



LC/SC-MOT/2

Organisation de l'aviation civile internationale

SOUS-COMITÉ SPÉCIAL DU COMITÉ JURIDIQUE POUR LA MODERNISATION DE LA CONVENTION DE TOKYO, Y COMPRIS LA QUESTION DES PASSAGERS INDISCIPLINÉS

DEUXIÈME RÉUNION

Montréal, 3 – 7 décembre 2012

RAPPORT

TABLE DES MATIÈRES

Première partie :	Introduction	1-1
Deuxième partie :	Débats du Sous-Comité.....	2-1
Appendice 1 :	Liste des participants.....	A1-1
Appendice 2 :	Ordre du jour de la réunion LC/SC-MOT/2.....	A2-1
Appendice 3 :	Liste des documents	A3-1
Appendice 4 :	Rapport du Groupe de travail sur une liste d'infractions	A4-1
Appendice 5 :	Clauses principales du dispositif du projet de Protocole portant amendement de la Convention de Tokyo.....	A5-1

PREMIÈRE PARTIE

INTRODUCTION

1. LIEU ET DURÉE

1.1 La deuxième réunion du Sous-Comité s'est tenue à Montréal du 3 au 7 décembre 2012.

2. ALLOCUTION D'OUVERTURE

2.1 Le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), M. Raymond Benjamin, a ouvert la réunion et, en son nom et au nom du Président du Conseil, a souhaité la bienvenue à tous les participants. Il a remercié la Présidente, M^{me} Siew Huay Tan, d'avoir dirigé de manière compétente les travaux du Sous-Comité, et le Rapporteur, M. Alejandro Piera, de son rapport, qui a aidé le Sous-Comité dans ses travaux. Le Secrétaire général a noté que, si plusieurs mesures pouvant aider à juguler la tendance croissante aux comportements indisciplinés à bord des aéronefs avaient été mises en lumière à la dernière réunion du Sous-Comité, une deuxième réunion avait été jugée nécessaire afin de donner à de nombreuses délégations plus de temps pour rassembler des informations et des données, et pour entreprendre des consultations au sein de leurs propres États et avec des parties extérieures, en vue de mettre ces renseignements et orientations à la disposition de la deuxième réunion. Il a souligné l'importance de la tâche du Sous-Comité, à savoir d'examiner s'il est nécessaire ou non d'amender la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo en 1963, en se concentrant particulièrement sur les actes commis par des passagers indisciplinés à bord d'aéronefs et, si cela est jugé nécessaire, de recommander en conséquence le texte des amendements.

3. PARTICIPATION

3.1 La réunion s'est tenue avec la participation de 20 membres du Sous-Comité et d'observateurs de trois États et de trois organisations internationales. La Présidente a informé la réunion que le Koweït avait été inclus comme membre par le Président par intérim du Comité juridique en vue d'assurer une représentation géographique adéquate au Sous-Comité. La Colombie et l'Indonésie ainsi que l'Union internationale des assureurs aéronautiques ont, à leur demande, été invités par le Sous-Comité à assister à la réunion. La liste des participants figure en **Appendice 1**.

4. BUREAU

4.1 La Présidente de la réunion était M^{me} S. H. Tan (Singapour). Le Secrétaire était M. J. Augustin, Directeur par intérim des affaires juridiques et des relations extérieures. M. J. Huang, Conseiller juridique principal, était son adjoint. Les Sous-Secrétaires étaient M. A. Opolot et M^{me} M. Weinstein, experts juridiques. D'autres fonctionnaires de l'Organisation ont également assuré des services au Sous-Comité.

5. DOCUMENTATION

5.1 L'ordre du jour de la première journée de la réunion figure en **Appendice 2**, et une liste des documents présentés au Sous-Comité figure en **Appendice 3**.

DEUXIÈME PARTIE

DÉBATS DU SOUS-COMITÉ

6. ÉTENDUE DE LA MODERNISATION DE LA CONVENTION DE TOKYO

6.1 Le Sous-Comité débat de la nécessité et de l'étendue de la modernisation de la Convention de Tokyo, compte tenu des notes LC/SC-MOT/2-WP/1, WP/2, WP/3, WP/4, WP/5 (qui ont été présentées au début de la réunion) et du Flimsy n° 1 (présenté plus tard et examiné en détail à la section 7 du présent rapport). En ce qui concerne la forme de l'amendement, il est généralement convenu que la Convention n'a pas besoin d'être révisée en profondeur et que les efforts de modernisation devraient se limiter à traiter des problèmes des passagers indisciplinés au moyen d'un protocole d'amendement. À cette fin, certaines délégations membres expriment l'avis que le projet de protocole présenté dans le Flimsy n° 1 est un point de départ utile.

6.2 Une délégation de membre, appuyée par plusieurs autres, propose que les efforts de modernisation s'étendent à une actualisation des définitions de la Convention de Tokyo, citant par exemple la proposition présentée par l'Association du transport aérien international (IATA) dans la note LC/SC-MOT/2-WP/5 concernant l'élargissement de l'étendue temporelle de l'expression « en vol » pour traduire la situation actuelle du transport aérien et assurer la cohérence avec la définition figurant dans la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing).

6.3 Une délégation de membre, qui reconnaît la nécessité d'un protocole pour combler les lacunes de la Convention de Tokyo, demande des éclaircissements à l'IATA au sujet du pourcentage de ses statistiques sur les incidents d'indiscipline qui s'appliquent expressément aux vols internationaux. L'IATA convient de donner au Sous-Comité des précisions à ce sujet. Deux délégations membres se posent des questions sur l'utilité des statistiques étant donné que de nombreuses compagnies aériennes ne signalent pas les incidents d'indiscipline. Une délégation de membre, appuyée par deux autres, se demande si le projet de protocole peut porter sur la question de la restitution aux compagnies aériennes qui doivent faire des atterrissages forcés pour remettre ou débarquer des passagers indisciplinés.

6.4 Une autre délégation de membre déclare qu'elle n'est pas encore convaincue de la nécessité d'amender la Convention, déclarant que de plus amples renseignements sont nécessaires sur les obstacles que les États auraient rencontrés dans l'établissement de leur compétence aux fins de connaître de la conduite à bord des vols transnationaux, dans la définition et la sanction au sein de leur juridiction, des infractions criminelles ou administratives constituant un comportement indiscipliné ou perturbateur, ou sur d'autres problèmes pratiques qu'ils rencontrent pour engager des poursuites contre les auteurs de ces activités. Une autre délégation de membre convient qu'il serait utile qu'un plus grand nombre d'États en disent davantage sur les obstacles qu'ils essaient de surmonter au moyen d'un amendement de la Convention.

7. EXAMEN DU FLIMSY N° 1

7.1 La Présidente résume le projet de protocole présenté dans le Flimsy n° 1 en indiquant qu'il traduit de façon générale les vues du Sous-Comité émanant de la première réunion. Le projet de protocole maintient les termes utilisés dans la Convention de Tokyo, comme l'État d'« immatriculation »,

traite des vides de compétence relevés, et prévoit l'établissement de la compétence pour connaître des actes ou des infractions graves, qui rendent passible la personne indisciplinée concernée de débarquement ou de remise respectivement. Comme l'indique le Flimsy, l'objectif de la proposition de nouveau paragraphe 1 *bis* de l'article 8 est d'énumérer plusieurs infractions ou actes moins graves qui seraient soumis à la compétence facultative de l'État d'atterrissage, de l'État de l'exploitant, de l'État de nationalité et de l'État de résidence habituelle, tandis que l'objectif de la proposition de nouveau paragraphe 1 *bis* de l'article 9 est d'énumérer les infractions graves au sujet desquelles la compétence obligatoire de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant devrait être établie. Le projet de protocole ne prévoit pas une révision de la norme sur l'immunité figurant à l'actuel article 10 de la Convention de Tokyo. Cependant, si le Sous-Comité le juge approprié, la Présidente pense que cela devrait être fait conjointement avec des révisions possibles de l'article 6. Le projet de protocole ne propose pas la substance de l'immunité de l'agent de sûreté à bord (IFSO), mais ne fait que mentionner son insertion possible dans le protocole, si le Sous-Comité voit la nécessité d'insérer une telle disposition.

7.2 Bases étendues de compétence (article II du Flimsy n° 1)

7.2.1 Un grand nombre de délégations de membre appuient l'élargissement des bases de compétence prévues dans la Convention de Tokyo afin que les passagers indisciplinés soient rendus responsables de leurs actes. Cependant, les avis sont partagés sur le point de savoir si les bases de compétence proposées devraient être liées à une liste d'infractions. Une délégation de membre déclare que l'élargissement des bases de compétence ne peut pas être séparé d'une liste d'infractions et, vu la liaison inévitable entre elles, exprime la préoccupation que cela aurait pour effet de transformer la Convention de Tokyo d'un instrument de nature générale comme l'illustre le paragraphe 1 de son article 3 en un instrument de criminalisation. Cette délégation propose que la compétence accordée à l'État d'immatriculation au paragraphe 1 de l'article 3 soit plutôt élargie à l'État d'atterrissage, ce qui pourrait suffire comme solution pour les États qui ont besoin d'un instrument international comme base d'un tel élargissement de compétence.

