

Feuille Fédérale

Berne, le 23 janvier 1970 122^e Année Volume I

N^o 3

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 40 francs par an: 23 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement.

10475

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs

(Convention de Tokyo)

(Du 9 janvier 1970)

Monsieur le Président et Messieurs,

Dans notre réponse à la petite question du conseiller national Heil, du 16 décembre 1968, nous nous étions déclarés prêts à signer la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (convention de Tokyo) et à proposer aux Chambres, au cours de l'année 1969, d'approuver cette convention et de nous autoriser à la ratifier. Notre pays ayant entre-temps signé cette convention, nous vous soumettons le présent message et le projet d'un arrêté fédéral.

I. Partie générale

Le Comité juridique de l'Organisation de l'aviation civile internationale s'est préoccupé depuis 1950 du statut juridique des aéronefs, et, à partir de 1956, il s'est consacré en particulier à la préparation d'une convention sur le règlement des problèmes soulevés par les actes punissables qui compromettent la sécurité à bord des aéronefs. Après sa 14^e session de septembre 1962, le Comité juridique a été en mesure de présenter un projet de convention. Pour les travaux de mise au net, l'Organisation de l'aviation civile internationale a convoqué une conférence de droit aérien, qui a débuté le 20 août 1963 à Tokyo et qui s'est achevée le 14 septembre 1963 par la signature par seize Etats de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs.



La Suisse a collaboré activement aux travaux préparatoires du Comité juridique et à l'élaboration définitive de la convention au cours de la conférence de Tokyo. Pour les raisons mentionnées ci-après, nous n'avons cependant signé la convention que le 31 octobre 1969.

La convention, selon son article 21, est entrée en vigueur le 4 décembre 1969 entre les Etats suivants: Chine (T'ai-Wan), Danemark, Etats-Unis d'Amérique, Grande-Bretagne, Haute-Volta, Italie, Mexique, Niger, Norvège, Philippines, Portugal et Suède. Pour Israël et l'Espagne, la convention est également entrée en vigueur entre-temps. Vingt-cinq autres Etats, dont la Suisse, l'ont signée.

Les idées directrices de la convention peuvent être résumées comme il suit:

- a. Il faut pouvoir déterminer infailliblement au moins un Etat compétent pour connaître des infractions survenant à bord des aéronefs. La convention désigne comme tel l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé (compétence de l'Etat d'immatriculation). Les autres pouvoirs exercés conformément aux lois nationales ne sont pas affectés. Le lieu où l'acte est commis constitue un des principaux éléments permettant de fixer la compétence. Comme il arrive fréquemment, dans le transport aérien, que ce lieu ne puisse pas être déterminé, ou tout au moins pas avec certitude, lors d'infractions survenant à bord, il est nécessaire, sur le plan international, d'admettre la compétence de l'Etat d'immatriculation.
- b. En cas d'actes – punissables ou non – menaçant la sécurité de la navigation aérienne ou le bon ordre et la discipline à bord, les pouvoirs du commandant d'aéronef sont fixés de manière uniforme et complétés par les obligations correspondantes des Etats. Cette réglementation empêche qu'en raison de mesures assurant la sécurité, le commandant ne puisse être poursuivi dans les Etats contractants pour cause de contrainte, de séquestration ou d'autres délits. Ce qui est essentiel, c'est que la convention autorise simplement le commandant à faire certains actes, mais ne l'y oblige pas, et que cette autorisation prend généralement fin lors du premier atterrissage.
- c. Après le détournement d'un aéronef, les Etats s'engagent à collaborer au rétablissement de la situation légale.

61 Etats étaient représentés à la conférence de Tokyo. Cette participation témoigne de l'importance attribuée à l'objet en discussion. Nous n'avons signé la convention de Tokyo que le 31 octobre 1969. Cette retenue s'explique par les deux raisons suivantes:

- a. A l'article 7, chiffre 1, lettre a, la convention donne au commandant d'aéronef le droit de retenir à bord, lors de l'atterrissage dans un Etat non contractant, une personne soupçonnée d'une infraction commise à bord et de la remettre pour poursuite pénale aux autorités du prochain Etat contractant où a lieu l'atterrissage.

Pour diverses raisons, cette réglementation soulève des objections. Tout d'abord, du point de vue du droit d'extradition, il appartient uniquement aux autorités de l'Etat non contractant de décider si une personne soupçonnée d'une infraction et se trouvant sur son territoire peut et doit être retenue à bord et remise aux autorités d'un autre Etat. Mais, avant tout, on accorde au commandant la compétence de procéder, sur le territoire d'un Etat non contractant, à un acte qui a un caractère officiel. Aucun Etat non contractant ne saurait être tenu de l'admettre.

