



CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE DROIT AÉRIEN

(Montréal, 26 mars – 4 avril 2014)

NOTE DU SECRÉTARIAT

(Note présentée par le Secrétariat)

1. HISTORIQUE DES TRAVAUX JURIDIQUES CONCERNANT LA QUESTION DES PASSAGERS INDISCIPLINÉS AVANT LA 35^e SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE

1.1 Le 3 juin 1996, à la sixième séance de sa 148^e session, le Conseil a décidé d'inscrire au programme général des travaux du Comité juridique la question intitulée « Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants ». Le 6 juin 1997, à la sixième séance de sa 151^e session, il a de plus décidé d'instituer un groupe d'étude du Secrétariat qui serait chargé d'examiner ce sujet. Le groupe, appelé Groupe d'étude du Secrétariat sur les passagers indisciplinés, a tenu plusieurs réunions. À l'issue de ses travaux, l'Assemblée de l'OACI, à sa 33^e session (25 septembre – 5 octobre 2001), a adopté la Résolution A33-4 « Adoption d'une législation nationale sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils (passagers indisciplinés ou perturbateurs) » qui contenait une législation type mise au point par le Groupe. Par la suite, le Groupe d'étude a formulé des *Orientations sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs* qui ont été publiées dans la Circulaire 288 de l'OACI.

1.2 En septembre 2009, durant la 34^e session du Comité juridique de l'OACI, l'Association du transport aérien international a fait remarquer que les incidents concernant des passagers perturbateurs et indisciplinés n'avaient cessé d'augmenter. Sa proposition d'instituer un groupe de travail qui traiterait de cette question a été appuyée par le Comité. C'est ainsi que le Groupe d'étude du Secrétariat sur les passagers indisciplinés a repris ses activités au début de 2011 pour donner suite à une décision que le Conseil avait prise à la sixième séance de sa 188^e session, en octobre 2009. Reprenant ses activités, le Groupe d'étude du Secrétariat a tenu sa première réunion à Montréal, les 2 et 3 mai 2011 et sa deuxième réunion à Paris, du 3 au 4 octobre 2011. Il a recensé plusieurs aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés qui appelaient un complément d'étude, notamment un examen des clauses juridictionnelles de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, pour les aligner sur les usages modernes : adoption de normes et de pratiques communes concernant ces infractions ; renforcement de la coopération internationale dans l'harmonisation des procédures de poursuite judiciaire ; pouvoirs et immunité du pilote commandant de bord et statut des agents de sûreté en vol (IFSO). Le Groupe d'étude est parvenu à la conclusion que la question des passagers indisciplinés devait être examinée par la communauté internationale, que l'OACI était l'enceinte appropriée pour procéder à cet examen, que la Convention de Tokyo devrait être revue et que la possibilité de son amendement devrait être envisagée, pour ce qui concerne en particulier la question des passagers indisciplinés. À cet effet, le groupe a recommandé

l'institution d'un sous-comité du Comité juridique chargé de préparer un projet de texte de modernisation de la Convention de Tokyo.

1.3 Le 15 novembre 2011, à la cinquième séance de sa 194^e session, se fondant sur la recommandation du Groupe d'étude, le Conseil a décidé de demander au Président du Comité juridique d'instituer un sous-comité spécial du Comité juridique qui serait chargé d'examiner la Convention de Tokyo, en particulier la question des passagers indisciplinés. Le 20 décembre 2011, M. Jennison (États-Unis), Président du Comité juridique a institué un Sous-Comité spécial et il a nommé M. A. Piera (Émirats arabes unis) Rapporteur de ce Sous-Comité qui a tenu deux réunions en 2012 sous la présidence de M^{me} S. H. Tan (Singapour).

1.4 Se fondant sur le rapport de son Rapporteur, le Sous-Comité a axé ses délibérations sur plusieurs sujets : compétence, liste des infractions, extradition, immunité du pilote commandant de bord, IFSO et portée de la modernisation de la Convention de Tokyo.

