



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION JURIDIQUE

#### Point 37 : Autres questions à examiner par la Commission juridique

#### PROMOTION DU PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT DE LA CONVENTION RELATIVE AUX INFRACTIONS ET À CERTAINS AUTRES ACTES SURVENANT À BORD DES AÉRONEFS, FAIT À MONTRÉAL LE 4 AVRIL 2014 (PROTOCOLE DE MONTRÉAL DE 2014)

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les incidents causés par des passagers indisciplinés et perturbateurs constituent un problème important qui menace la sécurité et la sûreté des vols. En avril 2014, les États ont reconnu l'importance de ce problème et la nécessité de renforcer les lois internationales lors d'une conférence diplomatique et ils ont approuvé le Protocole de Montréal 2014 (MP14). MP14 amende la Convention de Tokyo de 1963 et offre un cadre plus solide et une plus grande sécurité juridique en donnant aux États les moyens nécessaires pour agir de façon appropriée contre les auteurs de ces inconduites. Toutefois, MP14 n'entrera en vigueur que lorsque 22 États l'auront ratifié.

La présente note demande à tous les États d'accélérer le processus de ratification de MP14 qui contribuera, en conjonction avec les initiatives de l'industrie, à contrer la prévalence et la gravité croissantes des incidents attribuables aux passagers indisciplinés.

**Suite à donner :** Considérant les avantages reconnus apportés par MP14, l'IATA invite l'Assemblée à presser les États membres d'ériger en priorité la ratification de MP14 afin de renforcer les moyens de dissuasion internationaux à l'encontre des comportements indisciplinés et perturbateurs à bord des vols internationaux.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D – Développement économique du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	s.o.
<i>Références :</i>	Doc 10034, <i>Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs</i> , fait à Montréal le 4 avril 2014 Circulaire 288, <i>Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs</i>

<sup>1</sup> Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Les gouvernements, les compagnies aériennes et l'industrie aérienne dans son ensemble ont en commun l'objectif d'assurer la sécurité, la sûreté et l'efficacité des vols commerciaux. Toutefois, les incidents attribuables aux passagers indisciplinés à bord des aéronefs, qui menacent la sécurité et la sûreté, sont devenus un problème important que les compagnies aériennes et les équipages de conduite et de cabine affrontent quotidiennement.

1.2 De plus, le comportement d'une minorité de passagers indisciplinés affecte négativement l'expérience de voyage des autres passagers, cause des perturbations opérationnelles et entraîne des coûts importants pour les compagnies aériennes.

1.3 Les comportements indisciplinés comprennent les assauts à l'endroit d'autres passagers ou des membres d'équipage, le harcèlement ou les abus sexuels, la consommation illégale de narcotique, le refus d'obtempérer aux consignes de sécurité, les menaces qui peuvent affecter la sécurité de l'équipage, des passagers et de l'aéronef, et d'autres types de comportements désordonnés qui vont à l'encontre du bon ordre et de la discipline à bord.

1.4 Depuis 2007, l'IATA recueille des statistiques sur les passagers indisciplinés dans le cadre du Système d'évaluation, d'analyse et d'échange de données sur les tendances de sécurité (STEADES), une base de données de l'IATA qui rassemble des rapports périodiques soumis par 190 compagnies aériennes sur une base volontaire. Il est probable que les statistiques sous-estiment grandement l'ampleur du problème.

1.5 Les statistiques du STEADES sur les incidents attribuables à des passagers indisciplinés en 2014 figurent à l'annexe A. En 2014, il y a eu en moyenne un cas de passager indiscipliné pour 1 289 vols, soit une augmentation par rapport à 2013 où la moyenne était d'un incident pour 1 362 vols. Si on y ajoute les statistiques individuelles des différentes autorités de l'aviation civile et l'information provenant des compagnies aériennes membres, cette donnée suggère que les cas de passagers indisciplinés sont devenus plus fréquents.

