



**SOUS-COMITÉ SPÉCIAL DU COMITÉ JURIDIQUE POUR  
LA MODERNISATION DE LA CONVENTION DE TOKYO Y COMPRIS  
LA QUESTION DES PASSAGERS INDISCIPLINÉS**

**DEUXIÈME RÉUNION**

Montréal, 3 – 7 décembre 2012

**Clauses principales du dispositif du projet de Protocole visant à amender  
la Convention de Tokyo**

**(Note présentée par la Présidente du Sous-Comité juridique)**

**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 (nommée 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.

**(Note :** Ce projet d'article s'inspire de l'article premier du *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971*. Plusieurs délégations à la première réunion du Sous-Comité ayant exprimé le sentiment que la Convention de Tokyo ne doit pas de façon générale être complètement révisée, sauf en ce qui concerne les vides de compétence relevés, ce projet ne modifie pas les termes utilisés dans la Convention de Tokyo, tels que l'État d'« immatriculation » ; il ne porte pas non plus sur la question de l'extradition, qui est déjà visée par l'article 16 actuel.)

**Article II**

1. L'article 3, paragraphe 2, de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« 2. Tout État contractant :

a) prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions commises à bord d'aéronefs dans les cas suivants :

1) [en tant qu'État d'occurrence,] si une infraction selon ses lois pénales est commise à bord d'un aéronef dans le territoire de cet État ;

- 2) [en tant qu'État d'immatriculation,] si une infraction selon ses lois pénales est commise à bord de l'aéronef qui est immatriculé dans cet État ;
  - 3) [en tant qu'État d'atterrissage,] si une infraction visée à l'article 9, paragraphe 1 *bis*, est commise à bord d'un aéronef qui atterrit dans le territoire de cet État avec l'auteur présumé de l'infraction toujours à bord ;
  - 4) [en tant qu'État de l'exploitant,] si une infraction visée à l'article 9, paragraphe 1 *bis*, est commise à bord d'un aéronef quand il est loué sans équipage à l'exploitant qui a son principal établissement ou sa résidence permanente dans cet État.
- b) peut aussi établir sa compétence aux fins de connaître des infractions commises à bord des aéronefs dans les cas suivants :
- 1) [en tant qu'État de nationalité,] si une infraction visée à l'article 9, paragraphe 1 *bis*, est commise à bord d'un aéronef [par ou] contre un ressortissant de cet État ;
  - 2) [en tant qu'État de résidence habituelle,] si une infraction visée à l'article 9, paragraphe 1 *bis*, est commise à bord d'un aéronef par une personne apatride qui a sa résidence habituelle dans le territoire de cet État.
2. À l'**article 3** de la Convention, le paragraphe 2 *bis* suivant est ajouté :

« 2 *bis*. Si un État contractant a établi que tout acte visé à l'article 8, paragraphe 1 *bis*, est une infraction en vertu de ses lois pénales, il peut également établir sa compétence aux fins de connaître d'une telle infraction lorsqu'elle est commise à bord d'un aéronef dans l'un quelconque des cas visés à l'article 3, paragraphe 2, sous-alinéas a) 3) et 4), et paragraphe 2, sous-alinéas b) 1) et 2). »

**(Note : Le paragraphe 2, alinéa a), sous-alinéas 2) à 4), le paragraphe 2, alinéa b), et le paragraphe 2 *bis* sont les nouvelles additions proposées pour l'article 3 de la Convention, qui portent sur la question des compétences aussi bien obligatoires que facultatives. Il s'inspire en partie de l'article 8 de la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010), avec certaines modifications. L'idée est de prévoir l'établissement de la compétence pour connaître des actes (lorsqu'ils sont considérés comme des infractions) ou des infractions graves qui rendent la personne indisciplinée en cause passible de débarquement ou de remise respectivement. Si le Sous-Comité juridique souhaite prévoir une compétence obligatoire plus large, l'article 9, paragraphe 1 *bis*, pourrait être élargi. S'il souhaite le résultat contraire, ce paragraphe pourrait être raccourci et une partie de son contenu pourrait être transférée à l'article 8, paragraphe 1 *bis*. Aucune de ces modifications proposées n'empêchera les États contractants d'établir chacun sa compétence aux fins de connaître de toute autre infraction sur la base de l'actuel article 3, paragraphe 3.)**

