



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

PROPOSITIONS D'AMENDEMENT DU TEXTE DE RÉFÉRENCE

(Note présentée par l'Allemagne)

1. ARTICLE III (ARTICLE 3 DE LA CONVENTION)

1.1 Amendement

1.1.1 Le projet actuel du Comité juridique devrait être transformé comme suit en une disposition facultative pour l'État d'atterrissage et l'État de l'exploitant :

- a) *Les paragraphes 1 et 1 bis de l'article 3 sont supprimés.*
- b) *Le paragraphe 2 devient le paragraphe 1¹.*
- c) *Les paragraphes 2 bis and 2 ter sont remplacés par ce qui suit² :*

« 2. Tout État contractant peut aussi prendre les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions commises [ou 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 ;

[c) lorsqu'une infraction est commise [ou un acte est accompli] à bord d'un aéronef par ou contre un ressortissant de cet État.] »

¹ L'Allemagne préférerait supprimer les mots « et des actes accomplis » entre crochets.

² L'Allemagne préférerait supprimer les mots « ou des actes accomplis / ou l'acte est accompli / ou un acte est accompli » entre crochets.

1.2 Déclaration explicative

1.2.1 L'Allemagne ne juge pas acceptable l'établissement de la compétence obligatoire de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant. Cela signifierait en effet un élargissement considérable de la disposition existante (État d'immatriculation) et le renoncement aux facteurs de rattachement généralement acceptés en droit international public, comme le principe de la personnalité et le principe « aut dedere aut judicare » (« extraditer ou poursuivre »). C'est d'autant plus important pour les infractions qui peuvent être classées comme moins graves sur l'échelle de la gravité, particulièrement pour les « actes » [voir le champ d'application de la Convention de Tokyo à l'article 1, paragraphe 1, alinéas a) et b)] en ce qui concerne le principe de la proportionnalité. En outre, il semble problématique que la compétence de l'État de l'exploitant soit mise en rapport avec une liaison juridique déterminée par le droit civil et que la compétence de l'État d'atterrissage dépende du trajet du voyage ou même de la décision du commandant d'aéronef.

1.2.2 Cet élargissement considérable n'est ni approprié ni nécessaire. Il n'existe pas de vide législatif pour ce qui est de la compétence de l'État d'immatriculation. On n'a pas encore prouvé de vide au niveau de la mise en application pour l'État d'immatriculation [l'étude de l'IATA (voir LC/35WP/2-3) ne contient aucune question concernant les poursuites criminelles ou administratives engagées par l'État d'immatriculation]. Même s'il existait un tel vide au niveau de la mise en application, on peut se demander si la création de nouvelles compétences serait une façon convenable de résoudre ce problème (par exemple en ce qui concerne l'assistance juridique), ou si l'on remédierait à ce vide présumé en appliquant les nouvelles compétences.

1.2.3 L'État d'atterrissage et l'État de l'exploitant ne semblent pas plus efficaces que l'État d'immatriculation pour traiter des cas typiques de comportement indiscipliné. Cela s'explique par le nombre probablement très élevé de cas de comportement indiscipliné dans lesquels l'équipage, le contrevenant et les témoins vivent dans des pays différents et pas nécessairement non plus dans l'État d'atterrissage.

1.2.4 En droit allemand, les cas de comportement indiscipliné mentionnés ne justifient pas dans la plupart des cas – par exemple à cause du principe de la proportionnalité – l'émission d'un mandat d'arrêt (par exemple en cas d'insulte) ou ne constituent même pas des infractions criminelles (par exemple en cas de refus d'obéir à une instruction licite donnée par le commandant d'aéronef aux fins de garantir la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord). Il ne serait donc pas nécessairement possible d'arrêter le passager indiscipliné même s'il tombait sous le coup du droit allemand. En outre, la compétence de l'État d'atterrissage n'apportera pas nécessairement des améliorations au niveau des poursuites criminelles. Les membres d'équipage et les autres passagers qui pourraient être en mesure de témoigner auront souvent des contraintes de temps. Selon la gravité du comportement indiscipliné présumé, il ne serait peut-être pas proportionné d'obliger des membres d'équipage et d'autres passagers à manquer un vol de correspondance ou à réorganiser leur voyage parce qu'ils doivent rester disponibles pour témoigner. Il n'y a pas non plus d'avantages en ce qui concerne l'audience. Le contrevenant et tous les témoins jugés nécessaires par le tribunal (qui pourraient tous n'avoir aucun lien avec l'État d'atterrissage et vivre à l'étranger) seraient appelés à comparaître devant le tribunal de l'État d'atterrissage.

1.2.5 L'établissement de nouvelles compétences pourrait donc créer des problèmes et dépenses supplémentaires (c'est-à-dire un plus grand nombre de cas d'assistance juridique, de traductions), également en ce qui concerne les compétences concurrentes – sans compter que la compétence concurrente ne serait pas prévisible pour le passager indiscipliné.

