



## CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE DROIT AÉRIEN

(Montréal, 26 mars – 4 avril 2014)

### POINT DE VUE DE LA DIRECTION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE DE L'OACI SUR L'ARTICLE VI DU PROJET DE PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT DE LA CONVENTION DE TOKYO

(Note présentée par le Secrétariat)

#### 1. INTRODUCTION

1.1 À la 11<sup>e</sup> réunion de sa 199<sup>e</sup> session, le 14 juin 2013, le Conseil a examiné le rapport sur la 35<sup>e</sup> session du Comité juridique. Le débat a porté notamment sur les dispositions concernant les agents de sûreté en vol (IFSO) dans le texte du projet de Protocole visant à amender la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963). Le Conseil a convenu de demander l'avis de la Direction de la navigation aérienne (ANB) sur les incidences que la prise en compte des agents de sûreté en vol (IFSO) dans le projet de Protocole pourrait avoir sur la sécurité des aéronefs et des passagers à bord, ainsi que sur les dispositions de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs, Partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions*, relatives aux fonctions et responsabilités du pilote commandant de bord.

#### 2. ARTICLE VI DU PROJET DE PROTOCOLE

2.1 Le texte du projet de Protocole relatif aux rôles et fonctions des IFSO se présente comme suit :

##### [Article VI

L'article 6, paragraphe 2, de la Convention est remplacé par le texte suivant :

##### Option 1

[« 1. Lorsque le commandant d'aéronef ou l'agent de sûreté en vol 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<sup>er</sup>, paragraphe 1, il ou elle 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 permettre au commandant d'aéronef 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 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. »]

## **Option 2**

[« 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<sup>er</sup>, 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, agent de sûreté en vol ou 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. »]

## **3. POINT DE VUE DE L'ANB**

3.1 Conformément à la décision susmentionnée du Conseil, l'ANB a donné le point de vue suivant :

L'ANB doit appuyer l'Option 2, et ce, pour les raisons suivantes :

- a) L'autorité du commandant d'aéronef est sans appel et ne saurait être ni partagée, ni affaiblie par la cession d'une partie de cette autorité à une autre personne à bord.
- b) Le commandant d'aéronef a une meilleure connaissance de l'état de sécurité globale de l'aéronef.
- c) Le commandant d'aéronef est investi de certaines fonctions et responsabilités, notamment en matière de sécurité, par l'exploitant, qui est l'ultime responsable de la sécurité de l'aéronef, tandis que l'agent de sûreté en vol se voit généralement confier d'autres responsabilités par une autre entité (normalement l'État) qui n'est pas directement responsable de la sécurité de l'exploitation du vol ; l'option 1 peut

avoir pour effet de diminuer l'autorité du commandant, de susciter un conflit ou de créer de l'incertitude, compromettant ainsi la sécurité.

- d) Le maintien du bon ordre et de la discipline à bord de l'aéronef ayant une plus grande portée que les simples questions de sécurité, le commandant a le pouvoir de prendre des mesures pour préserver l'ordre et la discipline.

#### 4. **SUITE À DONNER**

- 4.1 La Conférence est invitée à examiner le point de vue de l'ANB.

— FIN —