7.2.2 La majorité des délégations appuient l'élargissement des bases de compétence à l'État d'atterrissage ainsi qu'à l'État de l'exploitant, mais il n'y a pas de consensus sur le point de savoir si ces bases devraient être obligatoires ou facultatives. Certaines délégations membres préfèrent limiter l'élargissement de la compétence à l'État d'atterrissage seulement, tandis que d'autres préfèrent l'État de l'exploitant vu les arguments exprimés par l'IATA à ce sujet dans la note LC/SC-MOT/2-WP/5. Une délégation de membre, qui appuie l'ajout de l'État de l'exploitant, réserve sa position quant à l'État d'atterrissage étant donné qu'un commandant d'aéronef, dont on peut s'attendre à ce qu'il ne connaisse pas les concepts juridiques, ne serait pas en mesure de déterminer s'il s'agit d'une infraction grave en vertu des lois de l'État d'atterrissage aux fins de la remise. Une délégation d'observateur estime que la liste d'infractions mentionnée au nouveau paragraphe 1 *bis* de l'article 9 devrait être rédigée plus clairement pour aider le commandant d'aéronef à cet égard. Une autre délégation de membre convient de l'objectif de politique visant à élargir les bases de compétence, mais préfère retenir l'État d'immatriculation comme juridiction primaire, à compléter par les juridictions de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant. Une délégation de membre propose d'étendre les bases de compétence à l'État de la nationalité de l'auteur de l'infraction.

7.2.3 Une délégation de membre, appuyée par une autre, préconise l'inclusion de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant comme étant obligatoirement compétents pour connaître des infractions énumérées au paragraphe 1 *bis* de l'article 9, ce qui écarterait l'idée que l'élargissement de la compétence serait potentiellement considéré comme une atteinte à la souveraineté d'autres États.

En outre, cela n'empêcherait aucun État de se déclarer compétent pour connaître des infractions moins graves énumérées au paragraphe 1 *bis* de l'article 8.

7.2.4 S'agissant de la compétence de l'État d'atterrissage, une délégation de membre demande des éclaircissements au Sous-Comité sur le point de savoir si la « remise » au titre de l'article 9 de la Convention de Tokyo constitue une « extradition », ce qui causerait une certaine préoccupation aux États auxquels il est légalement interdit d'extrader leurs nationaux. La Présidente explique que la Convention ne prévoit pas l'extradition obligatoire, qui doit être examinée sur une base bilatérale vu le libellé du paragraphe 2 de l'article 16, et étant donné que l'article 13, qui découle de l'article 9, traite de ce qui advient à un passager présumé indiscipliné après la remise.

7.2.5 Plusieurs délégations de membre s'inquiètent de ce que l'incorporation de nouvelles bases de compétence dans la Convention de Tokyo pourrait se traduire par des incohérences avec les dispositions existantes de cet instrument, citant par exemple l'alinéa a) de l'article 4, qui permet à un État de gêner l'exploitation d'un aéronef en vol en vue d'exercer sa compétence pénale à l'égard d'une infraction commise à bord lorsque « cette infraction a produit un effet sur le territoire dudit État », et l'article 16, qui précise le traitement de l'infraction aux fins de l'extradition. La Présidente note qu'il faudra faire une évaluation détaillée des incidences de l'élargissement des bases de compétence dans la Convention.

7.2.6 Résumant le débat, la Présidente note qu'une majorité des membres du Sous-Comité appuie l'élargissement des bases de compétence à l'État d'atterrissage et à l'État de l'exploitant, mais qu'il est jugé prématuré de décider si ces bases de compétence devraient être obligatoires ou facultatives. L'élargissement à l'État de la nationalité de l'auteur de l'infraction recueille un certain appui, tandis que l'État de la nationalité de la victime et l'État de la résidence habituelle restent à considérer. En réponse à une question d'une délégation de membre, la Présidente précise que les États devront déclarer leurs positions en ce qui concerne l'adoption de bases de compétence facultatives, soit au moment de la ratification du protocole, soit à une date ultérieure.

7.3 **Liste d'infractions (article III et article IV du Flimsy n° 1)**

7.3.1 Le Sous-Comité examine la nécessité d'une liste d'infractions et le contenu proposé d'une telle liste, à l'article III (actes et infractions moins graves) et à l'article IV (infractions graves) du Flimsy n° 1.

7.3.2 Les délégations de membre qui voient la nécessité d'une liste d'infractions, en particulier pour les infractions graves, citent la promotion d'une approche harmonisée menant à la spécificité et à la normalisation des actions entreprises par les États pour traiter des comportements indisciplinés à bord des aéronefs, la fourniture de critères uniformes aux moyens desquels les États élargiront leur compétence pour connaître de tels actes et convenir de dispositions appropriées sur l'extradition, et la fourniture d'éléments clairs aux membres d'équipage et aux agents chargés de l'application de la loi pour s'occuper des conduites indisciplinées, comme considérations principales à l'appui d'une telle liste. Une délégation d'observateur déclare que l'absence d'une liste est un aspect clé des contraintes dont il faut tenir compte pour s'occuper du problème des passagers indisciplinés du point de vue de l'industrie des compagnies aériennes, étant donné que la charge d'appliquer la loi est laissée à des États qui ne souhaitent peut-être pas établir leur compétence ou dont les autorités d'application de la loi ne sont peut-être pas certaines de la façon dont ces actes sont visés par leur législation nationale, et la liste proposée dans le Flimsy n° 1 est donc un excellent point de départ pour tenter de normaliser la réponse internationale à ce problème.

7.3.3 Les délégations de membre qui n'appuient pas l'établissement d'une liste d'infractions préfèrent préserver la possibilité pour les États de traiter les infractions dans leurs propres lois nationales, et citent le risque que si une liste était établie, elle ne serait peut-être pas exhaustive et pourrait créer un chevauchement potentiel avec des comportements qui sont déjà criminalisés dans d'autres conventions existantes, étant donné que beaucoup des infractions qu'il est proposé d'inclure dans la liste font intervenir des actes de violence et d'agression pouvant compromettre la sécurité de l'aéronef qui sont déjà visés par les autres instruments existants de droit aérien pénal international. Une délégation de membre estime que les objectifs de la spécificité et de l'harmonisation pourraient être réalisés par d'autres moyens qu'une liste d'infractions, par exemple au moyen d'éléments indicatifs, y compris une révision de la Circulaire 288 de l'OACI. Certaines délégations de membre indiquent que certaines des infractions énumérées à l'article IV ne constituent pas des infractions « graves » dans leurs juridictions respectives.

7.3.4 Une délégation de membre note que si la liste comprend des infractions semblables à celles qui sont déjà contenues dans d'autres conventions sur le contre-terrorisme, il faudrait également insérer une clause d'exclusion militaire dans le projet de protocole.

7.3.5 La Présidente indique deux approches possibles pour la suite du débat, la première consistant à établir une liste d'infractions pouvant être passibles d'extradition selon l'issue du débat sur le régime d'extradition, et la seconde consistant à n'adopter aucune liste, ce qui reviendrait seulement à élargir les bases de compétence afin de permettre à l'État d'atterrissage, et peut-être à d'autres, d'appliquer ses lois pénales tout comme l'État d'immatriculation en vertu de la Convention de Tokyo.

7.3.6 La Présidente propose, et le Sous-Comité **convient**, d'instituer un groupe de travail sur les infractions, présidé par le Canada et dont les autres membres sont l'Afrique du Sud, le Brésil, la Chine, l'Égypte, les États-Unis, la France, le Japon, Singapour et le Rapporteur. Le groupe de travail est chargé d'examiner le point de savoir s'il faudrait amender les articles 8 et 9 et de la Convention de Tokyo pour y insérer des listes d'infractions.

7.4 Extradition

7.4.1 Le Sous-Comité examine la question de savoir s'il faut insérer des dispositions sur un régime d'extradition s'appliquant aux infractions dans un nouvel instrument portant amendement de la Convention de Tokyo. De nombreuses délégations de membre expriment leur difficulté à prendre position sur cette question avant que celle de la liste d'infractions ne soit finalisée. Cependant, de l'avis général, il ne serait pas approprié qu'un régime d'extradition s'applique aux infractions moins graves, et ce régime devrait être réservé aux infractions les plus graves seulement, laissant ainsi la voie ouverte à des sanctions administratives à appliquer aux infractions moins graves.

7.4.2 Le Sous-Comité convient de remettre le débat sur la question de l'extradition jusqu'à ce que le groupe de travail sur la liste d'infractions ait achevé ses travaux.

