



N° 3547

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le lundi 16 novembre 2020.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE PROJET DE LOI
*autorisant la **ratification du protocole portant amendement de la convention relative aux***
infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs,

PAR M. PIERRE CORDIER

Député

ET

**ANNEXE : TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES
ÉTRANGÈRES**

Voir les numéros :

Assemblée nationale : 2494.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. PARTIE INTÉGRANTE DU CADRE JURIDIQUE INTERNATIONAL EN MATIÈRE DE SÛRETÉ AÉRIENNE, LA CONVENTION DE TOKYO RÉPRIME LES COMPORTEMENTS INDISCIPLINÉS À BORD DES AÉRONEFS	6
A. LE CADRE JURIDIQUE INTERNATIONAL S'EST PROGRESSIVEMENT ÉTOFFÉ POUR RÉPONDRE AUX MENACES PESANT SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE	6
1. Le tournant des années 1970 a été marqué par l'adoption de trois grandes conventions dans le domaine de la sûreté aérienne.....	6
2. Dans le contexte post-attentats du 11 septembre 2001, un renforcement des outils conventionnels est apparu nécessaire	7
B. LA CONVENTION DE TOKYO DE 1963 A CONTRIBUÉ À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE EN RÉPONSE AU PHÉNOMÈNE DES PASSAGERS INDISCIPLINÉS OU PERTURBATEURS	8
II. MALGRÉ L'APPORT DE LA CONVENTION DE TOKYO, LES ACTES PERTURBATEURS LIÉS AU COMPORTEMENT DES PASSAGERS SONT PLUS FRÉQUENTS ET PLUS GRAVES	9
A. LES INCIDENTS SONT EN AUGMENTATION CONSTANTE... ..	9
B. ... ET PRÉSENTENT DANS CERTAINS CAS UN DANGER POUR LA SÉCURITÉ DES VOLS	10
III. LE PROTOCOLE DE MONTRÉAL DE 2014 VISE À RÉTABLIR L'ORDRE ET LA DISCIPLINE À BORD DES AÉRONEFS	11
A. LES COMPÉTENCES JURIDICTIONNELLES OBLIGATOIRES DES ÉTATS SONT ÉLARGIES	12
1. Une base d'incrimination insuffisante	12
2. L'élargissement de la compétence à l'État de l'exploitant et, de façon limitée, de l'État d'atterrissage.....	13
3. Des garanties pour les justiciables	13
4. Les autres dispositions	14

B. LE COMMANDANT DE BORD EST CONFORTÉ DANS SA CAPACITÉ À ASSURER LA DISCIPLINE À BORD	14
1. Le recours à des agents de sûreté en vol	14
2. La suppression de la mention « <i>conformément aux lois pénales du pays d'immatriculation</i> ».....	15
C. LES POURSUITES CONTRE LES PASSAGERS INDISCIPLINÉS OU PERTURBATEURS SONT FACILITÉES	16
1. Les États sont encouragés à engager des procédures pénales ou administratives..	16
2. Le droit de recouvrer des dommages et intérêts permettra d'indemniser les compagnies aériennes qui ont subi un préjudice.....	17
EXAMEN EN COMMISSION	19
ANNEXE 1 : TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION	27
ANNEXE 2 : TABLEAU COMPARATIF DE LA CONVENTION DE TOKYO ET DE LA CONVENTION DE TOKYO MODIFIÉE PAR LE PROTOCOLE DE MONTRÉAL	29

INTRODUCTION

L'Assemblée nationale est saisie du projet de loi autorisant la ratification du protocole portant amendement de la convention de Tokyo du 14 septembre 1963.

Ce protocole, adopté à Montréal le 4 avril 2014, s'inscrit dans un mouvement de rénovation du cadre juridique international en matière de sûreté aérienne engagé au début des années 2010. Il modifie la convention de Tokyo dont l'objet est de réprimer les passagers indisciplinés à bord des aéronefs.

Depuis la fin des années 1990, les comportements perturbateurs à bord sont plus fréquents et plus graves, au point parfois de mettre en danger la sécurité des aéronefs. Ce phénomène nouveau montre les insuffisances de la convention de Tokyo, dont les dispositions méritaient d'être renforcées.

Le protocole de Montréal vient renforcer les moyens dont disposent les États pour lutter contre les auteurs d'infraction. Il élargit les compétences obligatoires des États afin de réprimer plus systématiquement les actes d'indiscipline. Le commandant d'aéronef est conforté dans sa capacité à faire régner l'ordre à bord grâce au concours des agents de sûreté en vol. Enfin, les États et les compagnies aériennes sont encouragés à engager des poursuites, qu'il s'agisse de procédures pénales, de procédures administratives ou de procédures de recouvrement de dommages et intérêts pour les préjudices subis. Des garde-fous sont aménagés pour protéger les droits des justiciables.

Au bénéfice de ces observations, votre rapporteur appelle à approuver le protocole de Montréal portant amendement à la convention de Tokyo de 1963.

I. PARTIE INTÉGRANTE DU CADRE JURIDIQUE INTERNATIONAL EN MATIÈRE DE SÛRETÉ AÉRIENNE, LA CONVENTION DE TOKYO RÉPRIME LES COMPORTEMENTS INDISCIPLINÉS À BORD DES AÉRONEFS

La convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée le 14 septembre 1963, connue sous le nom de « convention de Tokyo », dont la modification est envisagée par le présent protocole, est au cœur du cadre juridique international en matière de sûreté aérienne ⁽¹⁾. Son objet est la répression des comportements indisciplinés ou perturbateurs à bord des aéronefs.

A. LE CADRE JURIDIQUE INTERNATIONAL S'EST PROGRESSIVEMENT ÉTOFFÉ POUR RÉPONDRE AUX MENACES PESANT SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

Élaboré dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui a été créée par la convention de Chicago le 7 décembre 1944, le cadre juridique international en matière de sûreté aérienne s'est renforcé avec la multiplication des actes de violence commis contre ou à bord des aéronefs.

1. Le tournant des années 1970 a été marqué par l'adoption de trois grandes conventions dans le domaine de la sûreté aérienne

À partir de la fin des années 1960, la multiplication des actes contre la sûreté de l'aviation civile a conduit à l'adoption de conventions négociées dans le cadre de l'OACI pour promouvoir un développement plus sûr de l'aviation civile dans le monde. Dans un contexte d'internationalisation des mouvements terroristes, cette époque est notamment marquée par des attentats contre les avions parfois accompagnés de la prise en otage des équipages et des passagers, voire de la destruction des aéronefs. Le nombre de détournements d'avion en particulier, qui était de 32 en 1968, passe à 80 en 1969 et à plus de 90 en 1970.

Trois grandes conventions, qui se recoupent en partie mais que l'on peut distinguer par la gravité des actes qu'elles visent à réprimer, ont été adoptées :

- la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, dite « **convention de Tokyo** », signée le 14 septembre 1963 et entrée en vigueur le 4 décembre 1969. Elle établit les mesures de contraintes prises sous l'autorité du commandant de bord pour lutter contre les comportements indisciplinés de certains passagers qui sont de nature à compromettre le bon ordre et la discipline à bord, voire même la sécurité des aéronefs ;

- la convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, ci-après « **convention de Montréal** », signée le 23 septembre 1971 et entrée en vigueur le 26 janvier 1973. Elle impose aux États

(1) Pour rappel, la sûreté aérienne, qui se rapporte aux actes édictés dans un objectif de prévenir les atteintes volontaires à la sûreté de l'aviation civile, se distingue de la sécurité aérienne, qui désigne les moyens de prévention et d'intervention contre les risques à caractère accidentel.

parties d'ériger en infraction pénale le fait de commettre un acte violent, quelle que soit sa nature, mettant en cause la sécurité d'un aéronef ⁽¹⁾ ;

• la convention pour la répression de la capture d'illicite d'aéronefs, appelée « **convention de La Haye** », signée le 16 décembre 1970 et entrée en vigueur le 14 octobre 1971. Cette convention, qui porte sur les cas les plus graves, à savoir les détournements d'avion, que la convention de Tokyo n'évoque que sommairement dans son article 11, impose aux États parties d'ériger la capture illicite d'aéronef civil en infraction pénale.

2. Dans le contexte post-attentats du 11 septembre 2001, un renforcement des outils conventionnels est apparu nécessaire

Comme le relevait le député Jean Glavany ⁽²⁾, « *les attentats de 2001 ont [...] marqué une nouvelle progression de la piraterie aérienne, devenue plus meurtrière et désormais associée à de nouvelles formes de terrorisme ainsi qu'au danger de la prolifération des armes nucléaires, bactériologiques et chimiques (NBC)* ». Pour tenir compte de ces évolutions, la convention de La Haye et la convention de Montréal, qui concernent tous deux la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, ont fait l'objet d'une révision.

La convention pour la répression des actes dirigés contre l'aviation civile internationale adoptée le 10 septembre 2010, dite « **convention de Pékin** », s'est substituée à la convention de Montréal de 1971. Cette révision a été l'occasion d'élargir le champ des infractions réprimées au titre d'activités et d'actes liés au terrorisme aérien, en incluant notamment l'usage d'armes NBC ou de matières explosives ou radioactives à bord ainsi que la prolifération de ces armes et des biens associés (matières, vecteurs, équipements, logiciels).

Signé le même jour que la convention de Pékin, le protocole complémentaire à la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, dit « **protocole de Pékin** », est venu renforcer les dispositions de la convention de La Haye de 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs.

Après le renforcement de ces deux grands traités multilatéraux visant à lutter contre les infractions commises contre des aéronefs, l'étude d'impact du présent projet de loi explique qu'il « *est apparu nécessaire de réviser également la convention de Tokyo afin de renforcer le dispositif applicable vis-à-vis des comportements à l'intérieur de l'aéronef.* » C'est l'objet du protocole portant amendement de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ci-après « **le protocole de Montréal** », adopté le 4 avril 2014.

(1) La convention de Montréal a été complétée par le protocole du 24 février 1988 pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale.

(2) Rapport de M. Jean Glavany sur le projet de loi autorisant la ratification de la convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale et du protocole complémentaire à la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, enregistré à la présidence de l'Assemblée nationale le 28 juin 2016.

B. LA CONVENTION DE TOKYO DE 1963 A CONTRIBUÉ À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE EN RÉPONSE AU PHÉNOMÈNE DES PASSAGERS INDISCIPLINÉS OU PERTURBATEURS

Signée le 14 septembre 1963, la convention de Tokyo est entrée en vigueur le 4 décembre 1969 entre les premiers États parties l'ayant ratifiée. La France a signé ce traité multilatéral le 11 juillet 1969 avant que celui n'entre en vigueur à l'égard de notre pays le 10 décembre 1970 ⁽¹⁾. Si l'on excepte la convention de Chicago elle-même, acte fondateur de l'OACI, qui compte actuellement 193 États contractants, la convention de Tokyo constitue à ce jour le deuxième traité international de droit aérien le plus partagé de par le monde, avec 186 États parties, derrière la convention de Montréal de 1971 (188 États parties) et devant la convention de La Haye de 1970 (184 États parties).

