



CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE DROIT AÉRIEN

(Montréal, 26 mars – 4 avril 2014)

OBSERVATIONS SUR LE PROJET DE PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT À LA CONVENTION RELATIVE AUX INFRACTIONS ET À CERTAINS AUTRES ACTES SURVENANT À BORD DES AÉRONEFS, TOKYO, 1963

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela)

SOMMAIRE

La présente note de travail a pour objet de présenter les observations de l'État vénézuélien sur le projet de Protocole portant amendement à la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, proposé par le Comité juridique de l'OACI.

Suite à donner par la Conférence. La Conférence est invitée :

- a) à évaluer l'information figurant en appendice au présent document ;
- b) à examiner les observations présentées en vue de leur inclusion dans le texte final du Protocole d'amendement de la Convention de Tokyo de 1963.

<i>Objectifs stratégiques:</i>	Sûreté de l'aviation et Facilitation.
<i>Incidences financières:</i>	Néant.
<i>Références:</i>	Projet de texte du Protocole portant amendement à la Convention de Tokyo de 1963 proposé par le Comité juridique (DCTC Doc n° 3).

1. INTRODUCTION

1.1 Les dispositions juridiques du projet de Protocole d'amendement présenté par le Comité juridique de l'OACI complètent la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963. L'analyse que nous en avons faite a donné lieu à une série d'observations qui contribueront à une meilleure compréhension et à une meilleure application des principes qui y sont consacrés, ce pourquoi nous présentons les considérations jointes en appendice à la présente note de travail.

1.2 L'analyse susmentionnée a donné lieu à une série de considérations qui justifient l'importance de l'étude présentée et qui permettront la mise en œuvre effective du corps normatif découlant de la conférence internationale :

1.2.1 Dans ce sens, en étroite harmonie avec le contenu des Annexes à la Convention de Chicago de 1944, et avec la norme internationale qui régit l'aviation civile, il est recommandé d'ajuster certaines définitions et d'en conceptualiser correctement certaines autres, dans la ferme intention de mettre en application le principe de l'uniformité des instruments de droit aérien.

1.2.2 Aussi, nous estimons que la portée des aspects relatifs à la compétence doit être aussi large que possible afin de garantir la bonne application du Droit et que l'on doit respecter les garanties de procédure qui s'appliquent aux personnes touchées par les actes présumés qui sont réglementés dans le corps de la norme à l'étude.

1.2.3 Nous considérons que les pouvoirs et responsabilités du commandant d'aéronef risquent d'être fracturés si on les délègue à l'agent de sécurité, qui ne fait pas partie de l'équipage, conformément à la législation technique. Il convient donc que les deux responsabilités restent bien délimitées, comme le prévoit l'option 2 de l'article VI du projet de protocole.

1.2.4 De même, et en vertu des dispositions de l'article X, en ce qui concerne le recouvrement de dommages-intérêts pour tout préjudice subi par l'exploitant de l'aéronef suite au débarquement ou à la remise de la personne dont il est fondé à croire qu'elle a accompli ou est sur le point d'accomplir à bord un acte qui compromet ou peut compromettre la sécurité de l'aéronef, de l'équipage et des passagers, nous estimons nécessaire d'inclure les tiers touchés par ces infractions ou actes, étant donné qu'ils pourraient aussi se trouver dans une situation désavantageuse et préjudiciable à leurs intérêts, du fait du détournement du service prévu à l'origine.

1.2.5 L'appendice ci-joint reflète ce qui précède. Il contient le texte du projet de Protocole d'amendement de la Convention de Tokyo de 1963, accompagné des observations formulées par l'État vénézuélien et des inclusions et variantes que nous proposons à l'approbation de la Conférence diplomatique qui se tient dans ce but.

1.3 L'instrument joint en appendice indique en grisé les parties du projet de Protocole approuvées par l'État vénézuélien. Les passages que la République bolivarienne du Venezuela propose d'insérer dans le texte final du projet de Protocole sont présentés en grisé, italiques et caractères gras.

2. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

2.1 La Conférence est invitée à évaluer l'information figurant en appendice au présent document et à examiner les observations présentées en vue de leur inclusion dans le texte final du Protocole d'amendement de la Convention de Tokyo de 1963.

APPENDICE

OBSERVATIONS SUR LE PROJET DE PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT À LA CONVENTION DE TOKYO DE 1963 RELATIVE AUX INFRACTIONS ET À CERTAINS AUTRES ACTES SURVENANT À BORD DES AÉRONEFS

Article I

Le présent Protocole complète la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 (appelée ci-après « la Convention »), et, entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

Article II

1. L'article 1, paragraphe 3, de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« 3. 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 ses portes est ouverte en vue du débarquement ; en cas d'atterrissage forcé, le vol est présumé se poursuivre jusqu'à ce que les autorités compétentes reprennent la responsabilité de l'aéronef et des personnes et biens à bord ~~/ / ;]~~

[b) l'expression « agent de sûreté en vol » désigne [un fonctionnaire]/[une personne] spécialement sélectionné[e], formé[e] et autorisé[e] par le gouvernement de l'État de l'exploitant ou le gouvernement de l'État d'immatriculation pour être placé[e] à bord d'un aéronef, en vertu d'un accord ou d'un arrangement bilatéral ou multilatéral ~~/ /]~~, dans le but de protéger cet aéronef et ses occupants contre des actes d'intervention illicite. ~~/ /, dans le but d'assurer la sécurité de cet aéronef ou des personnes ou des biens à bord.~~

[c) l'expression « État de l'exploitant » désigne l'État dans lequel l'exploitant a son principal établissement ou, à défaut, sa résidence permanente ~~/ / ;]~~