7.5 Immunité

7.5.1 La Présidente rappelle les deux propositions formulées lors de la première réunion du Sous-Comité pour traiter de la question de la clarification de la portée de l'immunité prévue à l'article 10 de la Convention de Tokyo, à savoir en insérant les mots « arbitraires et infondées » ou les mots « nécessaires et proportionnées » pour qualifier les actions du commandant d'aéronef dans les dispositions sur l'immunité.

7.5.2 Deux délégations d'observateur soulignent la nécessité de préciser l'étendue de l'immunité accordée au commandant d'aéronef vu les changements des procédures d'exploitation suite auxquels la porte du poste de pilotage est verrouillée et l'accès au poste de pilotage pendant un vol est interdite. Une décision judiciaire en la matière indique qu'il ne convient pas que le commandant d'aéronef ne se fonde que sur le compte rendu de l'équipage de conduite. À la lumière de cette décision et de l'évolution de l'environnement d'exploitation, ces délégations estiment qu'il serait utile pour éliminer tout doute d'ajouter une norme plus précise visant à ce que l'action du commandant d'aéronef soit jugée raisonnable s'il n'a pas agi de manière « arbitraire ou infondée ».

7.5.3 Dans l'examen de ces propositions, le Sous-Comité arrive au consensus que la norme sur le bien-fondé figurant au paragraphe 1 de l'article 6 appliquée à l'article 10 de la Convention de Tokyo est bien comprise dans la plupart des juridictions et que les États ne voient aucune difficulté à l'appliquer. Une délégation de membre explique que tout ce qui est exigé est que le commandant d'aéronef soit fondé à croire qu'il peut agir, et que rien ne spécifie ce qui constitue un tel fondement, à savoir par exemple s'il découlerait des propres observations du commandant d'aéronef ou de comptes rendus par l'équipage de cabine au commandant d'aéronef.

7.5.4 Le Sous-Comité **conclut** qu'il n'est pas nécessaire de modifier le libellé de l'article 6 ou de l'article 10 de la Convention de Tokyo en ce qui concerne l'immunité du commandant d'aéronef.

7.6 **Agents de sûreté à bord (article V du Flimsy n° 1)**

7.6.1 Certaines délégations de membre n'appuient pas l'inclusion de dispositions sur les IFSO parce que ceux-ci sont déjà visés par le paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention de Tokyo en tant que passagers et que leurs activités y compris leurs autorités et immunités respectives sont déjà visées par d'autres arrangements bilatéraux entre États, et qu'en outre elles concernent essentiellement les actes d'intervention illicites dans l'aviation civile, particulièrement dans le contexte du contre-terrorisme.

7.6.2 Les délégations de membre qui appuient l'inclusion dans la Convention de Tokyo d'une disposition mentionnant expressément les IFSO soulignent que ceux-ci ont un statut spécial différent de celui des passagers du fait de leur formation et des règles d'engagement et qu'ils sont de plus en plus utilisés à bord des vols internationaux. Une délégation de membre note que le commandant d'aéronef doit rester sécurisé dans le poste de pilotage, porte fermée, particulièrement en cas d'urgence, et que cela donne une importance accrue à la présence d'un IFSO dans la cabine d'aéronef. Cette délégation propose non seulement que les IFSO fassent l'objet d'une mention spéciale dans le nouvel instrument, mais aussi qu'on leur donne des pouvoirs et autorités semblables à ceux du commandant d'aéronef, y compris les mesures de contrainte.

7.6.3 Le Sous-Comité note que les IFSO n'existaient pas lorsque la Convention de Tokyo a été adoptée, mais qu'aujourd'hui ils sont de plus en plus déployés à bord des vols internationaux. De nombreuses délégations de membre soulignent que l'existence des IFSO est un fait et que leur statut doit donc être convenablement reconnu. Tout en reconnaissant ce fait, certaines délégations de membre continuent à penser que le statut des IFSO ne devrait faire l'objet que d'accords bilatéraux. La Présidente invite les délégations de membre à soumettre des projets de textes pour complément de débat, en gardant ouvertes les options de savoir si les IFSO devraient être considérés comme des passagers ou comme une catégorie spéciale distincte des passagers et membres d'équipage.

7.7 **Restitution et recours**

7.7.1 Plusieurs délégations de membre et une délégation d'observateur suggèrent d'insérer dans le projet de protocole portant amendement de la Convention de Tokyo des dispositions traitant des conséquences économiques des actes accomplis par des passagers indisciplinés. Il est déclaré que les compagnies aériennes s'exposent à des coûts très élevés lorsque des vols sont déroutés à cause de comportements indisciplinés. En conséquence, certaines délégations membres pensent qu'il est nécessaire d'établir un mécanisme de restitution ou de recouvrement pour rendre les passagers économiquement responsables de leur comportement indiscipliné. À cet égard, une délégation de membre rappelle la suggestion qu'elle a faite antérieurement selon laquelle le contrat de transport devrait être résilié lorsqu'un passager est débarqué à un endroit autre que la destination prévue. En pareil cas, le passager ne devrait avoir aucun recours contre la compagnie aérienne.

7.7.2 D'autres délégations reconnaissent que les coûts des déroutements sont une question grave mais elles pensent que celle-ci devrait être visée dans les conditions générales du contrat de transport plutôt que dans le protocole proposé. Certaines délégations de membre s'opposent à l'inclusion d'un mécanisme de recours par les compagnies aériennes car elles s'écarteraient alors de l'orientation originale de la Convention de Tokyo. En tant qu'instrument de droit international public, la Convention ne donne pas lieu aux droits de particuliers. D'autres délégations membres notent cependant que par le passé, l'OACI a traité de questions de droit privé comme dans la Convention de Montréal de 1999.

7.7.3 Des inquiétudes sont également exprimées au sujet du fait qu'un tel mécanisme de recours mènerait à des coûts supplémentaires dans les systèmes nationaux d'application de la loi, qui sont déjà surchargés. En outre, il serait difficile de mettre en œuvre ce nouveau mécanisme vu la difficulté pratique d'obtenir des preuves et de mener un procès.

7.7.4 Certaines délégations de membre mentionnent la possibilité de créer une liste de passagers indisciplinés, et d'autres sont d'avis qu'une telle liste violerait la protection de la vie privée.

7.7.5 La Présidente résume le débat en déclarant qu'un grand nombre de délégations de membre et de délégations d'observateur ont exprimé le souhait de s'occuper de l'incidence économique causée par le déroutement des aéronefs. Un clair intérêt a été manifesté pour des questions comme le recouvrement des coûts et la résiliation du contrat de transport. Il reste à savoir si le nouvel instrument serait un endroit approprié pour s'occuper de ces questions. Elle invite donc les délégations de membre et les délégations d'observateur à présenter un texte pertinent, qui pourrait être mis entre crochets, pour complément de débat.

7.8 **Article 4**

7.8.1 Le Sous-Comité examine alors le texte de l'article 4 de la Convention de Tokyo pour voir si ses dispositions présenteraient des implications pour l'élargissement des bases de compétence. Dans ce contexte, certaines délégations de membre font observer que l'article 4 n'est qu'un des exemples qui démontrent que tout amendement proposé doit être mis dans la perspective de l'intégralité de la Convention de Tokyo pour voir s'il peut avoir des incidences sur d'autres dispositions de la Convention. D'autres délégations de membre sont d'avis que les dispositions de l'article 4 n'écartent pas d'autres bases de compétence proposées dans les projets d'amendement. Le Sous-Comité arrive à la conclusion que dans la rédaction future des amendements, il faudrait s'efforcer de maintenir la cohérence entre les dispositions existantes et les nouvelles dispositions.

7.9 Définitions de certains termes figurant dans la Convention de Tokyo

7.9.1 Le Sous-Comité examine s'il est nécessaire d'élaborer ou d'amender des définitions pour les termes « en vol », « IFSO », « État de l'exploitant » et d'autres termes. Certaines délégations de membre suggèrent de tenir compte des définitions figurant dans d'autres conventions sur la sûreté de l'aviation et dans les Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago). La Présidente invite les délégations de membre et les délégations d'observateur à présenter les textes de propositions de définitions.

8. EXAMEN DU FLIMSY N° 2 ET D'AUTRES PROJETS DE TEXTES

8.1 Sur la base du débat antérieur, la Présidente présente le Flimsy n° 2 et certaines délégations de membre présentent d'autres textes pour complément de débat sur plusieurs questions clés.

8.2 Compétence

8.2.1 Sur la base de la proposition d'une délégation de membre, la Présidente présente le texte ci-après sur la compétence :

« 1. L'**article 3, paragraphe 1**, de la Convention est remplacé par ce qui suit :

1. L'État d'immatriculation et l'État d'atterrissage [et l'État de l'exploitant] de l'aéronef sont compétents pour connaître des infractions commises et des actes accomplis à bord.