Sur le fond, la convention de Tokyo est le premier instrument international intervenu en matière de droit pénal aérien. L'élaboration de cette convention sous l'égide l'OACI procédait à l'époque d'un triple objectif.

Eu égard à la spécificité du transport aérien international qui, par nature, franchit – et de manière rapide – de multiples frontières, elle tendait tout d'abord et principalement à établir une compétence juridictionnelle étatique pour connaître des infractions commises à bord des aéronefs. Pour réprimer ces infractions, la convention de Tokyo impose, à son article 3, la compétence obligatoire de l'État d'immatriculation ⁽²⁾ de l'aéronef, autrement dit de l'État auprès duquel est enregistré l'aéronef et dont celui-ci possède la nationalité. L'article 3 n'exclut pas la compétence d'un des États parties, notamment lorsque l'infraction a été commise sur son territoire ou par un de ses ressortissants ou lorsque l'infraction compromet sa sécurité ou constitue une violation de ses règles nationales.

Ensuite, l'adoption de la convention de Tokyo visait à accorder au commandant de l'aéronef les moyens juridiques ⁽³⁾ pour lui permettre de faire cesser des actes ayant un impact sur le bon ordre et la discipline à bord. Les articles 5 à 9 du traité multilatéral confèrent ainsi au commandant de bord le pouvoir de prendre les mesures raisonnables adaptées à la situation, y compris des mesures de contrainte, de décider le déroutement de l'appareil en vue du débarquement de l'auteur des faits et, le cas échéant, de remettre ce dernier aux autorités de l'État d'atterrissage dans l'hypothèse d'infractions présentant une certaine gravité. Une immunité judiciaire est reconnue au commandant de bord qui a agi en adéquation avec les dispositions de la convention (article 10). Les États parties ont l'obligation de coopérer aux fins de poursuites judiciaires ou d'extradition de l'auteur présumé de faits délictueux ou criminels à bord (articles 11 à 15).

(1) La ratification a été autorisée par la loi n° 70-490 du 11 juin 1970 autorisant la ratification de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963, signée par la France le 11 juillet 1969.

(2) Dite « loi du Pavillon » par analogie avec le droit maritime.

(3) À l'instar, là aussi, de ceux dévolus de longue date aux capitaines de navires en matière maritime.

Enfin, la convention entendait également, quoique de manière limitée, organiser la coopération internationale dans l'hypothèse d'un détournement ou d'une capture illicite d'aéronef (article 11). De par sa timidité dans ce domaine, la convention a été accueillie avec circonspection à sa naissance, à une époque où les actes de détournement aérien constituaient la préoccupation majeure des États. La multiplication de telles actions a conduit à l'élaboration des conventions précitées de La Haye et de Montréal spécifiquement dédiées à leur répression.

La convention de Tokyo est néanmoins devenue un cadre de référence sur lequel les États ont pu se fonder pour réprimer des faits répréhensibles graves commis à bord. Cette importance tient au champ large de ses dispositions qui englobent, outre les infractions aux lois pénales de l'un ou l'autre des États parties, tout acte de nature à compromettre la discipline, le bon ordre ou la sécurité à bord. Cette convention a ainsi contribué à la sécurité de l'aviation civile internationale dans le domaine des actes délictueux qu'elle entendait régir. Jusqu'à l'apparition puis la hausse du phénomène des comportements indisciplinés ou perturbateurs de passagers à bord, la convention de Tokyo n'a subi aucune modification.

II. MALGRÉ L'APPORT DE LA CONVENTION DE TOKYO, LES ACTES PERTURBATEURS LIÉS AU COMPORTEMENT DES PASSAGERS SONT PLUS FRÉQUENTS ET PLUS GRAVES

L'augmentation de la gravité et de la fréquence des comportements indisciplinés ou perturbateurs à bord des aéronefs atteste du fait que la convention de Tokyo de 1963 n'offre pas un cadre juridique suffisamment dissuasif. Ces comportements plus fréquents sont pour la plupart liés à des incivilités mais un nombre croissant d'actes sont de nature à porter atteinte à la sécurité en vol. Ces phénomènes s'expliquent par l'allongement de la durée des vols, la démocratisation du transport aérien et le formidable essor au plan mondial de l'utilisation de ce mode de transport au cours des trois dernières décennies ⁽¹⁾, ce malgré la chute brutale du trafic aérien lié à la crise du coronavirus depuis le mois de février 2020 ⁽²⁾.

A. LES INCIDENTS SONT EN AUGMENTATION CONSTANTE...

Le phénomène des actes d'indiscipline ou perturbateurs à bord des aéronefs s'est amplifié au cours des vingt-cinq dernières années.

Les premières statistiques disponibles remontent au milieu des années 1990 lorsque la communauté internationale a pris conscience des incidences de ces

(1) Selon l'OCDE, le trafic aérien mondial a été multiplié par cinq en plus de trente ans, passant de 4,028 milliards de passagers transportés en 1980 à 19,125 milliards en 2012, année de démarrage des travaux du comité juridique de l'OACI en vue d'amender la convention de Tokyo. Depuis 2012, le taux de croissance annuel du trafic aérien se situe en moyenne entre 5 et 7 %.

(2) Le 22 avril 2020, l'OACI considérait que la pandémie de coronavirus pourrait réduire de 1,2 milliard le nombre de passagers d'ici septembre, comparé à une année traditionnelle. La réduction la plus importante du nombre de passagers devrait se situer en Europe et en Asie-Pacifique.

comportements sur la sécurité des vols. L'association du transport aérien international (IATA), principal syndicat professionnel des transporteurs aériens internationaux, évalue pour la première fois, sur un panel de transporteurs aériens qui ne représente alors que seulement 23 % de ses membres, à 1 132 cas le nombre d'incidents à bord des aéronefs en 1994. Ce chiffre n'a cessé de croître d'année en année pour atteindre 2 036 en 1995, puis 3 512 en 1996, année lors de laquelle cette question est inscrite pour la première à l'ordre du jour du programme général des travaux du comité juridique de l'OACI.

Depuis lors, cette courbe n'a cessé de suivre une tendance exponentielle. Si cette croissance est liée en partie à un recueil plus systématique des incidents auprès d'un panel élargi de compagnies aériennes, elle souligne l'ampleur universelle prise par le phénomène dans le domaine du transport aérien de passagers. On recensait ainsi 9 316 cas en 2014, ce qui représente un ratio d'un incident tous les 1 282 vols. Ce ratio est passé à un incident tous les 1 053 vols en 2017.

B. ... ET PRÉSENTENT DANS CERTAINS CAS UN DANGER POUR LA SÉCURITÉ DES VOLS

Si la plupart des incidents sont liés à des incivilités, la part des incidents graves est en augmentation constante. Dans un contexte de renouveau des actes violents à visée terroriste, certains actes peuvent être provoqués sciemment, dans un but de diversion, et constituent alors une réelle menace pour la sûreté aérienne.

La réglementation de l'OACI définit quatre niveaux de menace pour caractériser les incidents liés aux comportements des passagers indisciplinés et perturbateurs à bord des aéronefs. Les menaces de niveau 1 représentent un risque faible et intègre, par exemple, l'utilisation d'un langage grossier ou inacceptable. Le risque est jugé modéré pour les menaces de niveau 2 qui incluent l'altération d'un dispositif d'urgence ou de sûreté à bord de l'aéronef ou la dégradation volontaire d'une partie de l'aéronef ou d'un bien embarqué. Un comportement mettant la vie en danger d'autrui, comme l'utilisation d'une arme ou une agression physique avec intention de blesser, entre dans le champ des menaces de niveau 3, dont le niveau de risque est jugé sévère. Enfin, les menaces de niveau 4, les plus critiques, concernent les tentatives d'accès au poste de pilotage.

À cette échelle de menaces est associée une autre classification qui détermine le type de réaction de l'équipage en vol. Une menace de niveau 1 justifie le plus souvent un simple avertissement verbal ; en revanche, une menace de niveau 2, 3 ou 4 peut justifier une remise de la personne concernée aux autorités compétentes de l'aéroport d'atterrissage. Selon la gravité de la menace, le personnel au sol est à même de prévoir la réaction de l'équipage à bord et d'adapter, le cas échéant, la réponse au sol.

Selon l'IATA, la proportion des actes relevant des niveaux 3 et 4 dans l'échelle des menaces est en forte augmentation. Les données chiffrées témoignent

d'une évolution constante de la gravité des incidents et, par voie de conséquence, de leur impact sur la sécurité des vols.

Une étude statistique sur les types de comportements indisciplinés ou perturbateurs menée sur la période 1994-1998 avait permis de relever 35 % de perturbations de passagers sans facteur déclencheur identifié, 25 % d'incidents corrélés à l'interdiction de fumer à bord ⁽¹⁾, 21% d'agissements dus à l'absorption d'alcool, 14,5 % d'agressions verbales, 3,5 % de violences physiques et environ 1 % d'agressions à caractère sexuel. Par comparaison, sur les périodes 2007-2012 et 2007-2015, 23 % des cas étaient dus à la consommation d'alcool ou de drogue et 11 % résultaient d'agressions physiques envers les membres d'équipage ou d'autres passagers. Dans 40 % des cas, le commandant de bord a été contraint à un déroutement de l'avion afin de débarquer le passager fautif et dans 20 % des cas une intervention des forces de l'ordre s'est avérée nécessaire.

Face au constat d'incidents plus fréquents et plus graves, l'IATA a proposé la mise en place d'un groupe de travail pour entreprendre une étude du comportement des passagers indisciplinés ou perturbateurs à bord d'aéronefs, afin de moderniser et de renforcer la convention de Tokyo de 1963. Initiés à l'automne 2009, ces travaux ont abouti, lors de la conférence diplomatique de l'OACI qui s'est tenue à Montréal du 25 mars au 4 avril 2014, à l'adoption du protocole portant amendement de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, appelé le « protocole de Montréal ».

III. LE PROTOCOLE DE MONTRÉAL DE 2014 VISE À RÉTABLIR L'ORDRE ET LA DISCIPLINE À BORD DES AÉRONEFS

Comme le prévoit son article 1^{er}, le protocole de Montréal adopté le 5 avril 2014 porte amendement à la convention de Tokyo du 14 septembre 1963. Contrairement à d'autres instruments juridiques, il se contente de modifier la convention sans s'y substituer. Son article 15 prévoit que « *la Convention et le Protocole sont considérés et interprétés comme un seul et même instrument, qui porte le titre Convention de Tokyo amendée par le Protocole de Montréal 2014* ».