1.6 Pour contrer ce problème, l'IATA a proposé une approche exhaustive multi-intervenants comportant les éléments suivants :

- a) *Dissuasion internationale accrue* – en faisant en sorte que les États aient les outils juridiques nécessaires pour imposer des sanctions appropriées, pénales ou autres, afin que les passagers indisciplinés soient tenus de répondre de leur conduite ;
- b) *Prévention et gestion* – en faisant en sorte que les compagnies aériennes et les autres intervenants prennent des mesures pour prévenir les cas d'indiscipline et gèrent efficacement les incidents lorsqu'ils surviennent, au moyen d'orientations, de formation et de partage des meilleures pratiques.

1.7 Les États reconnaissent que l'actuelle Convention de Tokyo de 1963 (TC63) ne fournit plus le cadre juridique suffisant pour traiter le problème des comportements indisciplinés, en raison des lacunes jurisprudentielles et du manque de clarté quant à ce qui constitue une infraction. En conséquence, le Protocole de Montréal de 2014 (MP14) a été adopté par les États lors d'une conférence diplomatique tenue le 4 avril 2014. Ce protocole améliore de façon importante la capacité des États d'étendre la compétence en matière d'infractions à l'État d'origine de l'exploitant et à l'État où se fait l'atterrissage.

1.8 Pour que le Protocole de Montréal de 2014 entre en vigueur, il faut qu'au moins 22 États y adhèrent, l'acceptent ou le ratifient. À ce jour, 30 États ont signé le Protocole et six États (Bahreïn, Congo, Gabon, Guyane, Jordanie et République dominicaine,) l'ont ratifié.

## 2. AVANTAGES

2.1 **Extension de compétence** – un problème clé vient du fait qu'un nombre important de passagers indisciplinés échappent à des poursuites ou à d'autres sanctions juridiques ou économiques pour des raisons de jurisprudence. Dans une enquête représentative menée en 2013 auprès de 50 compagnies aériennes membres de l'IATA, plus de 60 % des répondants ont mentionné le manque de jurisprudence comme cause principale de l'absence de poursuite des passagers indisciplinés une fois l'aéronef parvenu à une destination étrangère. Dans d'autres cas, certains pays n'ont pas les modalités spécifiques dans leurs lois pour permettre l'arrestation et la poursuite des passagers indisciplinés, même lorsqu'il n'y a pas de problème concernant le territoire de compétence.

2.2 TC63 attribue la compétence sur les infractions et autres actes commis à bord d'un aéronef à l'État d'enregistrement de l'aéronef en question. Cela cause des problèmes lorsque le commandant de bord expulse le passager indiscipliné ou le remet aux autorités qui peuvent considérer qu'ils n'ont pas compétence (en tant qu'État d'atterrissage) sur un aéronef enregistré dans un autre État. De même, la police et les autorités de l'État d'enregistrement peuvent être peu concernées par un incident survenu dans un autre pays. Le résultat est que les passagers indisciplinés sont souvent libérés et autorisés à poursuivre leur voyage sans subir de sanctions pour leur conduite.

2.3 MP14 règle le problème des lacunes juridiques en donnant aux États un cadre juridictionnel approprié pour s'occuper des passagers indisciplinés, tout en préservant le pouvoir discrétionnaire de poursuivre. En particulier :

- a) MP14 donne obligatoirement compétence à l'État prévu d'atterrissage (la destination). Toutefois, deux mesures de sauvegarde ont été incluses pour refléter les préoccupations de certains États concernant la sécurité juridique et la proportionnalité. D'abord, l'infraction doit être suffisamment sérieuse, c'est-à-dire menacer la sécurité de l'aéronef ou des personnes et des biens qui s'y trouvent, ou le bon ordre et la discipline à bord. Deuxièmement, l'État d'atterrissage doit examiner si l'infraction en est une dans l'État de l'exploitant ;
- b) MP14 établit la compétence obligatoire de l'État de l'exploitant. Cela tient compte de la tendance croissante vers la location sans équipage, qui fait que l'État d'enregistrement n'est pas nécessairement l'État de l'exploitant.

