

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 juin 1970.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale (1), sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, 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,

Par M. Jacques SOUFFLET,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Raymond Bonnefous, président ; Marcel Champeix, Marcel Molle, Marcel Prélot, vice-présidents ; Louis Namy, Jacques Piot, Jean Sauvage, secrétaires ; Jean-Pierre Blanc, Pierre Bourda, Robert Bruyneel, Pierre Carous, Etienne Dailly, Jean Deguise, Emile Dubois, Jacques Eberhard, Fernand Esseul, Pierre de Félice, Pierre Garet, Jean Geoffroy, Paul Guillard, Baudouin de Hauteclocque, Léon Jozeau-Marigné, Edouard Le Bellegou, Fernand Lefort, Pierre Mailhe, Pierre Marclhacy, Paul Massa, André Mignot, Lucien De Montigny, Gabriel Montpied, Jean Nayrou, Marcel Nuninger, Guy Petit, Roger Poudonson, Pierre Prost, Pierre Schiele, Jacques Soufflet, Fernand Verdeille.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 992, 1092, 1128 et in-8° 228.

Sénat : 219 (1969-1970).

Traité et Conventions. — Transports aériens - Aéronefs - Organisation de l'aviation civile internationale (O. A. C. I.).

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi qui vous est soumis tend à autoriser la ratification d'une convention relative aux infractions aux lois pénales et à certains actes survenant à bord des aéronefs. Elle a été signée à Tokyo en 1963, lors d'une conférence internationale de droit aérien, réunie sous les auspices de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Avant de décrire et de situer cette convention, il n'est pas inutile de rappeler en quelques mots les structures et l'action de l'O. A. C. I. dans l'élaboration du droit aérien.

*
* *

C'est dans le domaine des communications et des transports que s'est établi, depuis longtemps, le plus dense réseau de rapports internationaux. Des institutions et des réglementations, dépassant le cadre trop étroit des nations, sont nées de l'évolution technique, du développement économique et de l'accroissement des échanges des pays industriels, créant ce que l'on a appelé « le temps de l'administration internationale ».

L'essor de l'aviation a posé dès l'abord le problème de l'utilisation de l'espace aérien s'étendant au-dessus de plusieurs Etats et celui d'une réglementation dépourvue de toutes entraves qui favoriserait les activités aéronautiques.

L'ensemble des règles qui déterminent les conditions de la navigation aérienne et de ses utilisations constitue ce droit, nouveau s'il en est, qui obéit à des impératifs spécifiques et présente des caractères nécessairement originaux.

Parmi des sujétions politiques, économiques et techniques qui s'imposent à l'aviation civile, prédomine essentiellement la sécurité, impératif absolu pour la circulation et les transports. Le droit doit traduire en conséquence le souci de l'assurer et de la renforcer.

C'est un droit inévitablement composite. Il comprend des éléments de droit administratif, de droit financier, de droit commercial, de droit pénal. L'alignement du droit interne sur le droit international est, en outre, inévitable. Le droit conventionnel commande toute législation nationale.

Le droit aérien vise à l'efficacité. Comme le remarque un juriste : « Il est presque le droit des machines, des installations. Il est à la limite de la règle du droit et du simple mode d'emploi... C'est pourquoi... classique, traditionnel en surface, utilisant des techniques juridiques des vieilles disciplines, il est révolutionnaire en profondeur ».

Ces impératifs et ces caractéristiques doivent rester présents à notre esprit lorsque nous examinons la naissance et l'œuvre de l'Organisation internationale de l'Aviation civile.

*
* *

La première conférence internationale relative à l'aviation s'est tenue à Paris en 1910 ; elle groupait 19 Etats mais ne put aboutir. C'est à la suite de la première guerre mondiale que fut donné l'élan décisif. Un projet de convention fut signé à Paris en 1919 ; il établissait entre les signataires une « Union aérienne ».

