



NOTE DE TRAVAIL

COMITÉ JURIDIQUE — 35^e SESSION

(Montréal, 6 – 15 mai 2013)

Point 2 : Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants

NOTE D'INTRODUCTION

(Note présentée par le Secrétariat)

1. INTRODUCTION

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, à sa 34^e session, le Comité juridique s'est déclaré en faveur de l'institution d'un groupe d'étude qui traiterait de la question des passagers indisciplinés. 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.

2. ACTIVITÉS DU GROUPE D'ÉTUDE DU SECRÉTARIAT

2.1 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.

3. ACTIVITÉS DU SOUS-COMITÉ SPÉCIAL DU COMITÉ JURIDIQUE

3.1 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 par intérim 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 Mme S. H. Tan (Singapour).

3.2 À sa première réunion (22 - 25 mai 2012), se fondant sur un 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. En général, plusieurs délégations ont indiqué qu'elles avaient besoin de plus de temps pour recueillir des renseignements et des données, pour consulter leur État et des parties tierces et pour approfondir l'étude des questions en jeu.

3.3 Du 3 au 7 décembre 2012, à sa deuxième réunion, le Sous-Comité a poursuivi l'examen des questions qu'il avait recensées à sa première réunion. Pour ce qui est de la compétence, il avait précédemment été d'avis que l'inclusion et l'exercice des compétences de l'État de l'exploitant et de l'État d'atterrissage contribuerait 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. Le Sous-Comité a conservé ces deux possibilités pour que le Comité juridique puisse se prononcer à leur sujet.

3.4 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. Ces dispositions sont conservées entre crochets pour complément d'examen.

3.5 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.

3.6 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.

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

3.8 Le Sous-Comité a étudié les éventuelles formes que pourrait prendre l'amendement de la Convention de Tokyo. Il recommande que s'il est finalement décidé de l'amender, les modifications fassent l'objet d'un protocole supplémentaire plutôt que d'une nouvelle convention autonome. Pour faciliter les futurs travaux, le Sous-Comité a rédigé les « clauses principales du dispositif du projet de Protocole portant amendement de la Convention de Tokyo » qui figurent dans l'**Appendice** à la présente note.

3.9 Le Sous-Comité a conclu que les travaux en cours devraient 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 était manifeste que toutes les questions ne pourraient pas être résolues à son niveau, raison pour laquelle le projet de protocole contient des options et des passages entre crochets. Certaines questions de politique pouvaient seulement être réglées au niveau du Comité juridique, voire d'une conférence diplomatique. Le Sous-Comité a donc recommandé unanimement au Conseil de convoquer la 35^e session du Comité juridique pour poursuivre l'examen de la Convention de Tokyo, en portant une attention particulière à la question des passagers indisciplinés.

3.10 Les rapports des deux réunions du Sous-Comité peuvent être consultés à l'adresse <http://www.icao.int/secretariat/legal/LC-SC-MOT2/Pages/default.aspx>.

4. DÉCISIONS DU CONSEIL

4.1 À la deuxième séance de sa 198^e session, le 20 février 2013, le Conseil a décidé de faire tenir la 35^e session du Comité juridique du 6 au 15 mai 2013 avec le statut de session spéciale.

5. DÉCISION DU COMITÉ JURIDIQUE

5.1 Le Comité juridique est invité

- 1) à prendre acte de la présente note de travail et
- 2) à examiner le projet de texte qui figure à l'**Appendice**.

APPENDICE

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 et actes commis 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] et 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] sur 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 ou des actes commis 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 ou un acte est commis atterrit sur son territoire avec le présumé contrevenant encore à bord ;
- b) en tant qu'État de l'exploitant, si l'aéronef à bord duquel une infraction ou un acte est commis 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 ou des actes commis 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 ou un acte est commis à bord d'un aéronef [par] / [contre] / [par ou contre] un ressortissant dudit État ;
- b) en tant qu'État de résidence habituelle, si une infraction ou un acte est commis à bord d'un aéronef par une personne apatride qui a sa résidence habituelle dans le territoire dudit 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 et l'État de nationalité et l'État de résidence habituelle] est/[sont] compétent[s] pour connaître des infractions et actes commis 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 [ou actes] commis à bord d'un aéronef dans les cas suivants :

- a) en tant qu'État d'atterrissage, si l'aéronef à bord duquel une infraction [ou un acte] est commis atterrit sur son territoire avec le présumé contrevenant encore à bord ;

- b) en tant qu'État de l'exploitant, si l'infraction [ou l'acte] est commis 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 ledit État ;
- c) en tant qu'État de nationalité si une infraction [ou un acte] est commis à bord d'un aéronef [par] / [contre] / [par ou contre] un ressortissant dudit État ;
- d) en tant qu'État de résidence habituelle, si une infraction [ou un acte] est commis à bord d'un aéronef par une personne apatride qui a sa résidence habituelle dans le territoire dudit 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 est sur le point de commettre, 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, en ce 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, en ce 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 commis par un passager à bord d'un aéronef en vol :

- a) un acte de violence physique ou une menace de commettre 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 de bord 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 commis 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 de bord 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 à la suite d'un tel débarquement ou d'une telle 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 ne peut être tenu responsable de tout préjudice subi par ladite personne à la suite de la résiliation du contrat de transport consécutive à un tel débarquement ou à une telle remise.]