- b.* La convention oblige les Etats contractants à accepter sans condition une personne qui est débarquée pour avoir compromis la sécurité de l'aéronef ou être soupçonnée d'infractions (art. 12 et 13, ch. 1). L'Etat d'atterrissage est autorisé à refouler cette personne vers l'Etat dans lequel elle est domiciliée ou dont elle a la nationalité, ou vers l'Etat où elle a commencé son voyage (art. 14, ch. 1). Mais la convention ne parle nulle part de l'obligation de ces derniers Etats de reprendre la personne refoulée, pas plus qu'elle ne règle la question des frais de rapatriement.

Un nouvel examen des avantages et des inconvénients de la convention a permis de porter un jugement plus positif. Les points suivants jouent un rôle décisif:

- a.* Bien qu'on doive sérieusement se demander si l'adhésion de la Suisse à une convention entachée de vices juridiques se défend, il est impossible d'ignorer qu'à la suite de cette adhésion, l'article 7, chiffre 1, lettre *a*, ne pourra plus être appliqué par les autres Etats contractants sur le territoire suisse. Par ailleurs, les autorités suisses ne sont pas obligées d'autoriser les commandants d'aéronefs suisses à maintenir des mesures de contrainte au-delà du point du premier atterrissage suivant la commission de l'acte donnant lieu à ces mesures. Les défauts de l'article 7 peuvent ainsi être rendus inopérants pour la Suisse.
- b.* La multiplication des infractions à bord d'aéronefs, notamment des détournements d'appareils, montre à quel point le transport aérien est exposé à des actes punissables et troublant la sécurité. Il y a malheureusement peu d'espoirs qu'on puisse sérieusement y remédier sur le plan de l'exploitation et de la technique. C'est répondre à un besoin que de prévoir la compétence de l'Etat d'immatriculation et de fixer uniformément les pouvoirs du commandant d'aéronef.
- c.* Lors de son assemblée de l'automne 1968, à Buenos Aires, l'Organisation de l'aviation civile internationale, dans laquelle notre pays collabore activement, a engagé tous les Etats membres à ratifier la convention de Tokyo. Nous estimons que la solidarité internationale nous fait un devoir de donner suite à cette demande, à moins que des motifs impérieux ne s'y opposent. Au surplus, la convention devrait considérablement gagner en importance dans un proche avenir, à la suite de diverses autres ratifications.

Il ne convient pas de s'exagérer la portée de la convention dans la lutte contre les détournements d'aéronefs. Diverses tentatives sont faites au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale en vue de créer des bases juridiques plus efficaces contre cette forme spéciale d'acte délictueux commis à bord d'aéronefs; notre pays participe à ces travaux. La convention de Tokyo vise des buts plus généraux. Nous la considérons comme un pas vers l'unification du droit, qui est tout à l'avantage de la sécurité et du progrès du trafic aérien international.

La Commission fédérale de la navigation aérienne s'est prononcée pour la signature et la ratification de la convention.

Nous sommes d'avis que les avantages qu'il y a pour la Suisse à ratifier cette convention l'emportent sur les défauts manifestes qu'elle présente.

II. Les dispositions de la convention

1. Champ d'application de la convention (art. 1 et 2)

L'article premier définit l'objet de la convention.

L'article 2 exclut les mesures qui sont ordonnées pour cause de violation des prescriptions pénales, qui sont de nature politique ou qui sont fondées sur la discrimination raciale ou religieuse.

2. Compétence (art. 3 et 4)

L'article 3, chiffre 1, stipule que l'Etat d'immatriculation est compétent pour connaître des infractions commises à bord. Il constitue en fait le point essentiel de la convention. Au chiffre 2, les Etats s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour établir cette compétence. Le chiffre 3 déclare que la convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales. La convention n'exclut ainsi pas la possibilité que plusieurs Etats se déclarent compétents pour juger une seule et même infraction commise à bord.

L'article 4 restreint la portée de l'article 3, chiffre 3, en vue d'assurer le déroulement aussi fluide que possible du transport aérien mondial; le droit des Etats contractants d'exercer leur compétence pénale sur un aéronef étranger en vol est en effet reconnu seulement dans les cas bien déterminés où l'Etat survolé a un intérêt spécial à la poursuite pénale (lettres *a* à *e*).