Conformément à l'article 18, qui prévoit que le protocole entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date du dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification, le protocole de Montréal est entré en vigueur au 1^{er} janvier 2020 à la suite du vingt-deuxième instrument de ratification déposé par le Nigéria, le 26 novembre 2019. Au 5 mars 2020, le traité comptait 35 États signataires, dont 22 États avaient procédé aux mesures internes de ratification.

Comme le prévoit l'étude d'impact, le présent protocole vise « à offrir un cadre plus solide et une plus grande sécurité juridique en donnant aux États les

(1) Suivant une recommandation de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'OACI a adopté en 1992 une résolution visant pour la première fois à prohiber l'usage du tabac au cours des vols internationaux de passagers.

moyens nécessaires pour agir de façon appropriée contre les auteurs des infractions et aux actes portant atteinte à la sécurité survenant à bord des aéronefs ». Il représente, sur plusieurs points, une avancée dans le traitement du phénomène des passagers indisciplinés ou perturbateurs.

A. LES COMPÉTENCES JURIDICTIONNELLES OBLIGATOIRES DES ÉTATS SONT ÉLARGIES

1. Une base d'incrimination insuffisante

La convention de Tokyo de 1963 prévoit la compétence générale de l'État d'immatriculation de l'aéronef ainsi que celle de l'État contractant au titre de sa compétence territoriale et personnelle, si l'infraction compromet la sécurité dudit État ou si celle-ci est constitutive d'une infraction des règles en vigueur dans cet État. Malgré la pluralité des critères de compétence juridictionnelle offerts par ce traité international, celui-ci n'offre pas une base d'incrimination suffisante pour permettre la répression systématique des comportements perturbateurs à bord.

En premier lieu, en l'absence d'une interprétation commune quant au caractère constitutif d'une infraction ou au degré de gravité que des comportements indisciplinés ou perturbateurs peuvent représenter pour la sécurité de l'aviation civile, les passagers mis en cause se voient souvent exemptés de toute sanction au regard de la législation de l'État d'immatriculation.

Par ailleurs, les actes répréhensibles imputables à de tels comportements échappent la plupart du temps à la compétence d'un autre État contractant puisqu'ils ne sont souvent pas commis sur le territoire ou dans l'espace aérien relevant de sa juridiction, que l'auteur ou la victime de tels faits ne sont pas des ressortissants de cet État ou que l'acte ne présente pas un degré suffisant de gravité au regard de sa législation pénale pour pouvoir être qualifié d'infraction grave. Un passager débarqué sur ordre du commandant de bord bénéficie ainsi souvent d'une totale impunité au regard des lois répressives de l'État contractant, pourtant le mieux placé pour recueillir les premiers témoignages sur les agissements reprochés.

Enfin, le développement de formes plus modernes d'exploitation des aéronefs, par le recours croissant à la location ou à l'affrètement d'aéronefs ⁽¹⁾, militait également en faveur d'une extension des compétences étatiques au-delà de l'État d'immatriculation afin d'élargir l'éventail des juridictions susceptibles de connaître de tels faits. Selon une évaluation de l'IATA au début des années 2010, plus de 40 % des aéronefs sont aujourd'hui exploités par des compagnies ayant une nationalité différente de celle de l'État d'immatriculation.

(1) Contrairement à l'affrètement, la location d'un aéronef ne comprend pas les services d'un équipage.

2. L'élargissement de la compétence à l'État de l'exploitant et, de façon limitée, de l'État d'atterrissage

Le protocole de Montréal apporte, à l'article 3 de la convention de Tokyo, deux modifications aux règles de compétence obligatoire pour connaître des comportements indisciplinés ou perturbateurs.

D'une part, pour tenir compte des nouvelles formes d'exploitation d'aéronefs, il élargit la compétence juridictionnelle obligatoire à celle de l'État de l'exploitant lorsqu'il se distingue de l'État d'immatriculation de l'appareil. Pour rappel, la notion d'État de l'exploitant désigne l'État sur lequel est situé le siège social ou la résidence permanente de l'exploitant d'un aéronef et duquel il relève au plan de son exploitation technique. Dans ses réponses écrites aux questions adressées par votre rapporteur, l'administration avance que « *la délégation française a contribué activement à cette reconnaissance qui constitue l'une des avancées principales du protocole, absolument nécessaire à la réussite de la modernisation de la convention.* »

D'autre part, le protocole reconnaît une compétence obligatoire à l'État d'atterrissage. La légitimité de l'État d'atterrissage ainsi que les considérations pratiques (présence des protagonistes, éléments de preuve, immédiateté et efficacité de la sanction des infractions, etc.) ont milité pour cette reconnaissance. Toutefois, le périmètre de la compétence obligatoire de l'État d'atterrissage a été limité du fait des réserves de certains États européens, notamment le Royaume-Uni, l'Allemagne et le Danemark, qui craignaient que les actes commis à bord soient jugés dans des États peu respectueux des droits des justiciables.

3. Des garanties pour les justiciables

La rédaction adoptée prévoit donc que les États doivent établir leur compétence en tant qu'État d'atterrissage pour les seules infractions commises à bord, uniquement en tant que dernier point de décollage ou prochain point d'atterrissage prévu – ce qui exclut du même coup le cas de déroutement imprévu – et seulement lorsque la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou bien le « bon ordre » à bord sont compromis. Il appartient en outre à l'État qui exerce sa compétence en qualité d'État d'atterrissage de vérifier que l'infraction ou l'acte commis est constitutif d'une infraction dans l'État de l'exploitant.

Afin de renforcer la protection des droits des justiciables et, ce faisant de donner des gages supplémentaires aux États *a priori* réticents à l'extension des compétences juridictionnelles obligatoires, un alinéa a en outre été ajouté à l'article 17 de la convention de Tokyo, selon lequel l'action des États contractants doit être conforme aux obligations et responsabilités issues du droit international, et en particulier au principe du traitement équitable.

De façon moins substantielle, le protocole modifie l'article 2 de la convention qui prévoit que les dispositions de la convention ne peuvent être

interprétées comme autorisant ou prescrivant l'application de mesures dans le cas d'infractions à des lois pénales fondées sur la discrimination. Il consacre le droit de ne pas être poursuivi pour des motifs, non seulement raciaux ou religieux, mais également liés à la nationalité, l'origine ethnique, l'opinion politique ou le genre.

4. Les autres dispositions

Afin d'articuler au mieux les compétences juridictionnelles obligatoires des États, le protocole de Montréal crée un nouvel article 3 *bis* à la convention de Tokyo qui énonce les règles de coordination et d'information en cas d'enquêtes et de poursuites des mêmes infractions ou actes par plusieurs États.

Enfin, le traité modifié la définition de l'aéronef « en vol ». Le paragraphe 3 de l'article 1^{er} du texte non modifié de la convention de Tokyo prévoit que la convention s'applique « *depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin* ». La convention de Tokyo telle que modifiée par le protocole de Montréal prévoit désormais que la convention s'applique entre la fermeture et l'ouverture des portes de l'aéronef. La modification introduite permet une extension du champ temporel de la convention et donc un allongement de la durée d'exercice des compétences juridictionnelles obligatoires. Cette période de temps un peu plus large s'aligne ainsi sur la notion d'aéronef en vol figurant jusqu'alors au paragraphe 1 de l'article 5 de la convention de Tokyo et au cours de laquelle s'exerce l'autorité du commandant de bord.

B. LE COMMANDANT DE BORD EST CONFORTÉ DANS SA CAPACITÉ À ASSURER LA DISCIPLINE À BORD

1. Le recours à des agents de sûreté en vol

L'article 6 de la convention de Tokyo précise les mesures que le commandant d'aéronef peut prendre, y compris des mesures de contrainte, pour maintenir le bon ordre ou la discipline à bord, débarquer et remettre aux autorités compétentes une personne ayant commis, ou menacé de commettre, une infraction grave à la convention. Pour l'application des mesures de contrainte, le commandant d'aéronef peut demander ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage ou des passagers. Une autorisation d'intervention n'est pas requise pour prendre des mesures préventives raisonnables en cas de menace immédiate sur la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord. L'article 10 de la convention prévoit une exemption de responsabilité en cas de procédure engagée pour préjudice subi par une personne lorsque la convention a été respectée.

Aux côtés du recours éventuel aux autres membres d'équipage voire aux passagers, le protocole de Montréal donne désormais au commandant de bord la possibilité de demander ou d'autoriser l'assistance d'agents de sûreté en vol en vue d'appliquer des mesures de contrainte contre des passagers indisciplinés. Ces derniers pourront aussi prendre de leur propre initiative des mesures préventives

raisonnables pour assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord⁽¹⁾. L'article 10 est modifié pour élargir l'exemption de responsabilité aux agents de sûreté en vol qui auraient agi dans le respect la convention.

Lors de la négociation du protocole, les délégations nationales se sont opposées les unes aux autres sur l'insertion de dispositions sur les agents de sûreté en vol, entre partisans farouches comme les États-Unis qui y voyaient notamment un moyen adapté de renforcer la lutte contre les actions à visée terroriste, et opposants virulents qui craignaient de se voir imposer une protection trop extensive et sans contrôle des agents de sûreté en vol. Cette question a abouti, au terme de discussions difficiles, à l'adoption d'une rédaction de compromis qui rappelle la suprématie de l'autorité du commandant de bord, l'absence d'obligations internationales pour les États d'établir un programme d'agents de sûreté en vol et la nécessité de conclure au préalable des accords bilatéraux entre États.

2. La suppression de la mention « conformément aux lois pénales du pays d'immatriculation »

Le protocole modificatif comporte une autre différence de fond avec le texte initial de la convention de Tokyo. Est supprimée, au paragraphe 1 de l'article 9, la mention « conformément aux lois pénales du pays d'immatriculation » qui permettait de tempérer l'appréciation du commandant de bord sur le caractère d'« infraction grave » présenté par un comportement répréhensible à bord qui l'autorise à remettre son auteur aux autorités compétentes.

À l'origine de cette suppression, certains représentants étatiques ont exprimé des craintes que le commandant de bord ne puisse pas remettre aux autorités de l'État d'atterrissage une personne qui a commis une infraction qui pourrait être considérée comme mineure dans l'État d'immatriculation mais qui aurait été susceptible de compromettre la sécurité de l'aéronef. Par ailleurs, bien que le commandant de bord se réfère à la législation nationale de l'État d'immatriculation, ce dernier est parfois conduit à remettre la personne en cause aux autorités dans un pays au droit pénal différent de celui de l'État d'immatriculation, ce qui conduit à des remises en liberté.