[d) l'expression « État d'immatriculation » désigne l'État où l'aéronef est immatriculé. ~~] »~~

Article III

L'article 3 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« 1. L'État d'immatriculation est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord, **même lorsque l'aéronef vole en dehors de son espace aérien.**

1 bis. Un État est aussi compétent pour connaître des infractions commises et des actes accomplis à bord d'un aéronef :

- a) en tant qu'État d'atterrissage, lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise ou l'acte est accompli atterrit *qui se trouve* sur son territoire, et que l'auteur présumé de l'infraction est *étant* encore à bord ;
- b) en tant qu'État de l'exploitant, lorsque l'infraction est commise ou l'acte est accompli à bord d'un aéronef loué *avec ou* sans équipage à un *quand le* preneur dont le *a son* principal établissement ou, à défaut, la *sa* résidence permanente se trouve dans ledit État [1/];
- c) [lorsque l'infraction est commise ou l'acte est accompli par ou contre un ressortissant dudit État *et lorsque toutes les conditions d'extradition des auteurs présumés sont accomplies.*]

2. Tout État contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence, en sa qualité d'État d'immatriculation, aux fins de connaître des infractions commises [et des actes accomplis] à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation.

2 bis. Tout État contractant prend aussi les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions commises [et des actes accomplis] à bord d'aéronefs dans les cas suivants :

- a) en tant qu'État d'atterrissage, lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise [ou l'acte est accompli] atterrit *se trouve* sur son territoire et que l'auteur présumé de l'infraction se trouve encore à bord ;
- b) en tant qu'État de l'exploitant, lorsque l'infraction est commise [ou l'acte est accompli] à bord d'un aéronef loué sans équipage à un preneur dont le principal établissement ou, à défaut, la résidence principale se trouve dans ledit État.
- c) *en qualité d'État d'immatriculation, si l'infraction ou l'acte se produisent à bord d'aéronefs immatriculés dans cet État, lorsqu'ils volent en dehors de son espace aérien ;*
- d) *lorsque l'infraction commise ou l'acte accompli à bord de l'aéronef, quelle que soit sa nationalité, se produisent dans un espace aérien étranger et produisent ou visent à produire des effets dans le territoire de cet État.*

[2 ter. Tout État contractant peut aussi prendre les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions commises [et des actes accomplis] à bord d'un aéronef lorsque cette infraction est commise [ou cet acte est accompli] par ou contre un ressortissant dudit État *et lorsque toutes les conditions d'extradition des auteurs présumés sont accomplies.*]

3. La présente Convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales. »

Article IV

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'article 3 bis de la Convention :

« Si un État contractant, exerçant sa compétence au titre de l'article 3, a été informé ou a appris autrement qu'un ou plusieurs autres États contractants mènent une enquête, une poursuite ou une instance judiciaire concernant les mêmes infractions ou actes, ledit État contractant [peut consulter]/[consulte], le cas échéant, ces autres États contractants aux fins de coordonner leurs actions. »

Article V

L'article 5, paragraphe 2, de la Convention est supprimé.

[Article VI

L'article 6, paragraphe 2, de la Convention est remplacé par le texte suivant :

Option 1

~~[« 1. — Lorsque le commandant d'aéronef ou l'agent de sûreté en vol est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte, visés à l'article 1, paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires :~~

- ~~—— a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord ;~~
- ~~—— b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ;~~
- ~~—— c) pour permettre au commandant d'aéronef de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre.~~

~~2. — Le commandant d'aéronef peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou passager peut également prendre, sans cette autorisation, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord. »]~~

Option 2

[« 1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte, visés à l'article 1, paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires :

- a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord ;
- b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ;
- c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre.

2. Le commandant d'aéronef peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage, agent de sûreté en vol ou passager peut également prendre, sans cette autorisation, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord. »]

[Article VII

L'article 10 de la Convention est remplacé par le texte suivant :

« Si les mesures prises sont conformes à la présente Convention, ni le commandant d'aéronef, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni un agent de sûreté en vol, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué, ne peuvent être tenus responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures. »]

[Article VIII

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'article 15 *bis* de la Convention.

« 1. Tout État contractant est encouragé à prendre les mesures nécessaires pour engager des procédures pénales ou administratives appropriées contre toute personne qui à bord d'un aéronef commet une infraction ou accomplit un acte dont il est fait référence à l'article 1, paragraphe 1, en particulier :

- a) un acte de violence physique ou une menace d'accomplir un tel acte à l'encontre d'un membre de l'équipage ;
- b) un refus d'obéir à une instruction licite donnée par le commandant de bord ou en son nom aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens qui s'y trouvent.

[2. Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit de tout État contractant d'introduire [ou de maintenir] dans sa législation nationale des mesures appropriées pour sanctionner des actes d'indiscipline ou de perturbation accomplis à bord.] »]

Article IX

L'article 16, paragraphe 1, de la Convention est remplacé par le texte suivant :

« 1. Les infractions commises à bord d'aéronefs sont considérées, aux fins d'extradition entre les États contractants, comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire des États contractants qui doivent établir leur compétence conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 2 bis de l'article 3 et qui ont établi leur compétence conformément aux dispositions du paragraphe 2 *ter* de l'article 3. »

[Article X

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'article 18 *bis* de la Convention.

« Lorsque le commandant d'aéronef débarque ou remet une personne conformément aux dispositions de l'article 8 ou 9, respectivement, rien ne fait obstacle à ce que l'exploitant de l'aéronef *et les tiers touchés* recouvrent auprès de ladite personne des dommages-intérêts pour tout préjudice subi par ledit exploitant à la suite d'un tel débarquement ou d'une telle remise. »]