convient de supprimer les crochets aux alinéas b) et d) du paragraphe 1 de l'article 4, et d'y maintenir les mots « à l'encontre ou ».

3.14 Le Sous-Comité examine deux propositions visant à modifier l'article 6 des Conventions de La Haye et de Montréal sur la base de la note LC/SC-NET-2-WP/5, présentée par la Suisse. Cette note de travail propose d'abord de reprendre le paragraphe 1 de l'article 10 de la *Convention internationale pour la répression des actes de terrorisme nucléaire* (Convention contre le terrorisme nucléaire) à l'article 6 des deux conventions. Ledit article prévoit l'obligation d'enquêter à la réception de certaines informations. Certains membres font remarquer que le paragraphe 2 de l'article 6 des Conventions de La Haye et de Montréal exige déjà que les États procèdent à une enquête préliminaire. Il serait inutile d'ajouter le texte du paragraphe 1 de l'article 10 de la Convention contre le terrorisme nucléaire. Le Sous-Comité décide donc de maintenir les paragraphes 1 et 2 de l'article 6 dans leur forme existante.

3.15 À propos du libellé «les États qui auraient autrement établi leur compétence», au paragraphe 4 de l'article 6 des Conventions de La Haye et de Montréal, le WP/5 propose d'employer le mot « ont » en remplacement des mots « auraient autrement », car il pourrait être impossible pour une autorité nationale de déterminer quelles parties « auraient autrement établi leur compétence ». Plusieurs membres préfèrent toutefois maintenir cette dernière forme. D'autres font remarquer que la modification que propose le WP/5 est cohérente avec d'autres conventions des Nations Unies, par exemple avec le paragraphe 6 de l'article 10 de la Convention sur le terrorisme nucléaire. Le Sous-Comité prend note de ces façons de voir et décide de mettre les deux options entre crochets pour plus ample examen.

3.16 Le projet de texte proposé pour modifier la Convention de La Haye, à l'exception des dispositions protocolaires, tel qu'affiné par la deuxième réunion du Sous-comité spécial, est présenté en **Appendice 5** au présent rapport.

Point 4 : Examen de la forme des instruments

4.1 En ce qui concerne la forme des nouveaux instruments, deux possibilités sont évoquées : l'une est d'adopter des textes refondus intégrant les dispositions existantes et les dispositions nouvelles ; une autre est d'adopter des protocoles ajoutant seulement de nouvelles dispositions. Une autre suggestion vise à suivre le précédent du Cap, à savoir d'adopter un texte authentique de modifications sous la forme d'un protocole, et un texte refondu par le biais d'une résolution de la conférence diplomatique. Le Secrétaire fait remarquer toutefois qu'il pourrait y avoir des difficultés techniques à suivre le précédent du Cap. Dans ce cas-là, tous les instruments ont été rédigés *ab initio* dans les six langues officielles de l'OACI. Dans le cas des Conventions de La Haye et de Montréal, ils ont été rédigés en quatre langues au moment de leur conclusion, mais leurs modifications devraient l'être aujourd'hui en six langues. Étant donné que les textes authentiques arabe et chinois n'existent pas, il pourrait y avoir certaines questions à résoudre en ce qui concerne les amendements dans ces deux langues.

Point 5 : Questions diverses

5.1 En ce qui concerne les travaux futurs sur cette question, de nombreux membres estiment qu'une nouvelle réunion du Sous-Comité n'est pas nécessaire et que les résultats de ses travaux peuvent être soumis au Comité juridique pour plus ample examen. Les textes élaborés par le Sous-Comité sont suffisamment mûrs pour être renvoyés au Comité juridique, à l'exception de la question du transport illicite par voie aérienne de marchandises particulièrement dangereuses et de furtifs. Cette dernière question pourrait faire l'objet de délibérations et d'une décision ultérieure d'un organe plus large, tel le Comité juridique. Un membre préférerait qu'une nouvelle réunion du Sous-Comité soit convoquée, afin de produire des textes plus mûrs à soumettre au Comité juridique. Le Président du Sous-Comité conclut en déclarant que, pour ce qui est de convoquer une nouvelle réunion du Sous-Comité, la décision devrait être prise par le Conseil, plutôt que par le Sous-Comité lui-même.