En l'absence d'insertion d'une liste harmonisée d'infractions graves internationalement admises, les autorités françaises considèrent qu'il aurait été juridiquement plus approprié que la référence à la législation pénale de l'État d'immatriculation soit maintenue, tout en élargissant néanmoins cette appréciation à la législation pénale de l'État de l'exploitant. L'administration explique, dans ses réponses écrites aux questions du rapporteur, que « *cette position n'a pas pu être exposée et défendue lors de la Conférence, la disposition concernée n'ayant pu faire*

(1) Il est à noter que le traité de Prüm du 27 mai 2005 prévoyait déjà la présence de gardes armés à bord des aéronefs en prévoyant que l'intervention de ces personnels devait s'effectuer « en conformité avec la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale, et ses annexes, notamment l'annexe 17, ainsi qu'avec les autres documents relatifs à son application et en tenant compte des pouvoirs du commandant d'aéronefs en vertu de la Convention de Tokyo du 14 septembre 1963 ».

l'objet de véritables débats en raison des difficultés soulevées par d'autres thématiques et des enjeux politiques qu'elles impliquaient. Elle repose, d'une part, sur l'opportunité de conserver un cadre juridique de référence au commandant de bord pour décider d'une mesure de remise aux autorités – qui constitue une décision lourde de conséquences – et consolider ainsi son appréciation du caractère légitime de son action et, d'autre part, sur la prise en compte de l'élargissement par le [protocole de Montréal] des compétences juridictionnelles obligatoires à l'État de l'exploitant, compte tenu des formes modernes d'exploitation. »

En conséquence, l'étude d'impact prévoit que la France formulera une déclaration interprétative sur le nouveau paragraphe 1 de l'article 9 de la convention. La déclaration interprétative est libellée comme suit : « *La République française interprète, pour l'application des dispositions du paragraphe 1 de l'article 9 de la Convention de Tokyo amendée par le Protocole de Montréal de 2014, la notion d'infraction grave comme visant l'infraction susceptible d'être considérée comme telle selon les lois pénales de l'État d'immatriculation de l'aéronef ou selon celles de l'État de l'exploitant.* »

C. LES POURSUITES CONTRE LES PASSAGERS INDISCIPLINÉS OU PERTURBATEURS SONT FACILITÉES

1. Les États sont encouragés à engager des procédures pénales ou administratives

Le protocole de Montréal crée un article 15 *bis* au sein de la convention de Tokyo modifiée qui encourage tous les États contractants à prendre des mesures pour engager des procédures pénales ou administratives, en particulier en cas d'acte d'agression à l'encontre des membres de l'équipage, ou de refus d'obéir aux instructions légitimes du commandant d'aéronef aux fins d'assurer la sécurité de l'appareil ou des personnes ou des biens. En outre, chaque État contractant pourra maintenir ou introduire dans sa législation nationale des mesures appropriées pour sanctionner des actes d'indiscipline ou de perturbation à bord.

Le nouvel article 15 *bis* mérite deux observations.

D'abord, le nouvel article définit une liste minimale d'infractions qui ne présentent toutefois pas de caractère contraignant pour les États parties sur le plan de l'engagement des poursuites. Cette insertion, qui a fait l'objet de nombreuses réticences dès les travaux préparatoires, constitue néanmoins une avancée dans la lutte contre le phénomène des passagers indisciplinés et perturbateurs par la reconnaissance internationale de la qualification d'infractions de certains actes parmi les plus graves et les plus fréquemment relevés par les transporteurs aériens.

Ensuite, le protocole de Montréal encourage tout État à prendre les mesures nécessaires pour engager non seulement des procédures pénales mais aussi des procédures administratives ou toute autre forme de procédure judiciaire contre toute personne qui, à bord d'un aéronef, commettrait un acte qui relève de la liste

minimale d'infractions précitée. Le protocole de Montréal élargit donc le traitement répressif des comportements indisciplinés ou perturbateurs de passagers à bord des aéronefs, en offrant notamment le recours alternatif aux sanctions administratives. Ces procédures alternatives devraient se révéler plus efficaces et plus rapides, ce qui devrait permettre d'enrayer la progression préoccupante des actes d'incivilité à l'égard desquels l'édiction de sanctions pénales paraît inadaptée.

2. Le droit de recouvrer des dommages et intérêts permettra d'indemniser les compagnies aériennes qui ont subi un préjudice

Dernièrement, le présent protocole crée un article 18 *bis* qui prévoit le droit de recouvrer des dommages et intérêts auprès du passager débarqué ou remis aux autorités. Cette disposition permettra notamment d'indemniser les compagnies aériennes qui pourraient subir un dommage ou un préjudice du fait de comportements indisciplinés ou perturbateurs. Elle répond à une préoccupation constante des transporteurs aériens, exprimée notamment par Air France et l'IATA, qui est susceptible de refréner les velléités de passage à l'acte de certains passagers.

EXAMEN EN COMMISSION

Lors de sa réunion du mercredi 4 novembre 2020, la Commission examine le projet de loi autorisant la ratification du protocole portant amendement de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (n° 2494).

M. Rodrigue Kokouendo, président. Notre ordre du jour appelle l'examen et le vote du projet de loi autorisant la ratification du protocole portant amendement de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, sur le rapport de notre collègue Pierre Cordier.

Notre réunion a été organisée en format mixte pour permettre la participation du plus grand nombre de députés. Le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord sur l'Union monétaire ouest-africaine a été renvoyé à une réunion de la commission qui se tiendra, en mode mixte, le mercredi 25 novembre à 9h30.

Le projet de loi inscrit à notre ordre du jour a été déposé en décembre dernier mais la crise sanitaire a retardé son examen. Le sujet qu'il traite, bien que technique, concerne directement des millions de voyageurs.

En guise de propos liminaires rappelons que les incidents à bord des avions sont en croissance constante. Si leur gravité est souvent faible, ils peuvent être la cause de perturbations du trafic et ainsi constituer un danger pour la sécurité des vols. Les voyageurs et les transporteurs sont de plus en plus sensibles à ces incidents et demandent qu'ils ne soient pas laissés sans suite. Il importe d'apporter une réponse juridique adaptée et parfaitement coordonnée entre les États à ces problématiques. C'est l'ambition du présent protocole amendant la convention de Montréal.

M. Pierre Cordier, rapporteur. Nous sommes aujourd'hui réunis afin d'étudier le protocole qui modifie la convention de Tokyo de 1963, plus simplement appelée « protocole de Montréal de 2014 ». Ce protocole complète l'édifice juridique international en matière de sûreté aérienne, sur lequel il me paraît nécessaire de revenir.

Pour éviter toute confusion, je rappelle que la « sûreté aérienne » vise à prévenir les atteintes volontaires à la sûreté de l'aviation civile. Elle se distingue de la « sécurité aérienne », qui concerne les risques à caractère accidentel.

Le cadre juridique international en matière de sûreté aérienne s'est développé au tournant des années 1970 alors que le nombre d'attentats contre l'aviation civile grandissait. À titre d'exemple, entre 1968 et 1970 le nombre de détournements d'avions était passé de 32 à plus de 90.

Ce contexte est lié à l'internationalisation des mouvements terroristes et mène à la négociation d'une première convention générale dite de Tokyo de 1963. Par la suite, deux autres conventions sont négociées, les conventions de Montréal et de La Haye. Ces dernières imposent aux États parties d'ériger en infractions pénales les actes les plus graves, comme les détournements d'avions.

La piraterie aérienne devient plus meurtrière et développe de nouvelles formes, avec notamment l'apparition et le renforcement du risque nucléaire, bactériologique et chimique. À la suite des attentats du 11 septembre 2001, qui marquent une nouvelle progression de la piraterie aérienne, les conventions de Montréal et de La Haye ont été révisées. Le présent protocole permet une remise à niveau de la convention de Tokyo.

La convention de Tokyo a été signée en 1963 et est entrée en vigueur en 1969. Il s'agit du premier traité en matière de droit pénal aérien. Avec 186 États parties, la convention de Tokyo est également l'une des conventions les plus ratifiées au monde. Sur le fond, ses dispositions sont de trois ordres : réprimer les infractions à bord des aéronefs ; établir des règles de compétence étatique au sujet des infractions à bord des aéronefs, compte tenu du fait que le transport aérien se traduit par le franchissement, souvent rapide, de multiples frontières ; donner au commandant de bord les moyens juridiques de faire cesser les actes ayant un impact sur la discipline et l'ordre à bord.

La convention de Tokyo a contribué à la sûreté de l'aviation civile internationale. Mais elle est aujourd'hui mise à l'épreuve par la montée en puissance du phénomène des passagers indisciplinés ou perturbateurs à bord des aéronefs. L'allongement de la durée des vols, la démocratisation du transport aérien et le formidable essor sur le plan mondial de ce mode de transport sont autant de facteurs qui ont contribué à la hausse de ces phénomènes.

Sur ce sujet, il faut distinguer, d'une part, l'augmentation du nombre d'actes perturbateurs : à titre d'illustration, nous sommes passé d'un incident tous les 1 282 vols en 2014 à un incident tous les 1 053 vols en 2017. D'autre part, nous observons également une augmentation de la part des incidents les plus graves : autrement dit, nous connaissons proportionnellement plus d'agressions physiques qu'auparavant, avec parfois pour conséquence le déroutement de l'avion pour débarquer le passager fauteur de troubles.

Tout l'objet du protocole de Montréal est de lutter contre ce phénomène et de rétablir l'ordre et la discipline à bord des aéronefs.

La convention de Tokyo prévoit la compétence générale de l'État d'immatriculation de l'aéronef. Elle reconnaît par ailleurs la compétence de l'État contractant lorsque l'infraction a été commise sur son territoire ou par un de ses ressortissants. Le protocole de Montréal vient, en quelque sorte, « combler les trous dans la raquette », en imposant la compétence de l'État d'atterrissage, qui est le mieux placé pour recueillir les premiers témoignages sur les agissements reprochés.

En outre, le protocole impose également la compétence de l'État de l'exploitant, lorsqu'il se distingue de l'État d'immatriculation. Cette disposition se justifie par le recours croissant à la location et l'affrètement d'aéronefs. En contrepartie, le protocole prévoit plusieurs garanties pour le justiciable afin de contrebalancer l'extension des compétences obligatoires des États.

La convention de Tokyo reconnaît une compétence au commandant de bord afin de pouvoir prendre les mesures de contrainte qui s'imposent et solliciter, pour cela, l'assistance des membres de l'équipage ou des passagers. Le protocole de Montréal conforte le commandant de bord dans sa capacité à assurer la discipline à bord en développant la possibilité de solliciter l'assistance d'agents de sûreté en vol. L'appréciation de ce qui constitue une infraction peut désormais justifier la remise d'un passager aux autorités et n'est par ailleurs plus liée aux seules lois pénales de l'État d'immatriculation. La France a émis une réserve sur cette disposition nouvelle qui élargit l'autonomie du commandant de bord.