3. Pouvoirs du commandant d'aéronef (art. 5 à 11)

L'article 5 fixe, quant au lieu et au temps, les conditions des pouvoirs que la convention octroie au commandant d'aéronef. La teneur quelque peu compliquée du chiffre 1 signifie que la convention doit être appliquée lors de vols

internationaux, mais non lors de vols à l'intérieur d'un Etat, même en cas de survol de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun Etat. Le chiffre 2 fixe la durée pendant laquelle le commandant peut exercer ses pouvoirs. Alors que, par ailleurs, la convention ne s'applique qu'aux actes commis entre le début du décollage proprement dit et la fin de l'atterrissage, le commandant dispose des pouvoirs prévus aux articles 5 à 10 depuis la fermeture des portes, avant le départ, jusqu'à l'ouverture des portes, après l'atterrissage. Le commandant peut donc aussi prendre les mesures appropriées pendant les manœuvres de roulage précédant le décollage ou suivant l'atterrissage.

L'article 6, chiffre 1, fixe à quel effet le commandant d'aéronef peut prendre des mesures appropriées, y compris des mesures de contrainte. Le chiffre 2 mentionne l'obligation pour les autres membres de l'équipage de prêter main-forte ainsi que le droit des passagers de collaborer, à la demande du commandant, ou de prendre d'eux-mêmes toutes mesures préventives raisonnables.

Aux termes de l'article 7, les mesures de contrainte cesseront d'être appliquées au-delà de tout point d'atterrissage, sous réserve des lettres *a* à *c*. Toutefois, comme nous l'avons déjà relevé, la lettre *a* de ces réserves n'est compatible ni avec les principes généraux du droit d'extradition, ni avec l'obligation du droit international de respecter les droits de souveraineté des Etats étrangers. Nous ferons donc en sorte que cette disposition ne soit pas appliquée par les commandants des aéronefs suisses, en tant qu'elle se rapporte à des cas où des mesures de contrainte ont été prises conformément à l'article 6, chiffre 1, lettre *c*.

L'article 8 prévoit que le commandant d'aéronef est autorisé à débarquer, lors de l'atterrissage, moyennant avis aux autorités de l'Etat d'atterrissage, toute personne dont il est fondé à croire qu'elle a accompli ou est sur le point d'accomplir un acte compromettant la sécurité ou le bon ordre et la discipline.

L'article 9 règle les pouvoirs du commandant qui est fondé à croire qu'une personne a commis un acte constituant, selon lui, une infraction grave. Le commandant est autorisé à remettre cette personne aux autorités compétentes de l'Etat d'atterrissage (ch. 1). Il doit si possible aviser cette autorité avant l'atterrissage (ch. 2) et lui communiquer les éléments de preuve et d'information après l'atterrissage (ch. 3). La notion d'«infraction grave» manquant de précision, la décision à prendre sur la remise de la personne en cause est laissée en fait à la libre appréciation du commandant d'aéronef. Aussi examinerons-nous de quelle manière il est possible de garantir que les commandants d'aéronefs suisses appliquent cette disposition d'une manière qui soit compatible avec les principes relatifs à la protection des libertés individuelles.

L'article 10 assure une protection contre les prétentions découlant d'actes admis par la convention.

Sur le plan interne, la réglementation en vigueur des droits et devoirs du commandant de bord est contenue dans la loi du 21 décembre 1948 (art. 99,

RO 1950 512) sur la navigation aérienne et dans l'ordonnance du Conseil fédéral du 22 janvier 1960 (RO 1960 85). Elle devra être adaptée sur plusieurs points à la réglementation prévue dans la convention.

4. Capture illicite d'aéronefs (art. 11)

Lors de la capture illicite d'un aéronef, les Etats contractants s'engagent à prendre toutes les mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.

5. Pouvoirs et obligations des Etats (art. 12 à 15)

L'article 12 contient l'obligation pour l'Etat d'atterrissage de tolérer les débarquements de personnes auxquels le commandant est en droit de procéder (art. 8).

L'article 13, chiffre 1, contient l'obligation faite à l'Etat d'atterrissage de recevoir l'auteur de l'infraction que le commandant est en droit de lui remettre (art. 9). Aux termes du chiffre 2, l'Etat contractant peut assurer la détention de l'auteur de l'infraction ou prendre les mesures propres à assurer sa présence en cours d'instruction. Cette possibilité existe aussi à l'égard des personnes qui sont soupçonnées de capture illicite d'aéronefs. La détention et les autres mesures doivent être conformes à la législation de l'Etat contractant; elles ne peuvent toutefois être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition. Le chiffre 3 donne à l'auteur de l'infraction le droit d'entrer en contact avec un représentant de l'Etat dont il a la nationalité. Le chiffre 4 traite de l'enquête en vue d'établir les faits, et le chiffre 5, des devoirs d'information qui incombent à l'Etat d'atterrissage.