APPENDICE 1

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

DEUXIÈME RÉUNION

(Montréal, 19 – 21 février 2008)

ORDRE DU JOUR

- Point 1: Ouverture de la réunion
- Point 2: Examen de la question du transport illicite de marchandises particulièrement dangereuses et de fugitifs par voie aérienne
- Point 3: Affinement de certaines dispositions des deux projets de texte préparés par le Sous-Comité à sa première réunion
- Point 4: Examen de la forme des instruments
- Point 5: Questions diverses

APPENDICE 2
LISTE DES PARTICIPANTS
MEMBRES

Afrique du Sud	Mabaso, L. India, M. Magoai, N.
Allemagne	Mendel, J.
Australie	Leonard, K. L.
Brésil	Da Silva Pinto, R. De Lima, A. J. Coelho de Souza, L. M.
Canada	Lauzon, G., Q.C. Chambers, S. Fetz T. Gingras, M.-J. Jones, K Morrill, K. Zigayer, M.
Chine	Yang, Y. Wang, Y.
États-Unis	Keller, A. N. Giovanniello, A. Jennison, M. B. Purcell, J. E.
Fédération de Russie	Belyakov, A. Mnishko, V. V. Pasko, A. A. Tikhaze, K Volodina, V. Shiyan, D.
France	Olson, T. Besse, S. Deveille-Fontinha, C. S.
Inde	Zaidi, N. Icumar, P. Annepurddy, R. S.
Italie	Bardaro, A. Farina, M. Ciancaglioni, P

Japon	Kawaguchi, Y. Kawano, S. Yamada, Y. Sekiguchi, S. Tanaka, M. Ito, T. Ito, M. Yoshioka, W.
Liban	Eid, S.
Mexique	Jiménez Hernández, D.
Nigeria	Gaiya, S. M. Oladele, A.
Royaume-Uni	Keith, S. A. Gilson, H. L. Shepherd, K. McLachlan, R.
Sénégal	Sourand, M.
Singapour	Tan, S. H.
Suisse	Cadrian, A. Noël, L.
OBSERVATEURS	
Colombie	Rueda, G. Bejarano, C.
Grèce	Katsanevaki, M.
République de Corée	Seo, W.-S.
République dominicaine	Mendéz, E.
Turquie	Gündoğdu, Y.
Uruguay	Davila, Hugo Veloso, M.
IATA	Piera, A. Atanassova, M.
Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDDC)	De Feo, M.

APPENDICE 3**SOUS-COMITÉ SPÉCIAL SUR L'ÉLABORATION D'UN
OU DE PLUSIEURS INSTRUMENTS PORTANT SUR
LES MENACES NOUVELLES ET ÉMERGENTES****DEUXIÈME RÉUNION**

(Montréal, 19 – 21 février 2008)

LISTE DES DOCUMENTS

LC/SC-NET-2-O/B	Ordre du jour de la première journée de la réunion
LC/SC-NET-2-WP/1	Ordre du jour provisoire
LC/SC-NET-2-WP/2	Projet d'article : Transport illicite par voie aérienne de marchandises particulièrement dangereuses
LC/SC-NET-2-WP/3	Projet d'article : Transport illicite de fugitifs par voie aérienne
LC/SC-NET-2-WP/4	Note présentée par l'Inde (anglais seulement)
LC/SC-NET-2-WP/5	Duties to Investigate and to Inform
LC/SC-NET-2-WP/6	Proposals to the Article 1, Paragraph 3 in Appendix A 4 to the Report of the Special Sub-Committee (First Meeting, 3-6 July 2007)
LC/SC-NET-2 Flimsy No. 1	Proposal from Working Group : Transport of Materials Offence – Amendment to Attachment A, Working Group 2
LC/SC-NET-2 Flimsy No. 2	Incorporation of “BCN Weapon” into the Draft Protocol to the Montreal Convention