Enfin, le protocole permet de faciliter les poursuites contre les passagers fautifs. Ceci signifie, d'une part, que les États contractants sont encouragés à engager des procédures pénales et administratives. D'autre part, les transporteurs aériens pourront demander des dommages et intérêts auprès des passagers qui leur ont causé un préjudice du fait de leur comportement à bord. Les négociateurs sont parvenus à s'entendre sur une liste minimale d'infractions pouvant justifier des poursuites. La mention des sanctions administratives est aussi la bienvenue car elles sont souvent, pour les infractions les moins graves qui relèvent de l'incivilité, plus efficaces et plus rapides que les sanctions pénales.

Compte tenu de l'ensemble de ces avancées, j'appelle notre commission à autoriser la ratification du protocole de Montréal.

M. Jean François Mbaye. Les questions relatives à la sûreté aérienne ne sont pas récentes. Néanmoins, cette relative ancienneté n'est pas synonyme de désuétude car certaines problématiques résistent aux effets du temps. Nous ne pouvons que déplorer la persistance de faits portant atteinte à la sécurité des passagers.

Nous saluons le renforcement de la sécurité par ce protocole. Il est appréciable qu'il vienne élargir la possibilité de sanctionner les contrevenants, tout en sauvegardant les droits de tous les justiciables.

Nous voterons en faveur de l'adoption de ce projet de loi autorisant sa ratification.

M. Bruno Fuchs. Je tiens tout d'abord à exprimer une pensée affectueuse pour madame Marielle de Sarnez qui nous manque beaucoup. Les premiers dispositifs qui remontent aux années 1940 ne pouvaient prévoir le développement incroyable de ce mode de déplacement ni l'évolution des menaces telles qu'elles se sont révélées depuis. Les menaces de détournement d'avion se sont cependant faites plus fréquentes. Le 11 septembre 2001 constitue un tournant dans la sûreté aérienne.

Jusqu'alors plusieurs conventions ont été établies dont celle de Tokyo en 1963, La Haye en 1970 et Montréal en 1973. Toutes ont permis en leur temps des avancées certaines jusqu'à la convention de Pékin puis celle de Montréal en 2014.

Les menaces qui pèsent sur le secteur aérien sont diverses et en constante évolution. Nous connaissons aujourd'hui des menaces beaucoup plus lourdes et une hausse des comportements à risque. Il apparaît plus que nécessaire de renforcer la sécurité à bord et d'accorder davantage de latitude aux personnels de bord, en particulier aux commandants. Il faut également, comme vous l'avez aussi souligné, assurer les poursuites à l'encontre des passagers se livrant à des comportements répréhensibles.

Au regard de ces éléments, notre groupe votera bien évidemment en faveur de ce texte.

M. Alain David. Je remercie monsieur Pierre Cordier pour ce rapport. La plupart des données qui sont citées sont globales et fournies par l'Association internationale du transport aérien. Disposez-vous de statistiques propres à la France ?

M. Jean-Michel Clément. Lorsque j'ai découvert ce rapport, je me suis interrogé sur le fondement d'un rapport d'une technicité réservée aux spécialistes. Cependant, après avoir entendu les explications du rapporteur, j'y ai trouvé un grand intérêt. Sont revenues vers moi plusieurs interrogations que j'avais lorsque j'étais professionnel du droit, champ d'étude où la problématique des compétences territoriales a toujours été un sujet de conflits. À chaque fois que nous avons à faire à un conflit entre deux parties, de nationalités différentes, ou une partie qui commet une infraction dans un autre État, nous avons de fait un sujet délicat à traiter, d'autant plus si les États eux-mêmes n'ont pas établi une sécurité juridique pour les personnes commettant une infraction.

Ce protocole est donc bienvenu car il éclaircit beaucoup de choses. Néanmoins, les compagnies aériennes devraient également balayer devant leur porte car les mauvais comportements sont aussi parfois la résultante de leur propre gestion. J'ai à l'esprit cet exemple de passagers qui viennent d'Alaska, où l'alcool est prohibé, qui boivent énormément dès qu'ils montent dans l'avion. Les mauvais comportements et les actes d'incivilité sont aussi parfois alimentés par ceux qui vendent l'alcool dans l'avion. Certaines mesures sont très simples à prendre et ne font même pas appel au droit, je vous parle ici de ma propre expérience personnelle.

J'aurais deux questions pour monsieur le rapporteur. Sur l'information des passagers relative à la compétence, est-ce qu'il y a une possibilité pour le passager d'être informé de la compétence de l'État en cas de problème ? Comment peut-on faire un lien avec les conventions bilatérales qui existent entre deux États par rapport aux ressortissants ? Est-ce que ce protocole peut s'emboîter avec d'autres conventions bilatérales déjà existantes ?

M. Jean Paul Lecoq. Je n'étais pas très décidé à intervenir sur cette convention tant le rapport est précis, bien fait et bien présenté. Mais je suis interpellé par plusieurs éléments. D'abord, si je pense que c'est une bonne chose que le commandant soit le seul maître à bord et l'autorité désignée pour gérer les conflits, cela pose néanmoins question au regard de la formation ou encore de la prise en compte de la responsabilité dans sa rémunération, par exemple. Il faut que le supplément de responsabilité et donc de difficulté soit compensé ; qu'en est-il de cette compensation ?

Le deuxième élément qui m'interpelle concerne la possibilité que l'on signe une convention avec un État qui applique toujours la peine de mort. Je pensais que notre pays ne signerait plus de convention avec ces États. Il m'avait semblé, en effet, que depuis juillet 2007, juste après les élections législatives, nous avons voté à l'Assemblée nationale un texte qui disait que la France n'en signerait plus. Est-ce que cette convention intègre cette dimension ?

Enfin, je pense aussi à la notion d'atterrissage forcé. Le pays d'atterrissage est-il toujours celui écrit sur le billet d'avion, ou celui dans lequel on se pose lorsqu'il y a un atterrissage d'urgence ?

M. Pierre Cabaré. Je trouve que Jean-Michel Clément a mis le doigt sur quelque chose d'important en parlant de l'alcool à bord.

Le commandant est seul à maîtriser l'avion et sa sécurité ainsi la sécurité des passagers. Je crois qu'il faudrait que les compagnies aériennes réfléchissent à donner au commandant de bord plus de vision sur l'entretien de l'avion. Il me semble que cela pourrait être intéressant, je voudrais savoir ce que vous en pensez monsieur le rapporteur.

Ensuite, il faut aussi penser à l'équipage. Ce dernier est en premier plan en relation avec les passagers ; est-ce qu'il ne serait pas possible de leur fournir une formation ou de leur signifier l'importance qu'ils ont ?

Pour les passagers, je trouve que le droit n'est pas toujours bien appliqué, vis-à-vis de passagers qui se comportent de triste façon. Est-ce qu'on peut les laisser comme ça monter dans les avions sans établir une liste qui précise les comportements à risque des passagers ?

M. Jean Paul Lecoq. Quand on parle des aéronefs, on pense souvent à ceux ayant des équipages et de nombreux passagers. Mais il existe également des compagnies aériennes où à bord de l'avion il n'y a que le pilote accompagné de cinq ou six passagers. Dans ces cas-là, la responsabilité ne peut évidemment relever que du pilote. Est-ce que ce protocole concerne aussi ces compagnies où il n'y a que le pilote à bord et quelques passagers ?

Mme Valérie Thomas. J'ai une petite question supplémentaire à poser au rapporteur que je félicite pour ce rapport extrêmement clair. Au moment où cette convention a été élaborée, nous ne connaissions pas encore la crise sanitaire que

nous vivons. Cette convention répond-elle à toutes les nouvelles problématiques de respect des règles sanitaires imposées dans les aéronefs qui ont émergé à la l'aune de la crise du Covid-19 ?

M. Pierre Cordier, rapporteur. Je vous remercie, chers collègues, pour vos questions et vos remarques. Il y a dans ce rapport des éléments non pas compliqués mais particulièrement pointus en termes de droit international public. Il me semble important de faire en sorte que ce rapport soit accessible afin qu'il puisse être apprécié par le plus grand nombre, et c'est ce que nous avons essayé de faire.

Monsieur Jean François Mbaye, vous avez évoqué la question de la piraterie, des attentats et de l'attitude des passagers dans ces circonstances. L'objectif de ce protocole est bien de prendre en compte l'évolution de ces menaces, dont font notamment partie les faits de terrorisme mais également les comportements individuels des passagers parfois difficiles à appréhender. Si nous regardons de plus près les statistiques, nous pouvons remarquer que ce sont souvent les mêmes vols qui concentrent toutes ces problématiques. Il convient également de rappeler, comme vous l'avez fait cher collègue, que ce ne sont pas des phénomènes récents. Néanmoins, ces incivilités – même si le mot est un euphémisme dans certains cas – s'accroissent, et il est urgent d'agir du point de vue du droit international et du renforcement du cadre juridique global.

M. Bruno Fuchs nous a exposé un bref rappel historique remontant jusqu'au début des années 1940, et c'était là une belle mise en perspective du sujet qui nous occupe aujourd'hui. Dans notre rapport, nous nous sommes permis de faire débiter nos travaux à partir des années 1960, au cours desquelles le transport aérien s'est énormément développé. Il est cependant effectivement intéressant de noter que dès les années 1940, il y a eu une réelle évolution du droit en ce domaine.

M. Alain David nous a interrogé sur la question des statistiques en France, et je me dois de lui répondre que nous n'avons pas ces statistiques. Effectivement, tous les chiffres que nous avons pu obtenir ne concernent que l'échelle internationale. Il s'agit là également de l'objectif du protocole de ce jour : pouvoir envisager ces sujets sur la base d'une référence internationale regroupant plus de 180 pays, plutôt que nationale.

Néanmoins, il est vrai qu'il pourrait être intéressant de regarder plus en détails les chiffres des vols connaissant le plus de problèmes, mais nous ne disposons pas, à ce jour, de ces statistiques. Je vais tout de même essayer de travailler davantage cette question qui est pertinente, et nous reviendrons vers vous si nous parvenons à obtenir des réponses intéressantes à ce sujet.

En réponse à M. Jean-Michel Clément au sujet de l'information des passagers, je dois dire que les informations sont parfois compliquées à identifier. Si vous me permettez cette analogie, je dirais que cette situation est comparable à celle des contrats d'assurance : il y a des informations que tout passager peut obtenir – à condition de les chercher explicitement - dès lors qu'il prend un billet d'avion, sur

ce qu'il faut faire ou ne pas faire, notamment en termes de consommation d'alcool. À ce sujet, le droit permet aujourd'hui aux compagnies de refuser l'accès aux appareils à des passagers en état d'ébriété. C'est aussi en cela qu'intervient le présent protocole : donner des prérogatives supplémentaires aux commandants de bords et aux personnels. Néanmoins, ces évolutions de compétences doivent être accompagnées par des formations et des niveaux de rémunérations correspondants, comme a pu le rappeler, à juste titre, M. Jean-Paul Lecoq. Il existe aujourd'hui des compagnies qui organisent des formations très complètes en direction des commandants de bord et des équipes qui les entourent. Il faut également signaler que dans les vols courts ou régionaux, les personnels à bords sont présents en nombre très limité, bien que le risque d'infractions soit toujours présent. C'est pourquoi il faut permettre, et c'est ce que propose ce présent protocole, aux commandants d'exercer une vigilance accrue lors de la montée à bord des passagers.