2. À l'**article 3** de la Convention, le **paragraphe 2 bis** suivant est ajouté :

2 *bis*. Tout État contractant peut aussi établir sa compétence dans les cas où l'aéronef à bord duquel une infraction est commise atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé de l'infraction encore à bord. »

8.2.2 Ladite délégation de membre cherche à établir des compétences supplémentaires sans une liste d'infractions, et à répondre à plusieurs préoccupations exprimées par d'autres délégations de membres du Sous-Comité : premièrement, pour maintenir la structure de l'article 3, paragraphe 1, de la Convention de Tokyo en ce qui concerne la compétence d'un État pour connaître d'infractions, et deuxièmement, pour répondre aux besoins des États qui nécessitent un instrument juridique international pour établir des compétences supplémentaires, principalement l'État d'atterrissage. Le paragraphe 2 *bis* de l'article 3 vise à prévoir un établissement de compétence permissif.

8.2.3 Appuyant le texte proposé, une délégation de membre estime que le paragraphe 1 de l'article 3 pourrait également s'étendre à l'État de nationalité et à l'État de résidence habituelle. En réponse à une demande de cette même délégation de membre, la délégation de membre qui a fait la proposition précise qu'elle ne cherchait pas à distinguer entre l'État d'atterrissage effectif ou prévu au titre des paragraphes 1 et 2 *bis* de l'article 3, l'idée étant de veiller à ce qu'il y ait compétence où que l'aéronef atterrisse. La Présidente du Sous-Comité suggère d'amender les paragraphes 1 et/ou 2 *bis* de l'article 3 pour clarifier cette intention. Une autre délégation de membre qui appuie le texte proposé estime qu'il est cohérent avec le projet d'article 15 *bis* (examiné au paragraphe 8.3.2 du présent rapport), et souligne l'importance de l'inclusion définitive de l'État de l'exploitant au paragraphe 1 de l'article 3

à la lumière de la note LC/SC-MOT/2-WP/5 et des observations faites par l'IATA pendant la réunion, et elle propose d'enlever les crochets. Une délégation de membre s'interroge sur la nécessité du paragraphe 2 *bis* étant donné que le paragraphe 1 est déjà permissif en ce qui concerne l'établissement de la compétence.

8.2.4 Plusieurs délégations de membre souhaitent maintenir la primauté de la compétence de l'État d'immatriculation et s'inquiètent donc de l'attribution d'un statut égal aux bases supplémentaires de compétence que prévoit le projet de paragraphe 1 de l'article 3. La Présidente précise que le paragraphe 1 de cet article porte sur la compétence générale des États pour connaître d'infractions, tandis que son paragraphe 2 n'impose l'obligation d'établir la compétence qu'à l'État d'immatriculation.

8.2.5 Compte tenu des observations formulées sur le projet de texte, une autre délégation de membre suggère un texte de rechange pour le paragraphe 1 de l'article 3 afin d'élargir davantage les bases de compétence tout en maintenant l'intégrité de la structure actuelle de l'article 3, comme suit :

« 1. L'**article 3, paragraphe 1**, de la Convention est remplacé par ce qui suit :

Les États ci-après sont compétents pour connaître des infractions commises et des actes accomplis à bord :

- a) l'État d'immatriculation ;
- b) l'État d'atterrissage ;
- c) l'État de l'exploitant ;
- d) l'État de nationalité ;
- e) l'État de résidence habituelle. »

8.2.6 Plusieurs délégations de membre appuient le texte proposé. La délégation de membre qui l'a proposé explique que le paragraphe 2 de l'article 3 resterait inchangé pour refléter la primauté de l'État d'immatriculation, tandis que le paragraphe 2 *bis* viserait les bases secondaires de compétence. Une délégation de membre, appuyée par deux autres, estime qu'afin de maintenir l'intégrité de l'article 3 et la primauté de l'État d'immatriculation, le paragraphe 1 de l'article 3 devrait être maintenu tel quel, et les dispositions concernant l'État d'atterrissage et l'État de l'exploitant devraient être transférés au paragraphe 2 *bis* de l'article 3.

8.2.7 Sur la base de ce débat, le texte suivant est présenté pour discussion :

« Établissement de bases de compétence supplémentaires sans liste d'infractions

À l'**article 3** de la Convention, le **paragraphe 2 bis** suivant est ajouté :

Les États ci-après sont compétents et [prennent]/[peuvent prendre] [lorsqu'ils deviennent États contractants] les mesures qui peuvent être nécessaires pour établir leur compétence dans les cas ci-après :

- a) État d’atterrissage, si l’aéronef à bord duquel une infraction est commise atterrit [ensuite] sur son territoire avec l’auteur présumé de l’infraction encore à bord ;
- b) État de l’exploitant, si l’aéronef à bord duquel une infraction est commise est un aéronef loué sans équipage à l’exploitant qui a son principal établissement ou sa résidence permanente dans cet État ;
- c) État de nationalité, si une infraction est commise à bord d’un aéronef [par]/[contre]/[par ou contre] un ressortissant de cet État ;
- d) État de résidence habituelle, si une infraction est commise à bord d’un aéronef par une personne apatride qui a sa résidence habituelle dans le territoire de cet État.] »

8.2.8 Le Sous-Comité **convient** de supprimer les mots « lorsqu’ils deviennent États contractants » au paragraphe 2 *bis* de l’article 3 du projet de texte.

8.2.9 La Présidente explique en réponse à une question soulevée par une délégation de membre que la disposition est insérée comme paragraphe 2 *bis* et non comme paragraphe 1 *bis* pour tenir compte des mots « compétent » et « prend les mesures » qui figurent aux paragraphes 1 et 2 respectivement de l’article 3 de la Convention de Tokyo.

8.2.10 Une délégation de membre préfère rédiger un nouveau libellé au paragraphe 1 de l’article 3 pour préserver autant que possible et ne pas perturber la structure de la Convention de Tokyo, et utiliser un libellé semblable à celui de l’article 8 de la Convention de Beijing afin d’éviter la nécessité d’avoir des définitions pour les diverses bases de compétence.

8.2.11 La Présidente note que l’option de combiner le texte dans un seul article créerait certaines difficultés étant donné que certaines des bases de compétence pourraient être facultatives et non obligatoires et qu’il serait donc nécessaire de scinder le paragraphe 2 *bis* s’il est décidé que certaines des bases seraient obligatoires.

8.2.12 Suite à une proposition d’une délégation de membre, le Sous-Comité convient de reporter le débat sur les points relatifs au libellé et de commencer par recueillir la position de chaque délégation de membre sur le point de savoir si la compétence de l’État d’atterrissage et de l’État de l’exploitant serait obligatoire. La majorité des délégations de membre appuient la position que la compétence de l’État d’atterrissage et de l’État de l’exploitant devrait être obligatoire. Certaines délégations de membre préfèrent une compétence facultative pour l’État d’atterrissage et une compétence obligatoire pour l’État de l’exploitant. Cependant, certaines délégations de membre déclarent qu’elles n’appuient pas l’avis de la majorité et expriment plutôt une préférence pour la position selon laquelle la compétence de l’État d’atterrissage et de l’État de l’exploitant devrait être facultative. Notant qu’il n’y a pas de consensus sur la question, ces délégations de membre demandent que la position de la minorité soit indiquée entre crochets dans le texte du projet de protocole de façon que la question reste ouverte pour complément de débat. Une autre délégation de membre, tout en appuyant la compétence facultative de l’État d’atterrissage, souhaite étudier plus avant la compétence de l’État de l’exploitant.

8.2.13 Une délégation de membre note qu’elle ne pourrait pas appuyer l’inclusion de l’avis minoritaire entre crochets dans le projet de protocole car la pratique antérieure du Sous-Comité consiste à

suivre l'avis majoritaire. Une autre délégation de membre estime que pour faire avancer les travaux du Sous-Comité, elle pourrait appuyer la proposition visant à ce que les textes appuyés par la majorité et la minorité respectivement soient indiqués entre crochets, le soin étant alors laissé au Comité juridique de choisir une option, et le rapport du Sous-Comité soulignant la position qui a été appuyée par la majorité.

8.2.14 La Présidente note que la façon dont l'avis minoritaire serait reflété devrait être reconsidérée à la lumière des vues exprimées par les délégations de membre, et elle présente deux options au choix du Sous-Comité, la première consistant à ne soumettre au Comité juridique que le texte appuyé par la majorité et à indiquer dans le rapport qu'il y a un avis minoritaire, et la seconde consistant à transmettre au Comité juridique les deux options entre crochets et à indiquer dans le rapport que l'une est appuyée par la majorité et l'autre, par une minorité.