2.4 **Définition des infractions** – MP14 précise certains comportements qui devraient être considérés, au minimum, comme des infractions et encourage les États à entreprendre les procédures pénales ou juridiques appropriées. Cela comprend les assauts physiques, les menaces de commettre ces assauts à l'endroit d'un membre d'équipage et le refus de se conformer aux directives licites données par le commandant ou en son nom (pour des raisons de sécurité). L'élaboration des types de comportements interdits améliorera la sécurité juridique.

2.5 **Droit de recours** – Les compagnies aériennes doivent habituellement assumer les coûts reliés aux incidents causés par des passagers indisciplinés. Ces coûts peuvent être importants, atteignant dans certains cas plus de 200 000 \$ US. MP14 reconnaît que les compagnies aériennes peuvent avoir le

droit d'exiger un dédommagement pour les coûts subis en raison du comportement d'un passager indiscipliné. La présence de cette clause devrait avoir un fort effet dissuasif.

2.6 S'ajoutant aux mesures opérationnelles déjà mises en place par les compagnies aériennes et les autres intervenants pour prévenir et gérer les cas d'indiscipline, MP14, lorsqu'il sera largement ratifié, constituera une mesure dissuasive plus efficace, en rendant plus claires et applicables les conséquences de ces comportements. Cela rendra l'expérience de voyage aérien plus sûre et agréable pour tous.

### 3. TRAVAUX AFFÉRENTS

3.1 En plus de MP14, la conférence diplomatique a adopté une résolution pressant le Conseil de l'OACI de demander au Secrétaire général de mettre à jour la Circulaire 288 de l'OACI, *Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs*, pour y ajouter une liste plus détaillée des infractions et autres actes, et faire les modifications découlant de l'adoption de MP14.

3.2 En conséquence, le Conseil de l'OACI, lors de la deuxième séance de sa 202<sup>e</sup> session, le 11 juin 2014, a donné instruction au Secrétaire général de mettre à jour la Circulaire 288. À cette fin, le Secrétaire général a mis sur pied un groupe de travail sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés, auquel participent des États et des organisations.

3.3 L'IATA considère que les travaux du groupe de travail sont importants et d'une pertinence critique pour l'ensemble des efforts des États en cette matière. Le groupe de travail examine le modèle actuel de législation contenu dans la Circulaire 288 de l'OACI, de même que d'autres mesures pratiques et administratives que les États pourraient mettre en place pour s'attaquer au problème des comportements indisciplinés à bord des aéronefs. L'IATA a soutenu les efforts du groupe de travail, à la fois dans ses délibérations et en étant l'hôte de la plus récente réunion du groupe de travail à Genève, en Suisse, les 30 et 31 mars 2016.

3.4 L'IATA est heureuse de soutenir les efforts du groupe de travail et attend avec impatience ses recommandations sur la Circulaire 288 de l'OACI.

### 4. SUITE À DONNER

4.1 En élaborant MP14, les États ont reconnu « *la gravité et la fréquence accrues des comportements indisciplinés à bord des aéronefs, pouvant menacer la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens qui s'y trouvent ou compromettre le bon ordre et la discipline à bord* ».

4.2 Tout en reconnaissant la concurrence entre les priorités législatives intérieures, l'IATA presse les États d'accorder la priorité à la ratification de MP14 afin de mettre en place un instrument juridique international qui donnera à la communauté internationale les moyens de traiter plus efficacement le problème des passagers indisciplinés et de prévenir de futurs incidents.

4.3 L'IATA invite l'Assemblée à prier instamment les États d'accorder la priorité à la ratification de MP14, afin de renforcer les mesures dissuasives internationales à l'endroit des comportements indisciplinés et perturbateurs à bord des vols internationaux.