



NOTE DE TRAVAIL

COMITÉ JURIDIQUE – 35^e SESSION

(Montréal, 6 – 15 mai 2013)

Point 2 : Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants

RAPPORT DU COMITÉ DE RÉDACTION

(Note présentée par le Secrétariat)

1. Le Président de la 25^e session du Comité juridique a institué un Comité de rédaction chargé d'examiner et de proposer le texte possible d'un protocole à la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963. Le Comité de rédaction est composé de douze États (Brésil, Émirats arabes unis, États-Unis d'Amérique, Canada, Congo, France, Jamaïque, Japon, Liban, Nigéria, République de Corée et Singapour) ainsi que de représentants de l'Association du transport aérien international (IATA) et de l'Union internationale des assureurs aéronautiques (UIAA). Un certain nombre d'observateurs ont également participé à ces séances. Le Comité était présidé par l'Australie.

2. Le Président a saisi le Comité de rédaction d'un texte se rapportant aux cinq questions ci-après :

- a) élargissement de la compétence sur la base de laquelle les États contractants peuvent prendre des mesures au titre de la Convention de Tokyo ;
- b) inclusion d'une référence aux agents de sûreté en vol dans le texte de la Convention de Tokyo ;
- c) identification des types de comportement constituant une préoccupation particulière pour les États contractants, au sujet desquels les États devraient être encouragés à introduire des sanctions appropriées ;
- d) droit de recours des compagnies aériennes contre les passagers indisciplinés qui provoquent des détournements de vol ;
- e) examen d'amendements de certaines définitions visant à moderniser la Convention de Tokyo en l'alignant sur des instruments récents relatifs à l'aviation internationale.

3. Le texte ci-après constitue le Protocole proposé formulé par le Comité de rédaction, qui a été soumis à l'examen du Comité juridique. Le nouveau texte proposé est souligné.

4. Dans certains cas, des crochets sont maintenus et isolent des dispositions entières, reflétant les divergences d'opinions entre les États concernant le concept dont il est fait état. Dans d'autres cas, des crochets sont conservés dans le texte des amendements, reflétant les décisions stratégiques qui, du point de vue du Comité de rédaction, devraient être renvoyées au Comité juridique pour examen plus approfondi ou qui devraient être renvoyées à l'examen d'une conférence diplomatique.

5. Les clauses principales du dispositif du projet de Protocole portant amendement de la Convention de Tokyo sont les suivantes :

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, on considère que le vol se poursuit 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 spécialement sélectionné, formé et autorisé par le gouvernement de l'État de l'exploitant ou le gouvernement de l'État d'immatriculation pour être placé 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.

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

- a) en tant qu'État d'atterrissage, lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise ou l'acte est accompli atterrit sur son territoire et que le présumé contrevenant est 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 permanente se trouve dans ledit État [./[/; et]
- c) [lorsque l'infraction est commise ou l'acte est accompli par ou contre un ressortissant dudit État.]

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 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 sur son territoire et que le présumé contrevenant 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.

[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 accompli] par ou contre un ressortissant dudit État.]

3. La présente Convention n'écarter 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'une enquête, une poursuite ou une instance judiciaire concernant les mêmes infractions ou actes est menée par un ou plusieurs autres États, ledit État contractant consulte, le cas échéant, ces autres États contractants aux fins de coordonner leurs actions. »

Article V

Le paragraphe 2 de l'article 5 est supprimé.

[Article VI]

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

« 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 [d'un agent de sûreté en vol ou] 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 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 d'introduire [ou de maintenir] dans sa législation nationale des mesures appropriées pour punir 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 2bis de l'article 3 et qui ont établi leur compétence conformément aux dispositions du paragraphe 2ter 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, il n'est pas interdit à l'exploitant de l'aéronef de recouvrer 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. »

— FIN —