8.2.15 La plupart des délégations de membre appuient la deuxième option et la Présidente **conclut** que tous les textes de rechange devraient être présentés entre crochets. En ce qui concerne les dispositions sur les bases de compétence, l'avis de la majorité est présenté comme option 1 ci-après :

[Option 1

À l'**article 3** de la Convention, les **paragraphes 2 bis** et **2 ter** suivants sont ajoutés :

« 2 *bis* Tout État contractant est compétent pour connaître des infractions commises ou des actes accomplis à bord d'un aéronef et prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître desdits infractions et actes dans les cas suivants :

- a) en tant qu'État d'atterrissage, si l'aéronef à bord duquel une infraction est commise ou un acte est accompli atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé encore à bord ;
- b) en tant qu'État de l'exploitant, si l'aéronef à bord duquel une infraction est commise ou un acte est accompli est un aéronef loué sans équipage à l'exploitant qui a son principal établissement ou sa résidence permanente dans cet État.

2 *ter* Tout État contractant est compétent pour connaître des infractions commises ou des actes accomplis à bord d'un aéronef et peut prendre les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître desdits infractions et actes dans les cas suivants :

- a) en tant qu'État de nationalité, si une infraction est commise ou un acte est accompli à bord d'un aéronef [par]/[contre]/[par ou contre] un ressortissant de cet État ;
- b) en tant qu'État de résidence habituelle, si une infraction est commise ou un acte est accompli à bord d'un aéronef par une personne apatride qui a sa résidence habituelle dans le territoire de cet État. »]

8.2.16 L'avis de la minorité est présenté comme option 2 ci-après :

[Option 2

1. L'**article 3, paragraphe 1**, de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« 1. L'État d'immatriculation[, l'État d'atterrissage, l'État de l'exploitant, et l'État de nationalité et l'État de résidence habituelle] est[ont] compétent[s] pour connaître des infractions commises et des actes accomplis à bord. »

2. À l'**article 3** de la Convention, le **paragraphe 2 bis** suivant est ajouté :

« 2 *bis*. Tout État contractant [peut aussi prendre]/[prend aussi] les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions commises [ou des actes accomplis] à bord d'un aéronef dans les cas suivants :

- a) en tant qu'État d'atterrissage, si l'aéronef à bord duquel une infraction est commise [ou un acte est accompli] atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé encore à bord ;
- b) en tant qu'État de l'exploitant, si l'infraction est commise [ou l'acte est accompli] à bord d'un aéronef loué sans équipage [au preneur]/[à l'exploitant] qui a son principal établissement ou, à défaut, sa résidence permanente dans cet État ;
- c) en tant qu'État de nationalité si une infraction est commise [ou un acte est accompli] à bord d'un aéronef [par]/[contre]/[par ou contre] un ressortissant de cet État ;
- d) en tant qu'État de résidence habituelle, si une infraction est commise [ou un acte est accompli] à bord d'un aéronef par une personne apatride qui a sa résidence habituelle dans le territoire de cet État. »]

8.3 Liste d'infractions

8.3.1 **Rapport du Groupe de travail sur les infractions.** Le Président du Groupe de travail sur les infractions présente le rapport de son groupe (**Appendice 4** ci-joint), qui recommande de ne pas inclure une liste d'infractions dans le projet de protocole. Comme solution de rechange, le Groupe propose d'amender l'article 3 de la Convention de Tokyo pour permettre à l'État d'atterrissage, et peut-être à l'État de l'exploitant, d'établir leur compétence aux fins de connaître des conduites décrites au paragraphe 1 de l'article 4 à bord d'un aéronef en vol. Le Groupe souligne combien il importe que les États revoient leur législation nationale pour veiller à ce qu'ils disposent du cadre juridique nécessaire pour traiter des conduites indisciplinées. Étant donné que les membres d'un équipage de conduite peuvent ne pas avoir d'expertise dans la législation nationale de toutes les juridictions, le commandant d'aéronef pourrait renvoyer un incident d'indiscipline aux autorités d'application de la loi de l'État d'atterrissage, permettant ainsi à cet État de déterminer s'il est compétent pour connaître de la question et comment s'en occuper de façon appropriée. Le Sous-Comité **convient** de ce rapport.

8.3.2 Une délégation de membre présente le texte ci-après à ajouter comme nouvel article 15 *bis* à la Convention de Tokyo :

« Les paragraphes suivants sont ajoutés en tant qu'article 15 *bis* de la Convention :

1. Tout État contractant veille à ce que les [actes] [conduites] ci-après soient passibles de sanctions [pénales ou administratives] appropriées [s'ils] [si elles] sont le fait d'un passager à bord d'un aéronef en vol :

- a) un acte de violence physique ou une menace d'accomplir un tel acte à l'encontre d'un membre de l'équipage ;
- b) un refus d'obéir à une instruction licite donnée par le commandant d'aéronef ou en son nom aux fins énoncées à l'article 6, paragraphe 1, alinéa a) ou b).

2. Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit de tout État contractant d'instaurer, conformément à sa législation nationale, des sanctions appropriées pour punir d'autres [actes] [conduites] d'indiscipline ou de perturbation qui sont le fait de passagers. »

8.3.3 Cette délégation de membre explique que le chapitre V de la Convention de Tokyo est l'endroit le plus approprié pour introduire ce nouveau texte étant donné qu'il traite des pouvoirs et obligations des États. Elle explique également que l'objectif du nouveau texte n'est pas d'établir une liste d'infractions mais de répertorier les actes clés qui constituent un mauvais comportement, à savoir toutes les agressions commises contre l'équipage et le refus de suivre des instructions légitimes données dans l'intention d'assurer la sécurité du vol et de maintenir l'ordre et la discipline à bord de l'aéronef, pour veiller à ce que tous les États prennent des mesures pour punir tous ceux qui accomplissent de tels actes. Cette approche donnerait aux États la souplesse d'appliquer de telles sanctions, qu'elles soient criminelles ou administratives, selon ce qu'ils jugent approprié. En ce qui concerne les agressions commises contre des passagers, la délégation estime qu'elles ne devraient pas être incluses car il est souvent difficile de déterminer qui est à l'origine d'une altercation entre passagers alors que dans le cas d'une altercation entre un passager et un membre d'équipage il est plus facile de déterminer quand le passager est en tort car les membres d'équipage assurent un service dans l'intérêt des passagers. La même délégation estime en outre qu'il serait important d'insérer la disposition du paragraphe 2 du texte proposé, qui prévoit que rien n'empêche les États d'introduire dans leur législation nationale des mesures appropriées pour traiter de tels autres actes d'indiscipline accomplis par des passagers, ce qui donnerait aux États la souplesse d'introduire des infractions comme celles dont il est question dans la Circulaire 288 de l'OACI. Enfin, ladite délégation fait remarquer que comme le texte proposé ne contient pas de liste d'infractions ni de dispositions sur l'extradition, il constitue une approche équilibrée permettant à tous les États de prendre des mesures pour punir les infractions de la pire espèce tout en leur laissant le soin de s'occuper de tous les autres actes en fonction de leurs lois nationales.

8.3.4 Une délégation de membre, appuyée par une autre, note que le Sous-Comité a clairement décidé lors des débats antérieurs de ne pas prévoir de liste d'infractions et que le texte proposé contredit donc cette décision, et qu'en outre elle ne voit pas clairement pourquoi seuls deux types d'actes d'indiscipline ont été inclus dans ce texte et non pas d'autres actes comme les agressions entre passagers.

8.3.5 La délégation de membre qui a proposé le texte explique qu'il y a une différence entre violence entre passagers et équipage et violence entre deux passagers, et que le scénario de violence entre un passager et un membre d'équipage a été choisi pour répondre à l'objectif de protéger les membres d'équipage. Cependant, cela ne signifie pas que les actes ne faisant intervenir que des passagers puissent rester impunis. Le soin pourrait être laissé aux États d'introduire des dispositions pertinentes dans leur législation nationale pour punir de tels actes en tant qu'agressions entre passagers.

8.3.6 Une autre délégation de membre réitère qu'elle s'oppose à l'inclusion d'une liste d'infractions dans la Convention de Tokyo et note que le nouveau texte de l'article 15 *bis*, s'il n'est pas rédigé comme une liste d'infractions, a le même effet.

8.3.7 Plusieurs délégations de membre qui ne sont pas en faveur de l'article 15 *bis* proposent de le présenter au Comité juridique entre crochets.

8.3.8 De nombreuses délégations de membre appuient le texte proposé de l'article 15 *bis*, notant qu'il s'agit d'une description de conduites plutôt que d'une liste d'infractions, et que ce texte pourrait donc être appuyé pour les raisons exposées par la délégation de membre qui l'a introduit et aussi parce qu'il établit un équilibre entre les différentes positions mentionnées antérieurement par les États au sujet de la liste d'infractions et parce qu'il donne la souplesse aux États d'instaurer des mesures appropriées pour traiter de la question des passagers indisciplinés dans leur législation nationale.

8.3.9 Plusieurs délégations de membre se déclarent pour l'inclusion du texte de l'article 15 *bis* entre crochets mais avec une note indiquant qu'une forte majorité des délégations de membre sont en faveur de son inclusion dans le projet de protocole. Le Sous-Comité **convient** de cette approche et le texte est inséré en tant qu'article VI dans le Flimsy n° 3.