La seconde guerre entraîna un développement considérable du transport par air. Pour permettre l'utilisation en temps de paix des progrès techniques nés des hostilités, une conférence s'est réunie à Chicago, fin 1944, réunissant 52 Etats.

La Convention de Chicago qui a posé le principe de la reconnaissance, sous certaines conditions, des libertés de l'air, a créé une organisation internationale destinée à stimuler le développement des transports aériens. Elle est devenue une institution spécialisée rattachée à l'O. N. U. et a son siège à Montréal. Elle compte aujourd'hui 116 membres et s'efforce d'accroître la sécurité, l'efficacité et l'expansion économique du transport aérien civil dans le monde.

Ses organes principaux sont l'assemblée, le conseil, le secrétariat général et la commission de la navigation aérienne.

C'est sous son égide qu'a été élaborée cette convention, qui concerne la répression des infractions survenues à bord des avions.

En ce domaine le droit aérien doit nécessairement emprunter au droit pénal international. Depuis quelques années, l'O. A. C. I. et divers organismes, comme la « Commission internationale de Police criminelle » s'intéressaient à un problème que certains théoriciens du droit rattachent à celui de la nationalité : lorsqu'un fait se produit à bord au cours d'un vol, quelle est la loi applicable ? Quels sont les pouvoirs du commandant de bord pour appliquer la loi ?

*
* *

L'autorisation de ratification vous est demandée à un moment où la « piraterie aérienne » fait couler beaucoup d'encre, porte une atteinte à la liberté de circulation et surtout met en danger la sécurité des passagers.

Il serait erroné de penser que la convention qui vous est soumise va résoudre ce problème grave. Elle est de portée trop générale et ne le concerne pas directement.

C'est une proposition de loi, que vous aurez à examiner, qui traite du détournement des aéronefs dans notre droit interne. C'est une convention à venir, qui devrait être signée à la fin de cette année, qui posera des principes de base au plan international. Il faut noter en outre qu'une conférence sur le « terrorisme aérien » doit se réunir prochainement à l'effet d'examiner les moyens d'enrayer divers actes de sabotages ou de banditisme se produisant au sol.

Il est intéressant de rapprocher et de situer ces textes les uns par rapport aux autres afin de saisir la portée et la limite de chacun d'eux.

I. — Le contenu de la convention.

L'exposé des motifs du Gouvernement précise que les dispositions conventionnelles ne sont pas contraires à notre Code de l'aviation civile.

Elles concernent essentiellement :

- la détermination des compétences en cas d'infraction ;
- les pouvoirs de police dévolus au commandant de bord ;
- la restitution des aéronefs capturés illicitement ;
- les droits et obligations des Etats signataires en cas de débarquement ou de remise aux autorités à terre de l'auteur de l'infraction.

A. — *Un large champ d'application.*

La convention s'applique aux infractions aux lois pénales et aux actes contraires à la sécurité de l'avion, de ses passagers ou de biens, lorsqu'ils sont commis 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 ».

Cette délimitation est large puisque sont ainsi couvertes, outre les infractions commises en vol, celles qui se commettraient à la surface de territoires ou d'étendues ne faisant pas l'objet d'appropriation.

Les lois pénales dont il s'agit doivent être, si l'on se reporte à l'article 9, celles de l'Etat d'immatriculation.

La notion de « surface de la haute mer » peut paraître curieuse, mais elle vise essentiellement le cas des hydravions ou des appareils en panne contraints à un atterrissage ou un amerrissage forcé.

Le « vol », pour l'application générale de la Convention reçoit une définition précise : « 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 ».

Par contre, pour l'application de l'article 5-2 concernant les pouvoirs du commandant, la notion est plus large : le « vol » est compris comme s'étendant du moment où, l'embarquement terminé, toutes les portes extérieures ont été fermées, jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. Dès que les portes s'ouvrent, la répression est aisée et ne ressort plus du droit international.

La coexistence de ces deux définitions, surprenante à première vue, est en fait parfaitement justifiée, le commandant de l'aéronef devenant maître à bord dès que l'avion se déplace par ses propres moyens.