1.5 Pour ce qui est de la compétence, le Sous-Comité était d'avis que l'inclusion et l'exercice des compétences de l'État de l'exploitant et de l'État d'atterrissage contribueraient à freiner le nombre croissant de comportements indisciplinés à bord d'aéronefs. Il y a été jugé en général que l'établissement de telles compétences était souhaitable. D'autres bases de juridiction ont aussi été envisagées. Il convient encore d'élucider si pareilles compétences seraient obligatoires ou facultatives.

1.6 Au chapitre des infractions, le Sous-Comité est convenu d'en inclure une liste dans le projet d'instrument, mais sa majorité a proposé un nouvel article 15 *bis* de la Convention de Tokyo qui traiterait de deux types d'infractions : voies de fait à l'encontre d'un membre d'équipage et refus de suivre une instruction légalement donnée par le commandant de bord ou en son nom.

1.7 Le Sous-Comité a conclu qu'il n'était pas nécessaire de modifier le libellé de l'article 6 ou de l'article 10 de la Convention de Tokyo pour ce qui a trait à l'immunité du pilote commandant de bord. Il a estimé qu'il n'était pas nécessaire non plus d'insérer dans ladite Convention des dispositions supplémentaires sur l'extradition.

1.8 Au chapitre du statut des IFSO, le Sous-Comité a noté qu'il n'existait pas de tels agents quand la Convention de Tokyo a été adoptée mais qu'ils sont aujourd'hui de plus en plus souvent affectés à bord de vols internationaux. Il a été jugé nécessaire de poursuivre l'examen de la question pour parvenir à un consensus quant au rôle des IFSO et aux immunités qui leur seraient affectées dans le cadre de la Convention de Tokyo.

1.9 Le Sous-Comité a de plus examiné d'autres questions, telles que celles des réparations que les compagnies aériennes pourraient réclamer aux passagers indisciplinés, surtout quand un aéronef a été détourné et les définitions de certains termes, par exemple celle de « en vol ».

1.10 Le Sous-Comité a étudié les éventuelles formes que pourrait prendre l'amendement de la Convention de Tokyo. S'il était finalement décidé de l'amender, le Sous-Comité a recommandé que les modifications fassent l'objet d'un protocole supplémentaire plutôt que d'une nouvelle convention autonome. Le Sous-Comité a rédigé des « clauses principales du dispositif du projet de Protocole portant amendement de la Convention de Tokyo » pour que le Comité juridique les examine.

1.11 Les rapports des deux réunions du Sous-Comité se trouvent sur le site web de l'OACI : <http://www.icao.int/secretariat/legal/LC-SC-MOT2/Pages/default.aspx>.

1.12 À la deuxième séance de sa 198^e session, le 20 février 2013, le Conseil a examiné un rapport de la deuxième réunion du Sous-Comité et décidé de convoquer la 35^e session du Comité juridique en mai 2013.

2. TRAVAUX CONCERNANT LA QUESTION DES PASSAGERS INDISCIPLINÉS RÉALISÉS DURANT LA 35^e SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE

2.1 La 35^e session du Comité juridique s'est tenue à Montréal du 6 au 15 mai 2013 sous la présidence de M. M. B. Jennison (États-Unis). Le principal point de l'ordre du jour du Comité concernait l'examen du texte établi par le Sous-comité spécial. Les délibérations du Comité ont porté essentiellement sur la compétence, les infractions et les agents de sûreté en vol (IFSO). Le projet de texte du Protocole à la Convention de Tokyo de 1963 proposé par le Comité juridique figure dans le DCTC Doc n° 3.

2.2 La compétence de l'État d'atterrissage recueille le consensus général, la plupart des délégations qui lui sont favorables préférant qu'elle soit obligatoire. L'inclusion de la compétence de l'État de l'exploitant est elle aussi appuyée généralement. Ainsi, le projet final du texte, présenté sans crochets dans l'article III, reflète ces deux bases de compétence, bien que certaines réserves soient exprimées à son sujet. La compétence de l'État de la victime ou de l'État dont l'auteur présumé a la nationalité est mentionnée entre crochets à l'article III.