### Article III

À l'**article 8** de la Convention, le paragraphe 1 *bis* suivant est ajouté :

« 1 *bis*. Aux fins du paragraphe 1 mais sans limiter sa généralité, les actes suivants sont considérés comme étant les actes qui peuvent rendre l'intéressé passible de débarquement :

- a) agresser, intimider ou menacer, physiquement ou verbalement, une autre personne ;
- b) causer intentionnellement l'endommagement ou la destruction de biens ;
- c) consommer des substances psychoactives avec pour conséquence d'être intoxiqué et de mettre en danger l'ordre et la discipline ;
- d) fumer dans les toilettes ou ailleurs de façon susceptible de mettre en danger la sécurité de l'aéronef ;
- e) toucher à un détecteur de fumée ou à tout autre dispositif de sécurité à bord de l'aéronef ;
- f) utiliser un engin électronique portable alors que cela est interdit. »

**(Note :** L'objectif du nouveau **paragraphe 1 bis** est d'énumérer plusieurs infractions ou actes moins graves qui seront soumis à la compétence facultative de l'État d'atterrissage, de l'État de l'exploitant, de l'État de nationalité et de l'État de résidence habituelle. En vertu de l'article 1, paragraphe 1, alinéa b), le terme « actes » comprend ici à la fois les « infractions » et les « non-infractions ». Comme le Sous-Comité n'est pas encore convenu d'une liste d'infractions, la liste du paragraphe 1 bis est basée sur la liste figurant dans la Circulaire 288 de l'OACI. Si le Sous-Comité estime que certains de ces actes devraient être considérés comme des infractions graves [p. ex. les actes visés au paragraphe 1 bis, alinéas d), e) et f), étant donné qu'ils peuvent compromettre la sécurité de l'aéronef], il peut décider de transférer ces infractions à l'article 9, paragraphe 1 bis.)

#### Article IV

À l'**article 9** de la Convention, le paragraphe 1 bis suivant est ajouté :

« 1 bis. Aux fins du paragraphe 1 mais sans limiter sa généralité, les actes suivants sont considérés comme étant des infractions graves :

- a) agresser ou menacer de commettre un tel acte contre un membre de l'équipage si cet acte empêche ce membre de l'équipage de s'acquitter de sa tâche ou réduit sa capacité de le faire ;
- b) refuser de suivre une instruction licite donnée par le commandant d'aéronef ou en son nom, si ce refus compromet la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord ou compromet l'ordre et la discipline à bord ;
- c) commettre un acte de violence physique à l'égard d'une autre personne ;
- d) commettre une agression sexuelle ;
- e) [autres infractions à insérer par le Sous-Comité juridique]. »

**(Note :** L'objectif du nouvel **article 9 bis, paragraphe 1**, est d'énumérer les infractions graves au sujet desquelles la compétence obligatoire de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant devrait être établie. Cette liste se base sur certaines des infractions énumérées dans la Circulaire 288, qui sont

considérées comme constituant les infractions les plus graves. La description des infractions graves de l'article 9, paragraphe 1 *bis*, ne suit pas entièrement celle de la Circulaire 288.)

### **Article V**

À l'**article 10** de la Convention, le paragraphe existant est numéroté « 1 » et le paragraphe 2 suivant est ajouté :

« 2. Aux fins de l'application du paragraphe 1, un agent de sûreté à bord est considéré comme étant un [passager] [membre d'équipage] [commandant d'aéronef]. »

#### **Notes :**

- a) Ce projet ne propose pas la substance de l'immunité de l'IFSO mais ne fait qu'indiquer sa place dans le traité, si le Sous-Comité juge nécessaire d'insérer une disposition sur l'immunité des IFSO.
- b) Ce projet ne prévoit pas non plus de révision de la norme sur l'immunité figurant à l'article 10 existant, que la norme révisée soit « raisonnable », « non arbitraire et infondée » ou « nécessaire et proportionnée ».

Ces questions doivent être déterminées par le Sous-Comité.)