Au sujet de la liste des passagers à risque M. Pierre Cabaré, je dois vous répondre qu'il n'existe pas de telle liste à ce jour. Mais c'est effectivement une bonne idée que vous soulevez et qui mériterait d'être développée.

Pour vous répondre, Mme Valéry Thomas, il est vrai de dire que la crise sanitaire que nous connaissons a eu un impact clair sur le nombre de vols. En revanche, les attitudes des passagers restent comparables à celles recensées avant la pandémie de la Covid-19. En valeur absolue, nous nous attendons à constater une baisse en volume des problèmes dans les prochaines années, liée à la diminution des vols. En pourcentage néanmoins, les proportions resteront similaires.

M. Jean-Paul Lecoq nous interrogeait sur l'autorité au sein même de l'aéronef. Cette autorité est assurée par le commandant de bord uniquement, mais il faut ici rappeler que le commandant de bord n'est jamais seul. En outre, le présent protocole prévoit l'intervention de sociétés choisies par les compagnies aériennes afin d'assurer la sécurité à l'intérieur des aéronefs. Ces sociétés existent d'ores et déjà et peuvent permettre aux compagnies de renforcer leurs équipes sur les trajets à risque.

Au sujet des États qui appliquent toujours la peine de mort, je dois ici rappeler que la charte des Nations unies a été signée par un certain nombre de pays qui ne respectent pas les droits de l'Homme au sens large. Ce n'est pas pour autant que ces pays ne siègent pas à l'ONU. Ce que je veux ici dire à M. Jean-Paul Lecoq, c'est que ce protocole a été ratifié dans les années 1960 et 1970 par un peu plus de 180 pays. Parmi ces pays, certains appliquent toujours la peine de mort. Mais dans le cas de troubles ou de détournements d'aéronefs, plusieurs droits s'appliquent. Il y a tout d'abord le droit international qui prime, puis le droit interne de la nation d'origine des criminels mais également le droit interne du pays où atterrit l'aéronef concerné.

M. Jean-Paul Lecoq. Mais cette question se pose même en l'absence d'un détournement d'avion. Dans certains pays, il suffirait que deux hommes s'embrassent sur la bouche pour que cela soit considéré comme un crime, et peut-

être passible de tribunaux et de la peine de mort. Peut-être que les passagers qui montent dans ces avions-là ne mesurent pas le fait que ces actes, considérés comme normaux dans notre pays, pourraient mener à de telles sentences. Je pense que de telles situations posent question, notamment en termes d'effectivité de l'information des passagers. Beaucoup de personnes qui voyagent ne connaissent pas les limites de la loi dans les pays où ils se rendent, et cette situation peut également exister au sein d'un avion, d'où mon interrogation.

M. Pierre Cordier, rapporteur. Cette interrogation nous renvoie à la hiérarchie des normes, qui affirme la prédominance du droit international sur les droits internes.

M. Jean François Mbaye. Permettez-moi une question technique M. le rapporteur. Quand je regarde l'articulation des articles 8 et 10 de cette convention, je me pose la question de l'opportunité de modifier les dispositions de notre droit interne. En effet, serait-il possible de mener des extraditions d'auteurs d'infractions lorsque ces dernières ont été commises sur le territoire d'un État contractant ?

M. Pierre Cordier, rapporteur. Sous réserve d'autres éléments juridiquement plus poussés, ce sont les conventions internationales bilatérales qui s'appliquent entre les différents pays, et qui l'emporteront sur la présente convention.

M. Jean François Mbaye. Je disais cela car nous n'avons pas signé de convention d'extradition avec l'ensemble des pays qui ont signé la convention relative aux infractions survenant à bord des aéronefs. C'est pourquoi je me pose la question de l'articulation de notre droit interne afin de permettre l'effectivité de l'extradition lorsque les méfaits sont commis sur le territoire d'un État avec lequel nous n'avons pas de convention bilatérale d'extradition.

M. Pierre Cordier, rapporteur. Je me permets de vous renvoyer directement à l'article 16 de la convention, qui veut que les questions de l'extradition soient réglées directement par des conventions bilatérales entre pays concernés.

M. Rodrigue Kokouendo, président. La discussion générale est close. Je vais mettre aux voix l'article unique du projet de loi.

La commission adopte, à l'unanimité, le projet de loi autorisant la ratification du protocole portant amendement de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs sans modification.

ANNEXE 1 : TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

Article unique

Est autorisée la ratification du protocole portant amendement de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, fait à Montréal le 4 avril 2014, signé par la France le 30 mai 2016, et dont le texte est annexé à la présente loi.

ANNEXE 2 : TABLEAU COMPARATIF DE LA CONVENTION DE TOKYO ET DE LA CONVENTION DE TOKYO MODIFIÉE PAR LE PROTOCOLE DE MONTRÉAL

Titres/ Articles	Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963	Titres/ Articles	Convention de Tokyo amendée par le Protocole de Montréal du 4 avril 2014
TITRE PREMIER	CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION	TITRE 1ER	CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION
Article premier	<p>1. La présente Convention s'applique :</p> <p>a) aux infractions aux lois pénales ;</p> <p>b) aux actes qui, constituant ou non des infractions, peuvent compromettre ou compromettent la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord, ou compromettent le bon ordre et la discipline à bord.</p> <p>2. Sous réserve des dispositions du Titre III, la présente Convention s'applique aux infractions commises ou actes accomplis par une personne à bord d'un aéronef immatriculé dans un État contractant pendant que cet aéronef se trouve, soit en vol, soit à la surface de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun État.</p> <p>3. Aux fins de la présente Convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin.</p>	Article premier	<p>1. La présente Convention s'applique :</p> <p>a) aux infractions aux lois pénales ;</p> <p>b) aux actes qui, constituant ou non des infractions, peuvent compromettre ou compromettent la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord, ou compromettent le bon ordre et la discipline à bord.</p> <p>2. Sous réserve des dispositions du Titre III, la présente Convention s'applique aux infractions commises ou actes accomplis par une personne à bord d'un aéronef immatriculé dans un État contractant pendant que cet aéronef se trouve, soit en vol, soit à la surface de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun État.</p> <p>3. Aux fins de la présente Convention :</p> <p>a) un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où la force motrice est employée, l'embarquement</p>

	4. La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.		<p>étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin 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 ; et</p> <p>b) lorsque l'État de l'exploitant n'est pas l'État de l'immatriculation, l'expression « l'État d'immatriculation » utilisée dans les articles 4, 5 et 13 désigne l'État de l'exploitant.</p> <p>4. La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.</p>
Article 2	Sans préjudice des dispositions de l'article 4 et sous réserve des exigences de sécurité de l'aéronef et des personnes ou des biens à bord, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme autorisant ou prescrivant l'application de quelque mesure que ce soit dans le cas d'infractions à des lois pénales de caractère politique ou fondées sur la discrimination raciale ou religieuse.	Article 2	Sans préjudice des dispositions de l'article 4 et sous réserve des exigences de sécurité de l'aéronef et des personnes ou des biens à bord, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme autorisant ou prescrivant l'application de quelque mesure que ce soit dans le cas d'infractions à des lois pénales de caractère politique ou fondées sur la discrimination raciale ou religieuse pour tout motif comme la race, la religion, la nationalité, l'origine ethnique, l'opinion politique ou le genre.
TITRE II	COMPETENCE	TITRE II	COMPETENCE
Article 3	<p>1. L'État d'immatriculation de l'aéronef est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord.</p> <p>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 à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation.</p>	Article 3	<p>1. L'État d'immatriculation de l'aéronef est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord.</p> <p>1 bis. Un État est également compétent pour connaître des infractions commises et des actes accomplis à bord :</p> <p>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</p>

<p>3. La présente Convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.</p>	<p>territoire et que l'auteur présumé de l'infraction est encore à bord ;</p> <p>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.</p> <p>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 à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation.</p> <p><i>2 bis.</i> Tout État contractant prend aussi les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions commises à bord d'aéronefs dans les cas suivants :</p> <p>a) en tant qu'État d'atterrissage, lorsque :</p> <p>1) le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise se trouve sur son territoire et que l'aéronef atterrit ensuite sur son territoire, l'auteur présumé de l'infraction étant encore à bord ; et que</p> <p>2) la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, ou le bon ordre et la discipline à bord, sont compromis ;</p> <p>b) en tant qu'État de l'exploitant, lorsque l'infraction est commise 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.</p>
--	---

			<p>2 <i>ter</i>. Dans l'exercice de sa compétence comme État d'atterrissage, un État examine le point de savoir si l'infraction en question est une infraction dans l'État de l'exploitant.</p> <p>3. La présente Convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.</p>
		Article 3 <i>bis</i>	<p>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 consulte, le cas échéant ces autres États contractants aux fins de coordonner leurs actions. Les obligations du présent article sont sans préjudice des obligations qui incombent à un État contractant en vertu de l'article 13.</p>
Article 4	<p>Un État contractant qui n'est pas l'État d'immatriculation ne peut gêner l'exploitation d'un aéronef en vol en vue d'exercer sa compétence pénale à l'égard d'une infraction commise à bord que dans les cas suivants :</p> <p>a) Cette infraction a produit effet sur le territoire dudit État ;</p> <p>b) Cette infraction a été commise par ou contre un ressortissant dudit État ou une personne ayant sa résidence permanente ;</p> <p>c) Cette infraction compromet la sécurité dudit État ;</p> <p>d) Cette infraction constitue une violation des règles ou règlements relatifs au vol ou à la manœuvre des aéronefs en vigueur dans ledit État ;</p>		<p>Un État contractant qui n'est pas l'État d'immatriculation ne peut gêner l'exploitation d'un aéronef en vol en vue d'exercer sa compétence pénale à l'égard d'une infraction commise à bord que dans les cas suivants :</p> <p>a) Cette infraction a produit effet sur le territoire dudit État ;</p> <p>b) Cette infraction a été commise par ou contre un ressortissant dudit État ou une personne ayant sa résidence permanente ;</p> <p>c) Cette infraction compromet la sécurité dudit État ;</p> <p>d) Cette infraction constitue une violation des règles ou règlements relatifs au vol ou à la manœuvre des aéronefs en vigueur dans ledit État ;</p>