Enfin, signalons pour clore ce champ d'application que ne sont pas compris les aéronefs utilisés à des fins militaires, douaniers ou policiers ; nous sommes en effet dans le domaine de l'aviation civile.

L'article 2 établit une réserve grave. A moins que la sécurité de l'appareil ne soit menacée, la convention ne concerne pas les infractions à des lois pénales « de caractère politique ou fondées sur la discrimination sociale ou religieuse ». C'est la traditionnelle réserve de souveraineté, contestable au plan des principes ou des souhaits, inévitable en fait. Ne pas l'introduire dans une convention reviendrait, on le sait, à empêcher pratiquement la signature et la ratification de celle-ci. Mais il est probable qu'une disposition de ce genre diminue la portée d'un accord international. Elle n'a pas d'inconvénients pour la France, où n'existent pas de lois de cette nature.

B. — *Pluralité des compétences.*

Dans diverses ébauches, l'O. A. C. I. s'était efforcé de résoudre les délicats problèmes nés de la spécificité de la circulation aérienne et de la multiplicité des Etats qui peuvent prétendre connaître des infractions commises en vol. Il pourrait s'agir en effet de l'Etat survolé, de l'Etat d'où est parti l'aéronef, de l'Etat vers lequel il se dirige, ou encore de celui dont l'aéronef porte le pavillon. L'option est la suivante : l'Etat d'immatriculation est en principe compétent pour connaître des infractions commises à bord de ses appareils, mais cette compétence n'est ni exclusive, ni obligatoire.

Elle peut être exercée, si les droits internes le prévoient, par les Etats :

- sur le territoire desquels l'infraction a produit effet ;
- dont le ressortissant ou le résidant a commis l'infraction ou contre lequel celle-ci aura été commise ;
- dont la sécurité est compromise ;
- dont la réglementation aérienne est violée, etc.

La compétence est donc très large. Toute infraction pourra ainsi trouver un juge.

C. — *Importants pouvoirs dévolus au commandant de bord.*

L'article 5 reconnaît au commandant de bord et aux membres de l'équipage le droit de prendre certaines mesures de police nécessaires à l'égard des auteurs d'infractions pénales commises à bord et des auteurs d'actes attentatoires à la sécurité et au bon ordre.

Il s'agit éventuellement de *mesures de contraintes* nécessaires pour garantir cette sécurité et cet ordre et de la possibilité de *remettre* le délinquant aux autorités compétentes ou de le *débarquer*.

Le commandant peut même, à cet effet, requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage, sans pouvoir l'exiger, et des passagers. Chacun peut d'ailleurs être amené à prendre toute mesure préventive qui s'imposerait.

Ces dispositions sont conformes à la responsabilité, généralement admise, du commandant de bord, qui figure déjà dans notre Code de l'Aviation civile.

Des limites sont évidemment posées, puisque nous sommes en matière de pouvoirs de police : le vol doit être « international ». Comme le souligne l'exposé des motifs, les mesures doivent être « raisonnables » et sont limitées au temps de vol. Naturellement le commandant doit informer l'Etat d'atterrissage des motifs de sa décision.

D. — *La capture illicite des aéronefs.*

L'article 11 de la Convention de Tokyo concerne plus directement les détournements d'avion, mais ce n'est que pour mettre à la charge des Etats l'obligation, d'une part, de prendre les mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'avion au commandant légitime, d'autre part, de permettre aux passagers de poursuivre leur voyage et de restituer l'avion.

Ces dispositions, fragmentaires face à la « piraterie aérienne », ont rendu nécessaire l'élaboration d'une convention spécifique.

E. — *Les pouvoirs et actions des Etats contractants.*

Chaque Etat contractant doit traduire dans son droit interne les droits et obligations posés par la convention et permettre, par exemple, que soit débarqué, remis, détenu ou refoulé tout auteur d'un acte attentatoire à la sécurité du vol ou au bon ordre de son déroulement. Des dispositions sont prévues pour que le délinquant bénéficie des mêmes garanties que les ressortissants de l'Etat d'atterrissage.