1.2.6 Nous proposons donc que l'article 3 de la Convention de Tokyo soit laissé en l'état. L'Allemagne pourrait – comme il est proposé ci-dessus – accepter une disposition non contraignante (telle

que l'option 2 du projet antérieur) pour les compétences de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant – à condition que l'article 2 *bis* utilise les mots « peut aussi prendre ». En outre, pour éviter tout malentendu au niveau du champ d'application de la disposition, il faudrait supprimer le paragraphe 1 et le paragraphe 1 *bis*. Le libellé « est (aussi) compétent pour connaître des infractions commises et des actes accomplis à bord » pourrait mener au malentendu que toutes les compétences qui y sont mentionnées soient obligatoires par contraste avec le paragraphe 2. La signification véritable du paragraphe 1 – à savoir que les États sont en mesure d'établir ces compétences – est évidente et ne fait donc pas partie d'autres conventions internationales.

1.3 Proposition de rechange

1.3.1 Si toutefois la majorité juge absolument nécessaire une disposition obligatoire pour l'État d'atterrissage, nous proposons un libellé différent, qui correspondrait mieux au principe « aut dedere aut judicare » reconnu à l'échelle internationale, et qui se lirait comme suit :

« Tout État contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître d'une infraction commise à bord d'un aéronef si cet acte est une infraction criminelle dans le territoire où il a été accompli ou si ce territoire ne relève d'aucune compétence de droit criminel, et si son auteur a été remis aux autorités de l'État du premier atterrissage et, bien que l'extradition soit généralement possible pour une telle infraction, s'il n'est pas extradé. »

1.3.2 Cette disposition devrait – en particulier – répondre aux préoccupations soulevées par l'IATA (et par la Cour d'appel de Hong Kong, voir la note 2 du paragraphe 2.3 de la note de travail LC/35-WP/2-2) en ce qui concerne les infractions criminelles, car elle signifierait que, contrairement à ce qui se passe dans de nombreux autres États, l'extradition ne serait pas une condition préalable à l'engagement de poursuites dans l'État d'atterrissage. Un autre avantage serait que cette disposition ne serait applicable qu'aux infractions criminelles, étant donné qu'il semble disproportionné d'étendre la compétence aux cas de comportement indiscipliné qui ne constituent même pas des infractions criminelles.

1.3.3 La compétence proposée de l'État de la nationalité pourrait être acceptée comme disposition facultative, ou cette disposition pourrait être supprimée.

2. ARTICLE VIII (ARTICLE 15 *BIS* DE LA CONVENTION)

2.1 Amendement

Les mots « ou des biens » à l'article 15 *bis*, paragraphe 1, alinéa b), sont supprimés.

2.2 Déclaration explicative

2.2.1 Nous nous réjouissons que l'article 15 *bis* ne contienne plus le mot « prend », désormais remplacé par « est encouragé à prendre ». À notre avis cela signifie que cette disposition n'est pas obligatoire mais seulement facultative.

2.2.2 Néanmoins, lorsqu'il prévoit des sanctions, le législateur doit veiller à assurer la proportionnalité. Cela est pour nous une exigence constitutionnelle et signifie que seuls les actes qui compromettent la sécurité et la sûreté de l'aéronef ou d'une personne à bord peuvent mener à une sanction. Par contraste, les simples désagréments ou perturbations ne peuvent pas mener à une sanction

criminelle ou à une sanction administrative. En particulier, ce principe doit être respecté au moment de choisir les actes énumérés séparément à l'article 15 *bis* qui sont considérés comme servant d'exemples.

2.2.3 Le refus d'obéir à une instruction licite donnée par le commandant d'aéronef aux fins de garantir la sécurité des biens qui s'y trouvent [article 15 *bis*, paragraphe 1, alinéa b)] ne pèse pas assez lourd, à notre avis, pour ce qui est du principe de la proportionnalité, pour justifier le lancement de poursuites criminelles ou administratives. En particulier, le lancement de poursuites et l'imposition de sanctions destinées seulement à garantir la sécurité des biens à bord de l'aéronef semblent disproportionnés dans les cas où le refus d'obéir à une instruction licite donnée aux fins de garantir la sécurité des biens ne compromet pas aussi la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord. Nous proposons donc de supprimer les mots « ou des biens » à l'article 15 *bis*, paragraphe 1, alinéa b).

3. ARTICLE X (ARTICLE 18 *BIS* DE LA CONVENTION)

3.1 Amendement

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

« En cas de mesures conformes aux dispositions des articles 8 et 9, les demandes de recouvrement, conformément au droit national, auprès de la personne débarquée ou remise, de dommages-intérêts pour tout préjudice subi à la suite d'un tel débarquement ou d'une telle remise, ne sont pas exclues. »

3.2 Déclaration explicative

3.2.1 L'Allemagne se réjouit de façon générale de la proposition du Comité juridique concernant les demandes de dédommagement en cas de mesures conformes aux articles 8 et 9, et recommande d'ajouter deux éléments particuliers :

- a) il faudrait préciser que le droit national est le cadre juridique pertinent ;
- b) les ayants droit ne devraient pas être énumérés de façon précise (« exploitant de l'aéronef »). L'Allemagne est en faveur d'un libellé passif. Il sera ainsi possible d'invoquer également cette disposition dans des cas faisant intervenir des modèles plus complexes d'exploitation des aéronefs.