APPENDICE 4**CONVENTION DE MONTRÉAL DE 1971 AMENDÉE PAR LE
PROTOCOLE SUR LES AÉROPORTS 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 aérienne, 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 *qui provoque ou est* susceptible de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts *substantiels graves* à des biens ou à l'environnement ;
- g) libère *ou* décharge à partir d'un aéronef en service *[une arme BCN ou]* des matières *[chimiques toxiques,]* explosives, radioactives, *[biologiques ou nucléaires]* *[ou d'autres matières potentiellement mortelles]* *[ou des substances semblables]* d'une manière *qui provoque ou est* susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts *substantiels graves* à des biens ou à l'environnement;
- (h) utilise contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service *[une arme BCN ou]* des matières *[chimiques toxiques,]* explosives, radioactives, *[biologiques ou nucléaires]* *[ou d'autres matières potentiellement mortelles]* *[ou des substances semblables]* d'une manière *qui provoque ou est* susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts *substantiels graves* aux biens ou à l'environnement.
- i) *transporte, fait transporter ou facilite le transport à bord d'un aéronef de :*¹
- 1) *des explosifs ou des matières radioactives, en sachant que ceux-ci sont destinés à provoquer, ou à menacer de provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves, ladite menace étant assortie ou non, en vertu du droit interne, d'une condition, afin d'intimider une population ou de contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque ; ou*
 - 2) *toute arme BCN, en sachant qu'il s'agit d'une arme BCN au sens de [l'article 2]; ou*
 - 3) *des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux, en sachant que ces matières, produits ou équipements sont destinés à une activité explosive nucléaire ou à toute autre activité nucléaire non soumise à des garanties en vertu d'un [accord de garanties généralisées de l'Agence internationale de l'énergie atomique] [accord de garanties avec l'Agence internationale de l'énergie atomique] ;ou*

¹ Note du Secrétariat: Le sous-comité n'a pas décidé où insérer les dispositions concernant les infractions pénales en matière de transports. Elles sont insérées ici comme alinéas i) et j) aux fins de présentation.

4) *des équipements, matières ou logiciels, ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d'une arme BCN, en ayant l'intention de les utiliser à cette fin.*

[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 qui constitue une infraction énoncée dans les traités figurant à l'Annexe², et a l'intention d'aider cette personne à échapper à la poursuite criminelle.]*

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 L'Annexe comprend les traités suivants :

- *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye le 16 décembre 1970*
- *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971*
- *Convention sur la prévention et la répression des infractions contre des personnes jouissant d'une protection internationale, y compris les agents diplomatiques, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 14 décembre 1973*
- *Convention internationale contre la prise d'otages, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 17 décembre 1979*
- *Convention sur la protection physique des matières nucléaires, faite à Vienne le 26 octobre 1979*
- *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 24 février 1988*
- *Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome le 10 mars 1988*
- *Convention internationale pour la répression des attentats terroristes à l'explosif, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 15 décembre 1997*
- *Convention internationale pour la répression du financement du terrorisme, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 9 décembre 1999*

2. Commet également une infraction pénale toute personne qui :
- a) tente de commettre l'une des infractions visées aux paragraphes 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) ~~participe comme complice à~~ est le complice d'une personne qui commet ou tente de commettre l'une de ces ~~une~~ infractions visée aux paragraphes 1, 1 *bis*, 1 *ter* ou 2 a) du présent article.
3. Chaque État partie confère aussi le caractère d'infraction pénale, que les infractions visées aux paragraphes 1, 1 *bis* ou 1 *ter* 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 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 article;

- c) les «installations et services de navigation aérienne » 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 de ce type, 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.]
- i) «armes BCN» s'entend³ :
 - a) des « armes biologiques », qui sont :
 - 1) des agents microbiologiques ou autres agents biologiques ainsi que des toxines, quels qu'en soient l'origine ou le mode

³ Note du Secrétariat: Le sous-comité n'a pas encore pris de décision concernant les définitions des termes "armes BCN " et "précurseur". Les définitions ne sont insérées ici comme paragraphes i) et j) qu'à des fins de présentation.

de production, de types et en quantités qui ne sont pas destinées à des fins prophylactiques, de protection ou à d'autres fins pacifiques ; ou

2) des armes, de l'équipement ou des vecteurs destinés à l'emploi de tels agents ou toxines à des fins hostiles ou dans des conflits armés ;

b) des «armes chimiques », qui sont, prises ensemble ou séparément :

1) des produits chimiques toxiques et leurs précurseurs, à l'exception de ceux qui sont destinés à :

A) des fins industrielles, agricoles, de recherche, des fins médicales, pharmaceutiques ou d'autres fins pacifiques ; ou,

B) des fins de protection, à savoir les fins ayant un rapport direct avec la protection contre les produits chimiques toxiques et la protection contre les armes chimiques ; ou