Les articles 14 et 15 contiennent d'autres dispositions sur le statut juridique, dans l'Etat d'atterrissage, d'une personne débarquée ou remise ainsi que d'une personne qui a capturé illicitement un aéronef. L'article 14, chiffre 1, règle le refoulement par l'Etat d'atterrissage.

6. Autres dispositions (art. 16 à 18)

L'article 16 constitue un complément nécessaire de l'article 3. De nombreux Etats, surtout ceux de la sphère juridique anglo-américaine, refusent une extradition pour des actes commis en dehors du territoire de l'Etat requérant. L'article 16, chiffre 1, a pour but d'empêcher que cette raison puisse être invoquée pour refuser une extradition demandée par l'Etat d'immatriculation; il prescrit en effet que les infractions commises à bord d'un aéronef doivent être considérées, aux fins d'extradition, comme ayant été aussi commises dans l'Etat d'immatriculation. Au point de vue du droit d'extradition, elles sont assimilées à un acte commis sur le territoire de l'Etat d'immatriculation.

L'article 17 doit garantir que le transport aérien ne sera pas entravé inutilement par des mesures que la convention autorise.

L'article 18 règle le cas où deux ou plusieurs Etats constituent, pour le transport aérien, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation (art. 77 de la convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale, RS 13 619).

7. Dispositions protocolaires (art. 19 à 26)

Nous nous bornons à relever les dispositions ci-après :

L'article 19 prescrit que, jusqu'à la date de son entrée en vigueur, la convention est ouverte à la signature de tout Etat qui est membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une de ses institutions spécialisées. Aux termes de l'article 22, la même règle s'applique à une adhésion postérieure à l'entrée en vigueur de la convention.

D'après l'article 24, les Etats contractants soumettent à l'arbitrage tout différend concernant l'interprétation de la convention ; si elles ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la composition du tribunal, le différend est porté devant la Cour internationale de justice. La possibilité existe de faire une réserve au sujet de cette disposition (art. 24, ch. 2 et 3 ; art. 25). Jusqu'à présent, aucun Etat n'en a fait usage. Nous n'avons pas l'intention non plus de faire une telle réserve.

III. Propositions

L'arrêté fédéral proposé se fonde sur l'article 8 de la constitution fédérale, qui autorise la Confédération à conclure des traités avec des Etats étrangers. La compétence de l'Assemblée fédérale découle de l'article 85, chiffre 5, de la constitution. Comme, d'après l'article 23, la convention peut être dénoncée, l'arrêté fédéral n'est pas soumis au référendum selon l'article 89, 4^e alinéa, de la constitution fédérale.

Par ces motifs, nous vous proposons d'adopter le projet ci-joint d'arrêté fédéral approuvant la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs.

Nous saisissons cette occasion pour vous renouveler, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 9 janvier 1970

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le vice-président

Gnägi

Le chancelier de la Confédération,

Huber

(Projet)

Arrêté fédéral
approuvant la convention relative aux infractions et à
certaines autres actes survenant à bord des aéronefs

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les articles 8 et 85, chiffre 5, de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 9 janvier 1970,

arrête:

Article unique

¹ La convention du 14 septembre 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs est approuvée.

² Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier cette convention.

Texte original

**Convention
relative aux infractions et à certains autres actes survenant
à bord des aéronefs**

Conclue à Tokyo le 14 septembre 1963
Entrée en vigueur pour la Suisse:

Les Etats Parties à la présente Convention,
Sont convenus des dispositions suivantes:

Titre 1^{er} — Champ d'application de la Convention

Article 1^{er}

1. La présente Convention s'applique:

- a) aux infractions aux lois pénales;
- 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.

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 Etat 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 Etat.

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.

4. La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

Article 2

Sans préjudice des dispositions de l'Article 4 et sous réserve des exigences de la 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.

Titre II — Compétence

Article 3

1. L'Etat d'immatriculation de l'aéronef est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord.

2. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence, en sa qualité d'Etat d'immatriculation, aux fins de connaître des infractions commises à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation.

3. La présente Convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

Article 4

Un Etat contractant qui n'est pas l'Etat 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 :

- a) cette infraction a produit effet sur le territoire dudit Etat;
- b) cette infraction a été commise par ou contre un ressortissant dudit Etat ou une personne y ayant sa résidence permanente;
- c) cette infraction compromet la sécurité dudit Etat;
- d) cette infraction constitue une violation des règles ou règlements relatifs au vol ou à la manœuvre des aéronefs en vigueur dans ledit Etat;
- e) l'exercice de cette compétence est nécessaire pour assurer le respect d'une obligation qui incombe audit Etat en vertu d'un accord international multilatéral.