2.3 Au chapitre des infractions, le Comité accepte la recommandation du Sous-comité selon laquelle aucune liste des infractions ne sera établie. Au contraire, un nouvel article VIII est ajouté pour proposer de modifier l'article 15 *bis* afin d'encourager les États à prendre des mesures pour engager des procédures pénales ou administratives contre toute personne qui à bord d'un aéronef commet une infraction ou tout acte passible d'une peine visée par la Convention, en particulier un acte de violence physique à l'encontre d'un membre d'équipage et le refus d'obéir à une instruction licite donnée par le commandant de bord ou en son nom. Ces dispositions du nouvel article VIII demeurent entre crochets pour complément d'étude. Dans ce contexte, le Comité juridique recommande que la Conférence diplomatique adopte une résolution invitant l'OACI à actualiser la Circulaire 288 mentionnée au paragraphe 1.1 ci-dessus.

2.4 En l'absence de tout consensus sur le traitement de la question des IFSO, le Comité présente dans les projets finals deux options concernant leurs fonctions et plusieurs dispositions relatives à leur immunité. Toutes ces dispositions apparaissent entre crochets aux articles VI et VII.

2.5 Pour ce qui est d'autres questions diverses, le Comité traite d'une disposition générale relative à l'amendement de l'article I, des définitions de l'article II et d'une modification corrélative de l'article V, des compétences concurrentes visées à l'article IV, de modifications corrélatives des compétences visées à l'article IX et du droit de recours des compagnies aériennes traité à l'article X. Certaines de ces dispositions appellent un complément d'études et de délibérations.

2.6 L'article 1 et toutes les parties du texte qui sont soulignées représentent les changements que le Comité propose d'apporter au texte du Sous-comité. Le Comité convient par consensus que le texte est assez mûr et il conclut qu'il est prêt à être transmis au Conseil à titre de projet final pouvant être présenté aux États puis à une conférence diplomatique. Alors que le Comité a établi la fondation du projet de protocole, il apparaît à l'évidence que tous les points litigieux ne peuvent être réglés à son niveau. Certaines questions de politique pourront seulement l'être par une conférence diplomatique.

2.7 Le rapport de la 35^e session du Comité juridique (Rapport-LC/35) se trouve sur le site web de l'OACI : <http://www.icao.int/Meetings/AirLaw/Pages/default.aspx>.

3. SUITE À DONNER PAR LE CONSEIL ET PAR LA 38^E SESSION DE L'ASSEMBLÉE

3.1 Le Conseil a examiné le rapport de la 35^e session du Comité juridique le 14 juin 2013, à la onzième séance de sa 199^e session, et il a décidé de convoquer une conférence diplomatique, du 26 mars au 4 avril 2014, pour amender la Convention de Tokyo. Le Conseil est convenu de solliciter l'avis de la Direction de la navigation aérienne (ANB) en ce qui concerne les effets éventuels de la reconnaissance dans le projet de Protocole des IFSO sur la sécurité des aéronefs et des passagers à bord ainsi que sur les dispositions de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, 1^{re} partie — *Aviation de transport commercial international – Avions* relatives aux fonctions et responsabilités du pilote commandant de bord. L'avis de l'ANB est présenté dans le DCTC Doc n° 5.

3.2 À la douzième séance de la même session, le Conseil a proposé que la future Conférence diplomatique étudie la possibilité d'uniformiser l'emploi des termes anglais « his » et « her » dans tout le texte du protocole proposé.

3.3 La 38^e session de l'Assemblée a examiné un rapport d'avancement sur ce sujet, qui était largement similaire au présent document, et a invité les États membres à participer à cette Conférence diplomatique.

4. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE

4.1 La Conférence est invitée à :

- a) prendre acte de ce document ;
- b) examiner le projet de texte du Protocole à la Convention de Tokyo de 1963 proposé par le Comité juridique tel que présenté dans le DCTC Doc n° 3 ;
- c) examiner la recommandation du Comité juridique concernant la Circulaire 288 évoquée au sous-alinéa 2.1.2.