C) des fins militaires sans rapport avec l'emploi d'armes chimiques et qui ne sont pas tributaires de l'emploi, en tant que moyen de guerre, des propriétés toxiques de produits chimiques ; ou

D) des fins de maintien de l'ordre public, y compris de lutte antiémeute sur le plan intérieur,

Aussi longtemps que les types et quantités sont compatibles avec de telles fins ;

2) des munitions et dispositifs spécifiquement conçus pour provoquer la mort ou d'autres dommages par l'action toxique des produits chimiques toxiques définis à l'alinéa b) 1), qui seraient libérés du fait de l'emploi de ces munitions et dispositifs ;

3) de tout équipement expressément destiné à être utilisé directement en liaison avec l'emploi de munitions et dispositifs spécifiés à l'alinéa b) 2).

c) des armes nucléaires et autres dispositifs explosifs nucléaires.

j) «Précurseur» s'entend de tout réactif chimique qui entre à un stade quelconque dans la fabrication, d'un produit chimique toxique, quel que soit le procédé utilisé. Cela comprend tout composant clé d'un système chimique binaire ou à composants multiples.]

ARTICLE 3

Tout État ~~contractant~~ partie s'engage à réprimer de peines sévères les infractions 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 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 visés aux alinéas a), b), c), ~~et e), f), g) et h)~~ 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 *ou autres systèmes nécessaires à l'exploitation des aéronefs* 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 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.

ARTICLE 4 ter⁴

1. *Aucune disposition de la présente convention ne porte atteinte aux droits, obligations et responsabilités qui découlent du Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires, conclu à Washington, Londres et Moscou le 1^{er} juillet 1968, de la Convention 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, conclue à Washington, Londres et Moscou le 10 avril 1972, ou de la Convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication, du stockage et de l'emploi des armes chimiques et sur leur destruction, conclue à Paris le 13 janvier 1993, pour les États parties à ces traités.*

2. *Ne constitue pas une infraction au sens de Convention le fait de transporter des biens ou matières visés au paragraphe 1, alinéa i) 3) de l'article 1^{er} ou, dans la mesure où ils ont un rapport avec une arme nucléaire ou autre dispositif explosif nucléaire, au paragraphe 1, alinéa i) 4.) de l'article 1^{er}, si ces biens ou matières sont transportés à destination ou en provenance du territoire, ou est autrement transporté sous le contrôle, d'un État partie au Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires où:*

a) le transfert ou la réception qui en résultent de l'article ou de la matière, y compris à l'intérieur d'un État, ne sont pas contraires aux obligations de cet État partie en vertu du Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires, et

b) si les biens ou matières sont destinés à un vecteur d'une arme nucléaire ou autre dispositif explosif nucléaire d'un État partie au Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires, le fait de détenir cette arme ou ce dispositif n'est pas contraire aux obligations de cet État partie découlant dudit traité.]

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 ;

⁴ *Note du Secrétariat: Le sous-comité n'a pas encore pris de décision concernant l'adoption de cet article. Il ne figure ici qu'à des fins de présentation.*

- 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 État⁵;
- 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 Protocole⁵ 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.

24. 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^{er} 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. Chaque État ~~contractant~~ partie prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions visés à l'article 1^{er}, paragraphes 1 bis et 1^{er} 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.

36. La convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

⁵Note du Secrétariat : Le terme «Protocole» devra éventuellement être remplacé s'il est décidé d'adopter les textes intégrés des conventions. 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 cette législation, il le notifie au [dépositaire]. »

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/[ont 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 ne l'extrade pas, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été commise sur son territoire, à ses autorités compétente 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 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 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 demande conformément au Statut de la Cour.
2. Chaque État pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente convention ou y adhérera, 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 DE 1970 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}

~~Commets une infraction pénale (ci après dénommée "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. Commets 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 de contrainte], ~~ou~~ par toute autre forme d'intimidation *ou par tout moyen technologique*.

2. Commets 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. Commets également une infraction toute personne qui :

(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) *participe comme complice à* 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), d 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 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 ~~les~~ infractions 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 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'infraction 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 e, l'État dont la personne détenue a la nationalité les États qui [auraient autrement] [ont] établi leur compétence conformément aux paragraphes 1, alinéa e) 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

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 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.