8.4 Extradition

8.4.1 La Présidente note que l'examen du point de savoir s'il faut prévoir une disposition sur l'extradition n'a plus de raison d'être du fait de la décision du Sous-Comité de ne pas établir de liste d'infractions, et qu'il n'est donc pas nécessaire d'inclure des dispositions supplémentaires à ce sujet dans la Convention de Tokyo.

8.5 Agents de sûreté à bord

8.5.1 Une délégation de membre présente le projet de texte suivant visant à inclure des dispositions sur les IFSO dans un nouvel article sur les définitions et aux articles 6 et 10 de la Convention de Tokyo :

« Article II

L'article 1, paragraphe 3, de la Convention est remplacé par ce qui suit :

3. Aux fins de la présente Convention :

b) “ agent de sûreté en vol ” signifie un fonctionnaire spécialement sélectionné, formé et autorisé par le gouvernement de l'État de l'exploitant [et]/[ou] le gouvernement de l'État d'immatriculation à être déployé à bord d'un aéronef

dans le but de protéger cet aéronef et ses occupants contre des actes d'intervention illicite ;

Article IV

À l'article 6 de la Convention, le **paragraphe 3** suivant est ajouté :

3. Si un agent de sûreté en vol, présent en application d'un accord bilatéral ou multilatéral, est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli, ou est sur le point de commettre ou d'accomplir, à bord de l'aéronef, une infraction ou un acte envisagé à l'article 1, paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de ladite personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires pour protéger la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou biens à bord ou pour maintenir l'ordre et la discipline à bord.

Article VII

À l'article 10 de la Convention, les termes "ni un agent de sûreté en vol" sont insérés après les termes "ni un passager," et avant les termes "ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef". »

8.5.2 La délégation de membre qui présente le texte déclare que la définition des IFSO est reprise en grande partie de l'Annexe 17 de la Convention de Chicago alors que l'article IV est basé sur le libellé du paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention de Tokyo et cherche de façon générale à donner aux IFSO la même autorité que celle dont dispose le commandant d'aéronef en vertu de la Convention de Tokyo. Cette délégation explique en outre que l'inclusion d'un texte visant à ce que les IFSO agissent conformément à un arrangement bilatéral ou multilatéral atténuerait les préoccupations exprimées antérieurement selon lesquelles ces dispositions particulières pour les IFSO pourraient obliger les États à établir un régime IFSO. Enfin, ladite délégation explique que les IFSO sont insérés à l'article VII en tant que catégorie distincte de personnes ou acteurs à bord d'un aéronef par opposition aux membres d'équipage ou aux passagers.

8.5.3 Une délégation de membre fait remarquer que la disposition de l'article IV a pour effet de changer la définition des IFSO qui figure dans l'Annexe 17 en ce sens qu'elle élargit la portée des responsabilités des IFSO au-delà du traitement des actes d'intervention illicite. À son avis, il serait difficile d'appuyer quelque changement que ce soit de la définition de l'Annexe 17 avant de consulter le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et le Comité de l'intervention illicite de l'OACI vu les longues discussions qui ont eu lieu au sein de ces organes avant l'adoption de la définition actuelle de l'Annexe 17. Plusieurs délégations de membre font siennes la position que les responsabilités des IFSO ne devraient pas s'étendre au maintien de l'ordre et de la discipline à bord des aéronefs. Une autre délégation de membre note, en ce qui concerne la définition proposée d'un IFSO, que l'emploi des mots « signifie un fonctionnaire » implique que l'IFSO doit être un fonctionnaire alors que l'Annexe 17 prévoit que l'IFSO est une personne autorisée par le gouvernement, qui n'est donc pas nécessairement un fonctionnaire. La plupart des délégations de membre appuient l'idée d'une définition d'un IFSO qui soit compatible avec celle de l'Annexe 17.

8.5.4 Une délégation de membre note que l'inclusion des IFSO va au-delà du mandat de la Convention de Tokyo et se déclare contre l'inclusion des IFSO sous quelque forme que ce soit mais peut appuyer la soumission de ce texte au Comité juridique entre crochets. Une autre délégation de membre

note que même si la définition d'un IFSO était alignée sur celle de l'Annexe 17, elle présenterait encore certains problèmes étant donné qu'elle vise les actes d'intervention illicite, or la Convention de Tokyo n'est pas une convention qui traite exclusivement de tels actes.

8.5.5 Plusieurs délégations de membre, notant que l'emploi des IFSO est de plus en plus généralisé, appuie l'inclusion d'une mention des IFSO dans le nouvel instrument à condition qu'ils s'occupent exclusivement d'actes d'intervention illicite.

8.5.6 Résumant le débat à ce sujet, la Présidente note que si un consensus semble s'être dégagé sur l'inclusion des IFSO entre crochets, il y a une volonté de revoir le projet de texte proposé et en particulier de l'aligner sur l'Annexe 17. En conséquence, le Sous-Comité **décide** d'inclure deux options respectivement dans les **projets d'articles IV et V du Flimsy n° 3**.

8.6 **Restitution et recours**

8.6.1 Sur la base du débat antérieur, une délégation de membre présente le texte suivant en vue de son examen par le Sous-Comité :

Article VII

Les paragraphes suivants sont ajoutés en tant qu'article 18 *bis* de la Convention :

1. Si le commandant d'aéronef débarque ou remet une personne conformément aux dispositions de l'article 8 ou 9, respectivement, il ne sera pas interdit à l'exploitant de recouvrer auprès de ladite personne des dommages-intérêts pour tout préjudice subi par ledit exploitant suite audit débarquement ou à ladite remise.

2. Le débarquement ou la remise d'une personne en application des dispositions des articles 8 ou 9 respectivement [met] fin, conformément au droit national, au contrat de transport conclu entre l'exploitant et ladite personne. L'exploitant n'est tenu responsable d'aucun préjudice subi par ladite personne suite à la résiliation du contrat de transport consécutive audit débarquement ou à ladite remise.

8.6.2 Les délégations de membre qui appuient ce texte pensent que les dispositions peuvent servir à dissuader les comportements indisciplinés. Les coûts du déroutement des aéronefs causés par les incidents d'indiscipline ne devraient pas être supportés par les transporteurs. Ne traiter de cette question que dans le contrat de transport ne serait pas suffisant, et il serait souhaitable de reconnaître le droit de recours dans une convention internationale.

8.6.3 D'autres délégations de membre réitèrent la préoccupation qu'elles avaient exprimée antérieurement selon laquelle la Convention de Tokyo n'est pas l'endroit approprié pour traiter de cette question. Le texte présenté n'est pas un texte équilibré et il peut violer les droits des passagers, comme le droit de poursuivre leur voyage en vertu de l'article 15 de la Convention de Tokyo.

8.6.4 Si le Sous-Comité ne parvient pas à un consensus sur le contenu du texte, il **convient** malgré tout de soumettre le texte au Comité juridique entre crochets pour complément d'examen. Il est également décidé de remplacer « [met] », à l'alinéa 2 du texte, par « [met]/[peut mettre] ».

8.7 Définitions de certains termes dans la Convention de Tokyo

8.7.1 En ce qui concerne la période pendant laquelle un aéronef est considéré comme étant « en vol », une délégation d'observateur déclare qu'il ne devrait y avoir qu'une définition mais que la Convention de Tokyo en contient deux. En conséquence, il faudrait procéder à un complément de recherche sur la question avant d'adopter une définition appropriée. La Présidente rappelle que les rédacteurs de la Convention de Tokyo y avaient délibérément inséré deux définitions du même terme dans deux chapitres différents. Il faut donc examiner soigneusement si une définition, si elle est adoptée, devrait s'appliquer à l'intégralité de la Convention. Sur la base de cette considération, le Sous-Comité **décide** d'insérer à l'article II du Flimsy n° 3 la définition du terme « en vol » provenant du paragraphe 2 de l'article 5 de la Convention de Tokyo entre crochets pour analyse future du pour et du contre.

8.7.2 Concernant la définition d'un IFSO, une délégation de membre pense qu'il faudrait suivre la définition de l'Annexe 17. Une autre délégation de membre pense qu'il serait prématuré de rédiger une définition à ce stade. Il est donc **décidé** de mettre la définition entre crochets.

8.7.3 Le Sous-Comité **décide** de mettre entre crochets les définitions des expressions « État de l'exploitant » et « État d'immatriculation » proposées dans le Flimsy n° 2, en attendant la suite du débat.

