



CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE DROIT AÉRIEN

(Montréal, 26 mars – 4 avril 2014)

OBSERVATIONS SUR LE PROJET DE TEXTE DU PROTOCOLE À LA CONVENTION DE TOKYO DE 1963

(Note présentée par le Japon)

1. RAISONS D'APPUYER L' « OPTION 2 » DE L'ARTICLE VI EN CE QUI CONCERNE L'AUTORITÉ DE L'AGENT DE SÛRETE EN VOL (IFSO)

1.1 Mission des IFSO

1.1.1 La mission principale des agents de sûreté en vol (appelés ci-après « IFSO ») consiste à prévenir ou à surmonter les infractions graves comme le terrorisme, détournements compris, qui peuvent compromettre la sécurité des personnes à bord de l'aéronef. Telle est en fait la portée de la mission des IFSO dans la plupart des États qui les déploient, dont le Japon, conformément à un accord ou arrangement bilatéral ou multilatéral, et cette portée limitée devrait être maintenue.

1.1.2 Pour accomplir leur mission, il est impératif que les IFSO dissimulent leur présence aux agresseurs tels que des terroristes qui se trouvent à bord. Si outre les infractions graves mentionnés ci-dessus les IFSO devaient s'occuper de cas relativement mineurs en vertu du Protocole à la Convention de Tokyo de 1963 (appelé ci-après le « Protocole »), leur présence pourrait ainsi être dévoilée, et les agresseurs pourraient abuser de cette information au moment de commettre des infractions graves.

1.1.3 La portée limitée de la mission des IFSO mentionnée ci-dessus devrait être traduite de façon appropriée dans le Protocole, notamment dans la définition des IFSO donnée à l'article II du projet de texte du Protocole.

1.2 Raisons d'appuyer l' « Option 2 » de l'article 6

1.2.1 L'article VI du projet de texte du Protocole, adopté tout entre crochets à la 35^e session du Comité juridique de l'OACI, propose deux options concernant les pouvoirs du commandant d'aéronef ainsi que l'intervention des IFSO. Le Japon opte pour l'Option 2.

1.2.2 L'Option 1 vise à donner aux IFSO la même autorité qu'aux commandants d'aéronef, lorsqu'ils sont fondés à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord d'un aéronef une infraction ou un acte, visés à l'article 1, paragraphe 1, de la Convention de Tokyo de 1963, de 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 ; ou b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord. Cela modifierait inévitablement la nature de l'autorité principale du commandant d'aéronef et aboutirait à un

chevauchement inutile de responsabilités entre le commandant d'aéronef et les IFSO. Actuellement, c'est le commandant d'aéronef qui a la responsabilité principale de maintenir le bon ordre et la discipline à bord de l'aéronef, conformément à l'article 6, paragraphe 1, de la Convention de Tokyo de 1963. À notre avis, le cadre actuel a bien fonctionné, et tout au long des débats de la 35^e session du Comité juridique et des deux sessions préalables de ses Sous-Comités, ainsi que d'après notre expérience des interventions des IFSO au Japon, on n'a relevé aucun besoin urgent de donner aux IFSO la même autorité qu'aux commandants d'aéronef. Sur cette base, et vu la nécessité de dissimuler la présence des IFSO pour leur permettre d'accomplir efficacement leurs responsabilités principales en matière de répression des actes de terrorisme, il est approprié de maintenir le cadre actuel de la Convention de Tokyo, qui prévoit que le commandant d'aéronef a la responsabilité principale de maintenir le bon ordre et la discipline. Il ne faudrait pas que l'article VI du protocole ait une influence négative sur l'efficacité de l'accomplissement de la mission principale des IFSO, qui consiste à prévenir des infractions graves comme le terrorisme. L'Option 1 n'est donc pas jugée appropriée.

1.2.3 D'autre part, l'Option 2 vise à maintenir le cadre actuel et la pratique largement acceptée de la Convention de Tokyo de 1963, tout en reconnaissant les IFSO comme une nouvelle catégorie. Même dans le cadre actuel, les IFSO, ainsi que les membres d'équipage et les passagers, peuvent prendre des mesures préventives raisonnables sans l'autorisation du commandant d'aéronef lorsqu'ils sont fondés à croire que des mesures de contrainte sont immédiatement nécessaires à l'égard d'une personne à bord pour garantir la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens qui s'y trouvent. Ce cadre prévoit une base juridique suffisante pour l'accomplissement des responsabilités des IFSO. Pour ces raisons, l'Option 2 est plus appropriée.

2. PROPOSITION D'AMENDEMENT DE L'ARTICLE 17 DE LA CONVENTION DE TOKYO DE 1963 EN CE CONCERNE LA COOPÉRATION DU COMMANDANT D'AÉRONEF AUX ENQUÊTES

2.1 Si la compétence de l'État pour connaître de l'infraction commise ou de l'acte accompli à bord est élargie à celle de l'État d'atterrissage, que ce soit obligatoire ou facultatif, il deviendrait essentiel que les autorités de l'État d'atterrissage chargées de l'application de la loi achèvent les enquêtes pertinentes avant le départ de l'aéronef en cause et/ou du commandant d'aéronef pour la destination suivante. En particulier, dans le cas des infractions d'importance mineure commises, ou des actes d'importance mineure accomplis, par des passagers indisciplinés, les autorités chargées de l'application de la loi ne peuvent pratiquement s'attendre à aucune assistance d'autres États pertinents au moyen de la coopération prévue par traité d'entraide judiciaire mutuelle ou par voie diplomatique, étant donné que cette assistance est censée se centrer principalement sur les cas graves.

2.2 Par conséquent, pour faciliter l'achèvement des enquêtes et la poursuite des suspects, il est jugé impératif d'obtenir la coopération du commandant d'aéronef à l'enquête pertinente menée par les autorités de l'État d'atterrissage chargées de l'application de la loi. Actuellement, à cet égard, l'obligation donnée au commandant d'aéronef par l'article 9, paragraphe 3, de la Convention de Tokyo de 1963 se limite à communiquer aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, les éléments de preuve et d'information qui, conformément à la loi de l'État d'immatriculation de l'aéronef, sont légitimement en sa possession.

2.3 Il est donc nécessaire de prévoir des dispositions pour obtenir cette coopération du commandant d'aéronef afin de faciliter l'enquête de l'État d'atterrissage. Nous proposons d'ajouter ce qui suit au projet de texte du Protocole :

Article X

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'article 17 bis de la Convention :

Le commandant d'aéronef fait des efforts raisonnables pour coopérer avec l'État contractant qui prend des mesures en vue d'une enquête ou d'une arrestation ou qui exerce sa compétence en ce qui concerne toute infraction commise ou tout acte accompli à bord d'un aéronef.

2.4 Le Gouvernement du Japon espère que ses avis et positions seront dûment pris en compte et largement acceptés parmi les parties contractantes avant et pendant les travaux de la Conférence diplomatique.

— FIN —