	e) L'exercice de cette compétence est nécessaire pour assurer le respect d'une obligation qui incombe audit État en vertu d'un accord international multilatéral.		e) L'exercice de cette compétence est nécessaire pour assurer le respect d'une obligation qui incombe audit État en vertu d'un accord international multilatéral.
TITRE III	POUVOIRS DU COMMANDANT D'AERONEF	TITRE III	POUVOIRS DU COMMANDANT D'AERONEF
Article 5	<p>1. Les dispositions du présent Titre ne s'appliquent aux infractions et aux actes commis ou accomplis, ou sur le point de l'être, par une personne à bord d'un aéronef en vol, soit dans l'espace aérien de l'État d'immatriculation, soit au-dessus de la haute-mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun État, que si le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu est situé sur le territoire d'un État autre que celui d'immatriculation, ou si l'aéronef vole ultérieurement dans l'espace aérien d'un État autre que l'État d'immatriculation, ladite personne étant encore à bord.</p> <p>2. Aux fins du présent Titre, et nonobstant les dispositions de l'article 1^{er}, paragraphe 3, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, les dispositions du présent Titre continuent de s'appliquer à l'égard des infractions et des actes survenus à bord jusqu'à ce que l'autorité compétente d'un État prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.</p>	Article 5	<p>1. Les dispositions du présent Titre ne s'appliquent aux infractions et aux actes commis ou accomplis, ou sur le point de l'être, par une personne à bord d'un aéronef en vol, soit dans l'espace aérien de l'État d'immatriculation, soit au-dessus de la haute-mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun État, que si le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu est situé sur le territoire d'un État autre que celui d'immatriculation, ou si l'aéronef vole ultérieurement dans l'espace aérien d'un État autre que l'État d'immatriculation, ladite personne étant encore à bord.</p> <p>2. Aux fins du présent Titre, et nonobstant les dispositions de l'article 1^{er}, paragraphe 3, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, les dispositions du présent Titre continuent de s'appliquer à l'égard des infractions et des actes survenus à bord jusqu'à ce que l'autorité compétente d'un État prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.</p>
Article 6	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 ^{er} , paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires :	Article 6	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 ^{er} , paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires :

<p>a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord ;</p> <p>b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ;</p> <p>c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre.</p> <p>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 tout 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.</p>	<p>a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord ; ou</p> <p>b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ;</p> <p>c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre.</p> <p>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 agents 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 ou passager peut également prendre, sans cette autorisation, toutes des mesures préventives raisonnables s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord.</p> <p>3. Un agent de sûreté en vol placé à bord d'un aéronef en vertu d'un accord ou d'un arrangement bilatéral ou multilatéral entre les États contractants concernés peut prendre, sans une telle autorisation, des mesures préventives raisonnables s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord en cas d'intervention illicite et, si l'accord ou l'arrangement le permet, en cas de commission d'infractions graves.</p> <p>4. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme créant une obligation pour un État contractant d'établir un programme d'agents de sûreté en vol ou de convenir d'un accord ou d'un arrangement bilatéral ou</p>
--	---

			multilatéral autorisant des agents de sûreté en vol étrangers à agir sur son territoire.
Article 7	<p>1. Les mesures de contrainte prises à l'égard d'une personne conformément aux dispositions de l'article 6 cesseront d'être appliquées au-delà de tout point d'atterrissage à moins que :</p> <p>a) ce point ne soit situé sur le territoire d'un État non contractant et que les autorités de cet État ne refusent d'y permettre le débarquement de la personne intéressée ou que des mesures de contrainte n'aient été imposées à celle-ci conformément aux dispositions de l'article 6, paragraphe 1, c, pour permettre sa remise aux autorités compétentes ;</p> <p>b) l'aéronef ne fasse un atterrissage forcé et que le commandant d'aéronef ne soit pas en mesure de remettre la personne intéressée aux autorités compétentes ;</p> <p>c) la personne intéressée n'accepte de continuer à être transportée au-delà de ce point en restant soumise aux mesures de contrainte.</p> <p>2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et, si possible, avant d'atterrir sur le territoire d'un État avec à son bord une personne soumise à une mesure de contrainte prise conformément aux dispositions de l'article 6, informer les autorités dudit État de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte et des raisons de cette mesure.</p>	Article 7	<p>1. Les mesures de contrainte prises à l'égard d'une personne conformément aux dispositions de l'article 6 cesseront d'être appliquées au-delà de tout point d'atterrissage à moins que :</p> <p>a) ce point ne soit situé sur le territoire d'un État non contractant et que les autorités de cet État ne refusent d'y permettre le débarquement de la personne intéressée ou que des mesures de contrainte n'aient été imposées à celle-ci conformément aux dispositions de l'article 6, paragraphe 1, c, pour permettre sa remise aux autorités compétentes ;</p> <p>b) l'aéronef ne fasse un atterrissage forcé et que le commandant d'aéronef ne soit pas en mesure de remettre la personne intéressée aux autorités compétentes ;</p> <p>c) la personne intéressée n'accepte de continuer à être transportée au-delà de ce point en restant soumise aux mesures de contrainte.</p> <p>2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et, si possible, avant d'atterrir sur le territoire d'un État avec à son bord une personne soumise à une mesure de contrainte prise conformément aux dispositions de l'article 6, informer les autorités dudit État de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte et des raisons de cette mesure.</p>
Article 8	<p>1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli ou est sur le point d'accomplir à bord un acte visé à l'article 1^{er}, paragraphe 1, b, il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout État où atterrit l'aéronef pour</p>	Article 8	<p>1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli ou est sur le point d'accomplir à bord un acte visé à l'article 1^{er} paragraphe 1, b, il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout État où atterrit l'aéronef pour</p>

	<p>autant que cette mesure soit nécessaire aux fins visés à l'article 6, paragraphe 1, a ou b.</p> <p>2. Le commandant d'aéronef informe les autorités de l'État sur le territoire duquel il débarque une personne, conformément aux dispositions du présent article, de ce débarquement et des raisons qui l'ont motivé.</p>		<p>autant que cette mesure soit nécessaire aux fins visées à l'article 6 paragraphe 1, a ou b.</p> <p>2. Le commandant d'aéronef informe les autorités de l'État sur le territoire duquel il débarque une personne, conformément aux dispositions du présent article, de ce débarquement et des raisons qui l'ont motivé.</p>
Article 9	<p>1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui, constitue une infraction grave, conformément aux lois pénales de l'État d'immatriculation de l'aéronef, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout État contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.</p> <p>2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et si possible avant d'atterrir sur le territoire d'un État contractant avec à bord une personne qu'il a l'intention de remettre conformément aux dispositions du paragraphe précédent, faire connaître cette intention aux autorités de cet État ainsi que les raisons qui la motivent.</p> <p>3. Le commandant d'aéronef communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, 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.</p>	Article 9	<p>1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui, constitue une infraction grave, conformément aux lois pénales de l'État d'immatriculation de l'aéronef, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout État contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.</p> <p>2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et si possible avant d'atterrir sur le territoire d'un État contractant avec à bord une personne qu'il a l'intention de remettre conformément aux dispositions du paragraphe précédent, faire connaître cette intention aux autorités de cet État ainsi que les raisons qui les motivent.</p> <p>3. Le commandant d'aéronef communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, 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.</p>
Article 10	<p>Lorsque l'application des mesures prévues par la présente Convention est conforme à celle-ci, ni le commandant d'aéronef, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, 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</p>	Article 10	<p>Lorsque l'application des Si les mesures prévues par la présente Convention prises est sont conformes à celle-ci 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</p>

	déclarés responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures.		compte de laquelle le vol a été effectué, ne peuvent être déclarés tenus responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures.
Titre IV	CAPTURE ILLICITE D'AERONEFS		CAPTURE ILLICITE D'AERONEFS
Article 11	<p>1. Lorsque, illicitement, et par violence ou menace de violence, une personne à bord a gêné l'exploitation d'un aéronef en vol, s'en est emparé ou en a exercé le contrôle, ou lorsqu'elle est sur le point d'accomplir un tel acte, les États contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.</p> <p>2. Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout État contractant où atterrit l'aéronef permet aux passagers et à l'équipage de poursuivre leur voyage aussitôt que possible. Il restitue l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.</p>	Article 11	<p>1. Lorsque, illicitement, et par violence ou menace de violence, une personne à bord a gêné l'exploitation d'un aéronef en vol, s'en est emparé ou a exercé le contrôle, ou lorsqu'elle est sur le point d'accomplir un tel acte, les États contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.</p> <p>2. Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout État contractant où atterrit l'aéronef permet aux passagers et à l'équipage de poursuivre leur voyage aussitôt que possible. Il restitue l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.</p>
TITRE V	POUVOIRS ET OBLIGATIONS DES ÉTATS	TITRE V	POUVOIRS ET OBLIGATIONS DES ÉTATS
Article 12	Tout État contractant doit permettre au commandant d'un aéronef immatriculé dans un autre État contractant de débarquer toute personne conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1.	Article 12	Tout État contractant doit permettre au commandant d'un aéronef immatriculé dans un autre État contractant de débarquer toute personne conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1.
Article 13	1. Tout État contractant est tenu de recevoir une personne que le commandant d'aéronef lui remet conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1.	Article 13	1. Tout État contractant est tenu de recevoir une personne que le commandant d'aéronef lui remet conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1.

	<p>2. S'il estime que les circonstances le justifient, tout État contractant assure la détention ou prend toutes autres mesures en vue d'assurer la présence de toute personne auteur présumé d'un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, ainsi que de toute personne qui lui a été remise. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit État ; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.</p> <p>3. Toute personne détenue en application du paragraphe précédent, peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'État dont elle a la nationalité ; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.</p> <p>4. Tout État contractant auquel une personne est remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, ou sur le territoire duquel un aéronef atterrit après qu'un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, a été accompli, procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.</p> <p>5. Lorsqu'un État a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, l'État d'immatriculation de l'aéronef, l'État dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres États intéressés. L'État qui procède à l'enquête préliminaire visée au présent article, paragraphe 4, en communique promptement les conclusions auxdits États et leur indique s'il entend exercer sa compétence.</p>		<p>2. S'il estime que les circonstances le justifient, tout État contractant assure la détention ou prend toutes autres mesures en vue d'assurer la présence de toute personne auteur présumé d'un acte visé à l'article 11 paragraphe 1, ainsi que de toute personne qui lui a été remise. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit État ; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement des poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.</p> <p>3. Toute personne détenue en application du paragraphe précédent peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'État dont elle a la nationalité : toutes facilités lui sont accordées à cette fin.</p> <p>4. Tout État contractant auquel une personne est remise conformément aux dispositions de l'article 9 paragraphe 1, ou sur le territoire duquel un aéronef atterrit après qu'un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, a été accompli, procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.</p> <p>5. Lorsqu'un État a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, l'État d'immatriculation de l'aéronef, l'État dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres États intéressés. L'État qui procède à l'enquête préliminaire visée au présent article, paragraphe 4, en communique promptement les conclusions auxdits États et leur indique s'il entend exercer sa compétence.</p>
Article 14	1. Si une personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise	Article 14	1. Si une personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise

