



CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE DROIT AÉRIEN

(Montréal, 26 mars – 4 avril 2014)

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

(Note présentée par le Qatar)

1. QUESTION DES « AGENTS DE SÛRETÉ EN VOL »

1.1 En ce qui concerne l'insertion de la question des « agents de sûreté en vol » dans le projet de protocole, nous estimons que cette question devrait faire l'objet d'accords bilatéraux entre les États membres de l'OACI pour les raisons ci-dessous.

1.1.1 **Premièrement** : La question ne se limite pas à appuyer la disposition relative aux agents de sûreté en vol en vue de sa mise en œuvre. Les conséquences vont bien au-delà. La mise en œuvre d'une telle disposition exige de nombreux arrangements et une coordination intégrale entre les États pour ce qui est de former les agents de sûreté en vol, de les armer, de décider du nombre et du type de ces armes, des procédures pour leur entrée dans le pays, de savoir s'ils devraient garder leurs armes une fois qu'ils quittent l'avion, et de définir leur interaction avec les autorités de l'État. Ces questions ne peuvent être imposées aux États qui s'opposent au texte. En conséquence, des accords bilatéraux seraient plus faisables et plus pratiques pour traiter de la question compte tenu de l'intérêt des États et des avantages qu'ils pourraient en tirer.

1.1.2 **Deuxièmement** : La présence d'armes à bord d'un aéronef reste un danger plus grand pour la sécurité et la sûreté de l'aéronef que leur absence.

1.1.3 **Troisièmement** : Le texte ne définit pas précisément les pouvoirs des agents de sûreté ni la mesure dans laquelle ils sont sous les ordres du pilote-commandant de bord, qui représente l'autorité suprême et détient la principale responsabilité en matière de sécurité de l'aéronef et des passagers. Si tel n'est pas le cas, cela pourrait semer la confusion et mener à des conflits entre le pilote-commandant de bord et les agents de sûreté en vol.

2. AMENDEMENTS CONCERNANT LA COMPÉTENCE DES ÉTATS

2.1 Pour ce qui est des amendements concernant la compétence des États (État d'atterrissage, État de l'exploitant et État du contrevenant) dont il est question dans le projet de protocole, nos observations sont les suivantes.

2.1.1 **Premièrement** : Le texte proposé désigne l'État qui a la compétence mais ne traite pas ni ne résout la question des conflits de compétence. En cas de conflit de compétence entre l'État d'immatriculation et l'État d'atterrissage, lequel des deux devrait-il l'emporter ? La même question se pose en ce qui concerne les conflits de compétence entre l'État de l'exploitant, l'État du contrevenant ou celui de la victime.

2.1.2 **Deuxièmement** : En cas de conflit entre deux États compétents, lequel des deux devrait-il conserver le droit d'engager des poursuites ? Surtout si la compétence découle du fait qu'il s'agit de l'État du contrevenant ou de l'État de la victime. Cet État veillerait-il à l'application de la loi ou sa compétence devrait-elle être complètement écartée du fait que la reconnaissance de sa compétence en pareil cas pourrait aggraver le conflit ?

2.1.3 **Troisièmement** : Les amendements proposés stipulent que les États prennent les mesures nécessaires pour établir leur compétence, sans déterminer ces mesures, ce qui constitue une sérieuse lacune. Certains États pourraient établir leur compétence par la force. Cet usage de la force sera considéré comme légitime, le texte étant muet quant à la nature de ces mesures, laissées ainsi à la discrétion de chaque État. Les mesures à prendre par les États pour établir leur compétence doivent être définies, d'où notre avis qu'un complément d'étude s'impose pour résoudre la question des conflits de compétence et décider des mesures.

3. DISPOSITION SPÉCIALE

3.1 Il est également nécessaire de prévoir une disposition spéciale traitant des cas de conflit de compétences entre des États dont la compétence est établie par le protocole.

4. COMMENTAIRES

4.1 **Sur la base de ce qui précède, nos commentaires sont les suivants :**

- a) en ce qui concerne les agents de sûreté en vol, la question devrait faire l'objet d'accords bilatéraux entre les États et non pas être insérée dans le Protocole à la Convention de Tokyo ;
- b) en ce qui concerne la compétence, la question devrait être soumise à nouveau au Comité juridique pour complément d'étude. L'objectif est de traiter tous les cas de conflit positif de compétences, de déterminer les mesures à prendre par les États pour établir leur compétence, et d'introduire une nouvelle disposition sur la réglementation des compétences en cas de conflit entre des États qui ont compétence.