Titre III — Pouvoirs du commandant d'aéronef

Article 5

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'Etat d'immatriculation, soit au-dessus de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun Etat, que si le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu est situé sur le territoire d'un Etat autre que celui d'immatriculation; ou si l'aéronef vole ultérieurement dans l'espace aérien d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation, ladite personne étant encore à bord.

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 Etat prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

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 :

- a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord ;
- b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ;
- c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre.

2. Le commandant d'aéronef peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage 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.

Article 7

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 :

- a) ce point ne soit situé sur le territoire d'un Etat non contractant et que les autorités de cet Etat 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 ;
- 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 ;
- c) la personne intéressée n'accepte de continuer à être transportée au-delà de ce point en restant soumise aux mesures de contrainte.

2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et, si possible, avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat avec à son bord une personne soumise à une mesure de contrainte prise conformément aux dispositions de l'Article 6, informer les autorités dudit Etat de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte et des raisons de cette mesure.

Article 8

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 Etat où atterrit l'aéronef pour autant que cette mesure soit nécessaire aux fins visées à l'Article 6, paragraphe 1, a) ou b).

2. Le commandant d'aéronef informe les autorités de l'Etat sur le territoire duquel il débarque une personne, conformément aux dispositions du présent article, de ce débarquement et des raisons qui l'ont motivé.

Article 9

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'Etat d'immatriculation de l'aéronef, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout Etat contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.

2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et si possible avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat 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 Etat ainsi que les raisons qui la motivent.

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'Etat d'immatriculation de l'aéronef, sont légitimement en sa possession.

Article 10

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 déclarés 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'aéronefs

Article 11

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 Etats contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.

2. Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout Etat 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.

Titre V — Pouvoirs et obligations des Etats

Article 12

Tout Etat contractant doit permettre au commandant d'un aéronef immatriculé dans un autre Etat contractant de débarquer toute personne conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1.

Article 13

1. Tout Etat contractant est tenu de recevoir une personne que le commandant d'aéronef lui remet conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1.

2. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat 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 Etat; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe précédent, peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.

4. Tout Etat 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.

5. Lorsqu'un Etat 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'Etat d'immatriculation de l'aéronef,

l'Etat dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête préliminaire visée au présent article, paragraphe 4, en communique promptement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

Article 14

1. Si une 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, ne peut ou ne veut pas poursuivre son voyage, l'Etat d'atterrissage, s'il refuse d'admettre cette personne et que celle-ci n'ait pas la nationalité dudit Etat ou n'y ait pas établi sa résidence permanente, peut la refouler vers l'Etat dont elle a la nationalité ou dans lequel elle a établi sa résidence permanente, ou vers l'Etat sur le territoire duquel elle a commencé son voyage aérien.

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 Etat contractant, au regard des lois de cet Etat relatives à l'entrée ou à l'admission des personnes. Les dispositions de la présente Convention ne peuvent affecter les lois des Etats contractants relatives au refoulement des personnes.

Article 15

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'Etat d'atterrissage, aux fins de poursuites pénales et d'extradition.

2. Sous réserve de ses lois relatives à l'entrée et à l'admission, à l'extradition et au refoulement des personnes, tout Etat 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 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.

Titre VI — Autres dispositions

Article 16

1. Les infractions commises à bord d'aéronefs immatriculés dans un Etat contractant sont considérées, aux fins d'extradition, comme ayant été commises

tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

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.

Article 17

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 Etats 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.

Article 18

Si des Etats 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 Etat déterminé, ces Etats désigneront, suivant des modalités appropriées, celui d'entre eux qui sera considéré, aux fins de la présente Convention, comme Etat d'immatriculation. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'Aviation civile internationale, qui en informera tous les Etats parties à la présente Convention.

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 Etat 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 Etats 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 Etats signataires, elle entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du douzième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat 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

1. La présente Convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout Etat membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

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.

Article 23

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 24

1. Tout différend entre des Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut pas 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.

2. Chaque Etat 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 Etats contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat contractant qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout Etat 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.

Article 25

Sauf dans le cas prévu à l'Article 24, il ne sera admis aucune réserve à la présente Convention.

Article 26

L'Organisation de l'Aviation civile internationale notifiera à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée:

- a) toute signature de la présente Convention et la date de cette signature;
- b) le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt;
- c) la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'Article 21;
- d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception; et
- e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'Article 24 et la date de réception.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

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.

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 Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

(Suivent les signatures)