9. EXAMEN DES TRAVAUX FUTURS

9.1 Le Sous-Comité note qu'il a fait beaucoup de progrès lors de sa deuxième réunion. Sur la base des débats de la réunion, il **autorise** sa Présidente à finaliser le projet de texte à présenter dans le Flimsy n° 3. Ce texte, présenté en **Appendice 5** au présent rapport en tant que Clauses principales du dispositif du projet de Protocole portant amendement de la Convention de Tokyo, devrait être soumis au Comité juridique pour complément d'examen. Bien que le cadre de base du texte du projet de protocole ait été préparé par le Sous-Comité, il est évident que toutes les questions n'ont pas pu être résolues à ce niveau. En conséquence, le projet de protocole contient des options et des crochets. De l'avis du Sous-Comité, certaines questions de politique ne peuvent être décidées qu'au niveau du Comité juridique ou même d'une conférence diplomatique. En conséquence, le Sous-Comité **recommande à l'unanimité** au Conseil de convoquer la 35^e session du Comité juridique pour examiner plus avant la Convention de Tokyo, particulièrement en ce qui concerne la question des passagers indisciplinés.

9.2 Le Sous-Comité décide d'autoriser sa Présidente à approuver le rapport de la réunion et lui exprime ses remerciements.

APPENDICE 1**LISTE DES PARTICIPANTS****MEMBRES**

Afrique du Sud	Mdlalose, B. Ndandini, B.
Arabie saoudite	Almoghraby, A.
Argentine	Luongo, N.
Australie	Reid, J.D.
Canada	Schultz, H. Tachet, J. Zigayer, M. Lalonde, S.
Chili	Lisboa, A. Mena, A. Espinoza-Burgos, C. Binder, J.
Chine	Yang, Y. Zhang, Y. Hu, D. Zhao, J. Chean, K.
Égypte	Mahmoud, A. Aly Ahmed, M. M. Khalil, A. I.
Émirats arabes unis	Piera Valdés, A. J. Al Mutawa, A.
États-Unis	McDonald, S. W. Jennison, M. Burrows, T. Giovanniello, A. Tourtellot, C. Cors, D. Mishulovich, E.

Fédération de Russie	Druzhinin, A. Khakimova, I. Mnishko, V. Pasko, A. Shadrin, V. Mokin, D. Shiyan, D. Malikova, N.
France	Olson, T. Risse, E. Baflast, C. Mezi, E. Gihl, M. F.
Italie	Bardaro, A.
Japon	Sugiyama, H. Asahi, T. Sakamoto, K. Iwasaki, K. Koda, T. Furuhata, M. Fukushiro, T.
Koweït	Gassem, K. R. K. Al Mubarak, B. F. M. Al Ewady, I. O. Al Mansouri, Y. A.
Liban	Eid, S.
Mexique	Mayora, D. M.
République de Corée	Bae, J. Lee, J.-S. Maeng, S. Kim, J.-B. Lee, J. W. Kim, S.-K.
Singapour	Tan, S. H. Kaur, R. Voon, Y. C. D.
Suisse	Cadrian, A. Noël, L.

OBSERVATEURS (États)

Colombie	Muñoz Gómez, A. Bejarano, C.
Indonésie	Nila Sari, M. Mayrianti, C.
Venezuela	Acosta Rodríguez, J.M.

OBSERVATEURS (Organisations internationales)

Association du transport aérien international (IATA)	Gill, M. Herbelles, N. Hocking, A.
Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)	Gaiya, S. M.
Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)	McCarthy, P.

APPENDICE 2**SOUS-COMITÉ SPÉCIAL DU COMITÉ JURIDIQUE POUR
LA MODERNISATION DE LA CONVENTION DE TOKYO,
Y COMPRIS LA QUESTION DES PASSAGERS INDISCIPLINÉS****DEUXIÈME RÉUNION**

Montréal, 3 – 7 décembre 2012

ORDRE DU JOUR DE LA PREMIÈRE JOURNÉE DE LA RÉUNION(Salle de conférences n° 5, 3^e étage, 3 décembre 2012 à 10 heures)

Titre	Documents de référence
1. Allocution d'ouverture du Secrétaire général	
2. Organisation de la réunion	
3. Débats généraux	LC/SC-MOT/2- WP/1 LC/SC-MOT/2- WP/2 LC/SC-MOT/2- WP/3 LC/SC-MOT/2- WP/4 LC/SC-MOT/2- WP/5
4. Examen du Flimsy	LC/SC-MOT/2-Flimsy n°1

APPENDICE 3**SOUS-COMITÉ SPÉCIAL DU COMITÉ JURIDIQUE POUR
LA MODERNISATION DE LA CONVENTION DE TOKYO,
Y COMPRIS LA QUESTION DES PASSAGERS INDISCIPLINÉS****DEUXIÈME RÉUNION**

Montréal, 3 – 7 décembre 2012

LISTE DES DOCUMENTS

LC/SC-MOT/2-WP/1	The Republic of Korea's Legal Responses to Unruly Passengers and the Issue of Extended Jurisdiction (Note présentée par la République de Corée)
LC/SC-MOT/2-WP/2	Background Paper - The Implementation of the Tokyo Convention in Australian Law (Note présentée par l'Australie)
LC/SC-MOT/2-WP/3	(Note présentée par l'Argentine)
LC/SC-MOT/2-WP/4	Municipal Legal Framework for Treatment of Unruly Passengers (Note présentée par les États-Unis)
LC/SC-MOT/2-WP/5	The Views of the International Air Transport Association (IATA) on the Modernisation of the Tokyo Convention 1963 and the Problem of Unruly and Disruptive Passengers (Note présentée par l'IATA)
LC/SC-MOT/2-Flimsy n° 1	Clauses principales du dispositif du projet de Protocole portant amendement de la Convention de Tokyo (Note présentée par la Présidente du Sous-Comité juridique)
LC/SC-MOT/2-Flimsy n° 2	Clauses principales du dispositif du projet de Protocole portant amendement de la Convention de Tokyo (Note présentée par la Présidente du Sous-Comité juridique)
LC/SC-MOT/2-Flimsy n° 3	Clauses principales du dispositif du projet de Protocole portant amendement de la Convention de Tokyo (Note présentée par la Présidente du Sous-Comité juridique)

APPENDICE 4**MODERNISATION DE LA CONVENTION DE TOKYO
(PASSAGER INDISCIPLINÉS)
RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR UNE LISTE D'INFRACTIONS**

À la demande de la Présidente du Sous-Comité spécial du Comité juridique pour la modernisation de la Convention de Tokyo, réuni au siège de l'OACI à Montréal du 3 au 7 décembre 2012, un Groupe de travail a été établi pour examiner la question de savoir s'il faudrait amender l'article 8 et l'article 9 de la Convention de Tokyo pour y inclure des listes d'infractions. Dans le cas de l'article 8, la liste énumérerait des infractions ou actes « moins graves » pouvant rendre le passager passible de débarquement. Dans le cas de l'article 9, la liste énumérerait expressément des infractions graves pour lesquelles il serait obligatoire que l'État d'atterrissage établisse sa compétence.

Contexte

Des responsables de l'Association du transport aérien international (IATA) ont présenté au Groupe de travail une note exposant la nature du problème des passagers indisciplinés et perturbateurs auquel ses membres sont confrontés quotidiennement. En particulier, l'IATA a défini huit types de comportement qui sont source de préoccupation et qui, dans son exposé, méritent des mesures de dissuasion¹.

Analyse

Le Groupe de travail s'est réuni dans l'après-midi du 4 décembre et à nouveau dans l'après-midi du 5 décembre. S'il y a consensus au sein du Groupe de travail sur le fait que les actes de comportement indiscipliné et perturbateur à bord d'aéronefs en vol constituent un problème grave, le Groupe de travail n'est pas en mesure d'appuyer la proposition d'amendements des articles 8 et 9 de la Convention de Tokyo visant à y insérer des listes d'infractions. Ce consensus est basé en partie sur l'avis commun selon lequel, par contraste avec d'autres instruments anti-terroristes de l'OACI comme la Convention de Beijing, il n'est pas souhaité que la Convention de Tokyo criminalise certains comportements à bord d'aéronefs ni qu'elle serve de base d'extradition en ce qui concerne les actes accomplis par des passagers indisciplinés.² En outre, et ce qui est tout aussi important, il a été reconnu qu'il pourrait y avoir de sérieuses difficultés à arriver à des définitions communes de certaines infractions.

Comme solution de rechange, le Groupe de travail appuie l'amendement de l'article 3 de la Convention de Tokyo pour permettre à un « État d'atterrissage » et peut-être aussi à un « État de l'exploitant » d'établir leur compétence pour connaître des conduites décrites au paragraphe 1 de l'article 1^{er} de la Convention de Tokyo à bord d'un aéronef en vol.³ Cette mesure devrait rendre plus vraisemblable que des personnes qui se conduisent de façon indisciplinée seront tenues responsables de leur conduite.⁴

¹ Document OACI LC/SC-MOT/2-WP5, page 2.

² Dans des cas appropriés, les États qui ont des compétences concurrentes pourraient envisager l'extradition de la façon habituelle au niveau bilatéral.

³ D'autres discussions doivent avoir lieu sur le point de savoir s'il convient d'amender plus avant la Convention de Tokyo pour permettre aux « États de nationalité » et aux « États de résidence habituelle » d'établir leur compétence aux fins de connaître de telles conduites.