*
* *

En ce qui concerne l'*extradition*, la convention est timide. L'article 16, en stipulant qu'aucune disposition conventionnelle ne doit être interprétée comme créant une obligation d'accorder l'extradition, exclut toute automaticité. C'est un point délicat en droit pénal international, que précisera et complétera sans doute la prochaine Convention de Montréal.

Le principe de la liberté de la navigation aérienne est réaffirmé dans l'article 17 puisqu'il est prévu que les Etats doivent tenir compte de tous les intérêts de la navigation aérienne.

Enfin, les articles suivants traitent des modalités de la ratification.

Le règlement des différends, à défaut de négociations, est soumis à l'arbitrage et, le cas échéant, à la Cour internationale de justice de La Haye.

La convention réalise ainsi, dans son ensemble, la conciliation nécessaire et souhaitable entre la répression des infractions et la protection de la liberté de navigation, liberté qui est la condition du développement des transports aériens.

*
* *

II. — Portées et limites de la Convention.

Ce n'est pas ce texte, pourtant, qui apportera une solution à la piraterie aérienne ; tel n'est pas son objet. Il ne comprend à cet égard aucune disposition pénale, n'établit que des obligations vagues à la charge de l'Etat, et ne fait finalement que « rétablir un état de choses normal ».

En dehors même, donc du cadre à la fois trop limité et trop général où elle se place, la convention présente des aspects positifs et quelques faiblesses.

Elle s'inscrit sans grande innovation dans notre droit interne, tel qu'il se trouve dans le Code de l'aviation civile. Elle précise judicieusement des dispositions trop vagues relatives à la compétence ou aux pouvoirs des commandants de bord. Mais, elle peut être source de conflits entre Etats puisque la combinaison des articles 3 et 4 permet d'établir une pluralité de compétence. Si elle n'ajoute rien aux obligations d'extradition, il s'agit hélas d'une lacune qui n'est que le reflet des relations internationales.

La convention remonte à 1963 ; elle a été signée par la France en juillet 1969 ; elle est entrée en vigueur le 4 décembre 1969 après le dépôt des ratifications des douze premiers Etats signataires. A l'heure actuelle, 42 Etats l'ont signée et 21 l'ont ratifiée.

Il est important que la France se joigne à eux, c'est pourquoi votre commission vous propose d'adopter le projet de loi autorisant la ratification de cette convention.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article unique.

Est autorisée 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 et signée par la France le 11 juillet 1969, dont le texte est annexé à la présente loi.

ANNEXE

CONVENTION
relative aux infractions
et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs,
signée à Tokyo le 14 septembre 1963.

Les Etats parties à la présente Convention sont convenus des dispositions suivantes :

TITRE I^{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 visés 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'exploitation 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 ce 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 admise 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^{er} 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 14 septembre 1963, 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.

Congo-Brazzaville :

F. OLLASSA.

Federal Republic of Germany :

HERBERT DITTMANN.
HEINRICH GRUTZNER.

Guatemala :

F. JUAREZ RODAS.

Holy See :

SUEMASA OKAMOTO.

Indonesia :

G. RISAKOTTA.

Italy :

A. AMBROSINI.
SALVATORE CACOPARDO.

Japan :

SHIZUO SAITO.

Liberia :

ALBERT CORVAH.

Panama :

OLMEDO A. ROSAS.

Philippines :

M. MENDEZ.
E. J. DE LA ROSA.
JUAN B. DIAZ.
JOSÉ I. PLANA.

Republic of China :

H. Y. LAI.
SAI-TAI CHOW.

Republic of the Upper Volta :

F. OLLASSA.

Sweden :

KARL SIDENBLADH.

United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland :

RICHARD WILBERFORCE.
ARNOLD KEAN.
FRED BURROWS.

United States of America :

ROBERT P. BOYLE.

Yugoslavia :

(Ad referendum.)
BOGDAN ZLATARIC.