



## CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE DROIT AÉRIEN

(Montréal, 26 mars – 4 avril 2014)

### PROJET DE TEXTE DU PROTOCOLE À LA CONVENTION DE TOKYO DE 1963 PROPOSÉ PAR LE 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 (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.

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 l'auteur présumé de l'infraction 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 [./]/[.];
- 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 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 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.

[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.]

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 recouvre 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. »]