⁴ Actuellement, la Convention de Tokyo exige d'un « État d'immatriculation » qu'il établisse sa compétence pour connaître de telles conduites.

Pour faire en sorte que l'élargissement du nombre des États qui seraient en mesure de connaître d'un incident de comportement indiscipliné d'un passager constitue un moyen effectif de dissuasion d'une telle conduite, les États doivent être encouragés à revoir leur législation nationale pour faire en sorte qu'ils disposent du cadre législatif nécessaire pour traiter des conduites indisciplinées (identifiées par l'IATA) qui relèveraient du paragraphe 1 de l'article 1^{er} de la Convention de Tokyo.⁵

Conclusion

Opérationnellement, étant entendu que les membres de l'équipage de conduite ne sont pas formés comme responsables en application de la loi ou juristes, il est accepté que si un passager accomplit des actes d'indiscipline et de perturbation à bord d'un aéronef en vol, le commandant d'aéronef peut renvoyer la question aux autorités appropriées d'application de la loi à l'atterrissage. Ces autorités confirmeraient si l'État d'atterrissage peut connaître de la question et, dans l'affirmative, les sanctions criminelles ou administratives appropriées qui pourraient être envisagées. Avec l'élargissement de la compétence à l'État d'atterrissage et peut-être aussi à l'État de l'exploitant, il est plus vraisemblable qu'un type de sanction sera imposé aux passagers indisciplinés. Grâce à cette mesure et à d'autres qui pourraient être prises pour informer les passagers des pénalités auxquelles ils s'exposent pour de tels comportements, il pourrait être possible de réduire l'incidence des actes d'indiscipline et de perturbation, ce qui constitue l'objectif final.

⁵ Dans le cas des infractions plus graves comme les actes de violence commis contre les membres de l'équipage de conduite, des sanctions criminelles pourraient être appropriées, tandis que des mesures administratives ou autres pourraient être appropriées pour d'autres conduites, comme fumer dans les toilettes.

APPENDICE 5**FLIMSY N° 3****CLAUSES PRINCIPALES DU DISPOSITIF DU PROJET DE PROTOCOLE
PORTANT AMENDEMENT DE LA CONVENTION DE TOKYO**

(Texte présenté par le Sous-Comité du Comité juridique)

Article I

Le présent Protocole complète la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 (appelée ci-après « la Convention »), et, entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

[Article II

1. L'article 1, paragraphe 3, de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« 3. Aux fins de la présente Convention :

- a) un aéronef est considéré comme étant « 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 de ce chapitre restent d'application pour les infractions commises et les actes accomplis à bord jusqu'à ce que les autorités compétentes d'un État reprennent la responsabilité de l'aéronef et des personnes et biens à bord ;
- b) « agent de sûreté en vol » signifie [un fonctionnaire]/[une personne] spécialement sélectionné[e], formé[e] et autorisé[e] par le gouvernement de l'État de l'exploitant [et]/[ou] le gouvernement de l'État d'immatriculation à être déployé[e] à bord d'un aéronef dans le but de protéger cet aéronef et ses occupants contre des actes d'intervention illicite ;
- c) « État de l'exploitant » signifie l'État dans lequel l'exploitant a son principal établissement ou, à défaut, sa résidence permanente[.]/[;]
- d) « État d'immatriculation » signifie l'État où est immatriculé l'aéronef. »]

[Article III**Option 1**

À l'**article 3** de la Convention, les **paragraphes 2 bis** et **2 ter** suivants sont ajoutés :

« **2 bis** Tout État contractant est compétent pour connaître des infractions commises ou des actes accomplis à bord d'un aéronef et prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître desdits infractions et actes dans les cas suivants :

- a) en tant qu'État d'atterrissage, si l'aéronef à bord duquel une infraction est commise ou un acte est accompli atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé encore à bord ;
- b) en tant qu'État de l'exploitant, si l'aéronef à bord duquel une infraction est commise ou un acte est accompli est un aéronef loué sans équipage à l'exploitant qui a son principal établissement ou sa résidence permanente dans cet État.

2 ter Tout État contractant est compétent pour connaître des infractions commises ou des actes accomplis à bord d'un aéronef et peut prendre les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître desdits infractions et actes dans les cas suivants :

- a) en tant qu'État de nationalité, si une infraction est commise ou un acte est accompli à bord d'un aéronef [par]/[contre]/[par ou contre] un ressortissant de cet État ;
- b) en tant qu'État de résidence habituelle, si une infraction est commise ou un acte est accompli à bord d'un aéronef par une personne apatride qui a sa résidence habituelle dans le territoire de cet État. »]

Option 2

1. L'**article 3, paragraphe 1**, de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« 1. L'État d'immatriculation[, l'État d'atterrissage, l'État de l'exploitant, l'État de nationalité et l'État de résidence habituelle] est[sont] compétent[s] pour connaître des infractions commises et des actes accomplis à bord. »

2. À l'**article 3** de la Convention, le **paragraphe 2 bis** suivant est ajouté :

« **2 bis.** Tout État contractant [peut aussi prendre]/[prend aussi] les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions commises [ou des actes accomplis] à bord d'un aéronef dans les cas suivants :

- a) en tant qu'État d'atterrissage, si l'aéronef à bord duquel une infraction est commise [ou un acte est accompli] atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé encore à bord ;
- b) en tant qu'État de l'exploitant, si l'infraction est commise [ou l'acte est accompli] à bord d'un aéronef loué sans équipage [au preneur]/[à l'exploitant] qui a son principal établissement ou, à défaut, sa résidence permanente dans cet État ;

- c) en tant qu'État de nationalité si une infraction est commise [ou un acte est accompli] à bord d'un aéronef [par]/[contre]/[par ou contre] un ressortissant de cet État ;
- d) en tant qu'État de résidence habituelle, si une infraction est commise [ou un acte est accompli] à bord d'un aéronef par une personne apatride qui a sa résidence habituelle dans le territoire de cet État. »]

[Article IV

À l'article 6 de la Convention, le paragraphe 3 suivant est ajouté :

Option 1

« 3. Si un agent de sûreté en vol, présent en application d'un accord bilatéral ou multilatéral, est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli, ou est sur le point de commettre ou d'accomplir, à bord de l'aéronef, une infraction ou un acte envisagé à l'article 1, paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de ladite personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires pour protéger la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou biens à bord ou pour maintenir l'ordre et la discipline à bord. »

Option 2

« 3. Si un agent de sûreté en vol, présent en application d'un accord bilatéral ou multilatéral, est fondé à croire qu'une personne a commis, ou est sur le point de commettre, à bord de l'aéronef, un acte d'intervention illicite, il peut prendre à l'égard de ladite personne les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires aux fins de protéger l'aéronef et ses occupants contre des actes d'intervention illicite. »]

[Article V

Option 1

À l'article 10 de la Convention, le paragraphe existant est numéroté « 1 » et le paragraphe 2 suivant est ajouté :

« 2. Aux fins de l'application du paragraphe 1, un agent de sûreté en vol est considéré comme étant un passager. »

Option 2

À l'article 10 de la Convention, les termes « ni un agent de sûreté en vol » sont insérés après les termes « ni un passager, » et avant les termes « ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef ».]

[Article VI

Les paragraphes suivants sont ajoutés en tant qu'article 15 *bis* de la Convention :

« 1. Tout État contractant veille à ce que les actes suivants soient passibles de sanctions pénales ou administratives appropriées s'ils sont accomplis par un passager à bord d'un aéronef en vol :

- a) un acte de violence physique ou une menace d'accomplir un tel acte à l'encontre d'un membre de l'équipage ;
- b) un refus d'obéir à une instruction licite donnée par le commandant d'aéronef ou en son nom aux fins énoncées à l'article 6, paragraphe 1, alinéa a) ou b).

2. Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit de tout État contractant d'instaurer, conformément à sa législation nationale, des sanctions appropriées pour punir d'autres actes d'indiscipline ou de perturbation accomplis à bord par des passagers. »]

[Article VII

Les paragraphes suivants sont ajoutés en tant qu'article 18 *bis* de la Convention :

1. Si le commandant d'aéronef débarque ou remet une personne conformément aux dispositions de l'article 8 ou 9, respectivement, il ne sera pas interdit à l'exploitant de recouvrer auprès de ladite personne des dommages-intérêts pour tout préjudice subi par ledit exploitant suite audit débarquement ou à ladite remise.

2. Le débarquement ou la remise d'une personne en application des dispositions des articles 8 ou 9 respectivement [met]/[peut mettre] fin, conformément au droit national, au contrat de transport conclu entre l'exploitant et ladite personne. L'exploitant n'est tenu responsable d'aucun préjudice subi par ladite personne suite à la résiliation du contrat de transport consécutive audit débarquement ou à ladite remise.]