	<p>conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, ne peut ou ne veut pas poursuivre son voyage, l'État d'atterrissage, s'il refuse d'admettre cette personne et que celle-ci n'ait pas la nationalité dudit État ou n'y ait pas établi sa résidence permanente, peut la refouler vers l'État dont elle a la nationalité ou dans lequel elle a établi sa résidence permanente, ou vers l'État sur le territoire duquel elle a commencé son voyage aérien.</p> <p>2. Ni le débarquement, ni la remise, ni la détention, ni d'autres mesures, visées à l'article 13, paragraphe 2, ni le renvoi de la personne intéressée ne sont considérés comme valant entrée sur le territoire d'un État contractant, au regard des lois de cet État relatives à l'entrée ou l'admission des personnes. Les dispositions de la présente Convention ne peuvent affecter les lois des États contractants relatives au refoulement des personnes.</p>		<p>conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1 ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, ne peut ou ne veut pas poursuivre son voyage, l'État d'atterrissage, s'il refuse d'admettre cette personne et que celle-ci n'ait pas la nationalité dudit État ou n'y ait pas établi sa résidence permanente, peut la refouler vers l'État dont elle a la nationalité ou dans lequel elle a établi sa résidence permanente, ou vers l'État sur le territoire duquel elle a commencé un voyage aérien.</p> <p>2. Ni le débarquement, ni la remise, ni la détention, ni d'autres mesures, visées à l'article 13, paragraphe 2, ni le renvoi de la personne intéressée ne sont considérés comme valant entrée sur le territoire d'un État contractant, au regard des lois de cet État relatives à l'entrée ou l'admission des personnes. Les dispositions de la présente Convention ne peuvent affecter les lois des États contractants relatives au refoulement des personnes.</p>
Article 15	<p>1. Sous réserve des dispositions de l'article précédent, toute personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, et qui désire poursuivre son voyage peut le faire aussitôt que possible vers la destination de son choix, à moins que sa présence ne soit requise selon la loi de l'État d'atterrissage, aux fins de poursuites pénales et d'extradition.</p> <p>2. Sous réserve de ses lois relatives à l'entrée et à l'admission, à l'extradition et au refoulement des personnes, tout État contractant dans le territoire duquel une personne a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou remise conformément aux dispositions de</p>	Article 15	<p>1. Sous réserve des dispositions de l'article précédent, toute personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, et qui désire poursuivre son voyage peut le faire aussitôt que possible vers la destination de son choix, à moins que sa présence ne soit requise selon la loi de l'État d'atterrissage, aux fins de poursuites pénales et d'extradition.</p> <p>2. Sous réserve de ses lois relatives à l'entrée et à l'admission, à l'extradition et au refoulement des personnes, tout État contractant dans le territoire duquel une personne a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou remise conformément aux dispositions de</p>

	l'article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué et à laquelle est imputé un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, accorde à cette personne un traitement qui, en ce qui concerne sa protection et sa sécurité, n'est pas moins favorable que celui qu'il accorde à ses nationaux dans des cas analogues.		l'article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué et à laquelle est imputé un acte visé à l'article 11, paragraphe 1, accorde à cette personne un traitement qui, en ce qui concerne sa protection et sa sécurité, n'est pas moins favorable que celui qu'il accorde à ses nationaux dans des cas analogues.
		Article 15 <i>bis</i>	<p>1. Tout État contractant est encouragé à prendre les mesures nécessaires pour engager des procédures pénales ou administratives appropriées ou toute autre forme de procédure judiciaire 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^{er}, paragraphe 1, en particulier :</p> <p>a) un acte de violence physique ou une menace d'accomplir un tel acte à l'encontre d'un membre d'équipage ; ou</p> <p>b) un refus d'obéir à une instruction licite donnée par le commandant d'aéronef ou en son nom aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens qui s'y trouvent.</p> <p>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.</p>
Titre VI	AUTRES DISPOSITIONS	Titre VI	AUTRES DISPOSITIONS
Article 16	1. Les infractions commises à bord d'aéronefs immatriculés dans un État contractant sont considérées, aux fins d'extradition, comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire de l'État d'immatriculation de l'aéronef.	Article 16	1. Les infractions commises à bord d'aéronefs immatriculés dans un État contractant sont considérées, aux fins d'extradition, entre les États contractants , comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire de l'État d'immatriculation de l'aéronef des États contractants qui

	<p>2. Compte tenu des dispositions du paragraphe précédent, aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme créant une obligation d'accorder l'extradition.</p>		<p>doivent établir leur compétence conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 2 bis de l'article 3.</p> <p>2. Compte tenu des dispositions du paragraphe précédent, aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme créant une obligation d'accorder l'extradition.</p>
Article 17	<p>En prenant des mesures d'enquête ou d'arrestation ou en exerçant de toute autre manière leur compétence à l'égard d'une infraction commise à bord d'un aéronef, les États contractants doivent dûment tenir compte de la sécurité et des autres intérêts de la navigation aérienne et doivent agir de manière à éviter de retarder sans nécessité l'aéronef, les passagers, les membres de l'équipage ou les marchandises.</p>	Article 17	<p>1. En prenant des mesures d'enquête ou d'arrestation ou en exerçant de toute autre manière leur compétence à l'égard d'une infraction commise à bord d'un aéronef, les États contractants doivent dûment tenir compte de la sécurité et des autres intérêts de la navigation aérienne et doivent agir de manière à éviter de retarder sans nécessité l'aéronef, les passagers, les membres de l'équipage ou les marchandises.</p> <p>2. Tout État contractant, lorsqu'il s'acquitte de ses obligations ou lorsqu'il exerce la discrétion qui lui est permise, en vertu de la présente Convention, agit conformément aux obligations et responsabilités qui incombent aux États en vertu du droit international. À cet égard, il tient compte des principes de l'application régulière de la loi et du traitement équitable.</p>
Article 18	<p>Si des États contractants constituent pour le transport aérien, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et si les aéronefs utilisés ne sont pas immatriculés dans un État déterminé, ces États désigneront, suivant des modalités appropriées, celui d'entre eux qui sera considéré, aux fins de la présente Convention, comme État d'immatriculation. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'Aviation civile internationale qui en informera tous les États parties à la présente Convention.</p>	Article 18	<p>Si des États contractants constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et si les aéronefs utilisés ne sont pas immatriculés dans un État déterminé, ces États désigneront, suivant des modalités appropriées, celui d'entre eux qui sera considéré, aux fins de la présente Convention, comme État d'immatriculation. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'Aviation civile internationale qui en informera tous les États parties à la présente Convention.</p>

		Article 18 <i>bis</i>	Aucune disposition de la présente Convention n'exclut le droit de chercher à recouvrer, conformément au droit national, des dommages et intérêts auprès d'une personne débarquée ou remise conformément aux dispositions de l'article 8 ou 9, respectivement.
TITRE VII	DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES	TITRE VII	DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES
Article 19	La présente Convention, jusqu'à la date de son entrée en vigueur dans les conditions prévues à l'article 21, est ouverte à la signature de tout État qui, à cette date, sera membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.	Article 19	La présente Convention, jusqu'à la date de son entrée en vigueur dans les conditions prévues à l'article 21, est ouverte à la signature de tout État qui, à cette date, sera membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.
Article 20	1. La présente Convention est soumise à la ratification des États signataires conformément à leurs dispositions constitutionnelles. 2. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.	Article 20	1. La présente Convention est soumise à la ratification des États signataires conformément à leurs dispositions constitutionnelles. 2. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.
Article 21	1. Lorsque la présente Convention aura réuni les ratifications de douze États signataires, elle entrera en vigueur entre ces États le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du douzième instrument de ratification. À l'égard de chaque État qui la ratifiera par la suite, elle entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification. 2. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.	Article 21	1. Lorsque la présente Convention aura réuni les ratifications de douze États signataires, elle entrera en vigueur entre ces États le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du douzième instrument de ratification. À l'égard de chaque État qui la ratifiera par la suite, elle entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification. 2. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 22	<p>1. La présente Convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout État membre de de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.</p> <p>2. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et prendra effet le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de ce dépôt.</p>	Article 22	<p>1. La présente Convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout État membre de de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.</p> <p>2. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et prendra effet le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de ce dépôt.</p>
Article 23	<p>1. Tout État contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.</p> <p>2. La dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.</p>	Article 23	<p>1. Tout État contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.</p> <p>2. La dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.</p>

<p>Article 24</p>	<p>1. Tout différend entre des États contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.</p> <p>2. Chaque État pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres États contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout État contractant qui aura formulé une telle réserve.</p> <p>3. Tout État contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.</p>	<p>Article 24</p>	<p>1. Tout différend entre des États contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.</p> <p>2. Chaque État pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres États contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout État contractant qui aura formulé une telle réserve.</p> <p>3. Tout État contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.</p>
<p>Article 25</p>	<p>Sauf dans le cas prévu à l'article 24, il ne sera admis aucune réserve à la présente Convention.</p>	<p>Article 25</p>	<p>Sauf dans le cas prévu à l'article 24, il ne sera admis aucune réserve à la présente Convention.</p>
<p>Article 26</p>	<p>L'Organisation de l'Aviation civile internationale notifiera rapidement à tous les États membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée :</p> <p>a) toute signature de la présente Convention et la date de cette signature ;</p> <p>b) le dépôt de tout instrument de ratification, ou d'adhésion et la date de ce dépôt ;</p>	<p>Article 26</p>	<p>L'Organisation de l'Aviation civile internationale notifiera rapidement à tous les États membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée :</p> <p>a) toute signature de la présente Convention et la date de cette signature ;</p> <p>b) le dépôt de tout instrument de ratification, ou d'adhésion et la date de ce dépôt ;</p>

	<p>c) la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 21 ;</p> <p>d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception et</p> <p>e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article 24 et la date de réception.</p>		<p>c) la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 21 ;</p> <p>d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception et</p> <p>e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article 24 et la date de réception.</p>
	<p>PARAGRAPHE FINAUX</p>		<p>PARAGRAPHE FINAUX</p>
	<p>EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.</p> <p>Fait à Tokyo le quatorzième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante-trois, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole.</p> <p>La présente Convention sera déposée auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale où, conformément aux dispositions de l'article 19, elle restera ouverte à la signature et cette Organisation transmettra des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les États membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.</p>		<p>EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.</p> <p>Fait à Tokyo le quatorzième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante-trois, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole.</p> <p>La présente Convention sera déposée auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale où, conformément aux dispositions de l'article 19, elle restera ouverte à la signature et cette Organisation transmettra des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les États membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.</p>