



COMITÉ JURIDIQUE — 35^e SESSION

(Montréal, 6 – 15 mai 2013)

Point 7 : Rapport sur les travaux de la session

PROJET DE RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE LA 35^e SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE

Paragraphe 2:1 à 2:22 du projet de rapport du Comité juridique sur le point 2 de l'ordre du jour.

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

2:1 Le Rapporteur, M. A. Piera, présente les grandes lignes de son rapport qui figure à l'Appendice 4 du Rapport de la première réunion du Sous-Comité (LC/SC-MOT). La **Présidente du Sous-Comité**, M^{me} Siew-Huay Tan, présente alors les rapports des deux réunions de ce Sous-Comité qui se sont tenues respectivement en mai et décembre 2012 (LC/SC-MOT et LC/SC-MOT/2), rapports qui, rappelle-t-elle, sont résumés dans la note LC/35-WP/2-1 du Secrétariat, auquel est joint un projet du texte à examiner.

2:2 À la suite de ces deux présentations, le Président annonce qu'il a l'intention d'organiser les délibérations en quatre volets : compétence, infractions, immunité et agents de sûreté en vol (IFSO). Des questions diverses seront traitées après les déclarations générales des délégations.

2:3 Toutes les délégations se félicitent des travaux réalisés jusqu'à présent et conviennent que le projet de texte présenté par le Sous-Comité constituera une base excellente pour les délibérations. Plusieurs délégations indiquent que leur État a déjà adopté une législation nationale pour combler certaines lacunes de la Convention de Tokyo mais ils en appuient la modernisation car un régime international cohérent est nécessaire. D'autres délégations qui n'ont pas adopté pareille législation nationale estiment qu'un régime international aiderait à combler certaines de ces lacunes en l'absence de toute compétence sur les délinquants étrangers à bord d'aéronefs étrangers.

2:4 Un observateur qui représente 240 grands transporteurs aériens réguliers informe que ses données font ressortir que les comportements indisciplinés ont augmenté régulièrement et constamment depuis 1963, et plus particulièrement depuis cinq ans, la moyenne actuelle étant d'un incident par 1 200 vols. Du fait aussi que la jurisprudence récente met en doute l'immunité du commandant de bord, cet observateur est convaincu que la Convention de Tokyo doit être modernisée pour prévenir ces actes antisociaux, en plus des mesures opérationnelles décrites dans la note LC/35-WP/2-3 que les transporteurs aériens doivent adopter. Pour ce qui est de l'aspect juridique de la question, cet observateur rappelle les points de vue avancés dans la note LC/35-WP/2-2 et mentionne que les travaux que le Comité doit entreprendre présentent une occasion unique de moderniser la Convention de Tokyo en créant ainsi un régime solide et robuste.

2:5 La plupart des États estiment que l'addition de nouvelles compétences, en particulier celles de l'État de l'exploitant et de l'État d'atterrissage, renforcerait le régime établi par la Convention de Tokyo. Un nombre assez élevé de ces États se déclarent en faveur de compétences obligatoires pour éviter que certains actes demeurent impunis, alors que d'autres préféreraient que ces compétences soient facultatives, l'un d'eux mentionnant que ses statistiques démontraient de fait une diminution des comportements perturbateurs depuis plusieurs années. Plusieurs États doutent de l'intérêt de prévoir toutes ces compétences, car d'autres moyens non pénéaux de dissuasion des actes perturbateurs n'ont pas été assez bien étudiés. Un État avance aussi qu'il faudra examiner la question des compétences concurrentes si des compétences supplémentaires sont introduites.

2:6 Plusieurs délégations mentionnent aussi le critère temporel, en indiquant qu'il faut établir si le principe des moteurs en service, qui détermine que la Convention de Tokyo est applicable quand l'aéronef est en vol, doit être réconcilié avec celui de la fermeture des portes qui établit la compétence du commandant de bord.

2:7 Pour ce qui est de l'insertion d'une liste d'infractions, plusieurs délégations estiment que pareille liste améliorerait l'universalité du régime de Tokyo. Certaines sont favorables à l'idée d'une liste

générique ou d'une liste limitée aux infractions les plus graves alors que d'autres préfèrent une liste beaucoup plus détaillée. D'autres délégations enfin s'opposent à l'idée de toute liste.

2:8 La question des IFSO fait aussi l'objet d'observations de nombreuses délégations, dont certaines mettent en doute l'utilité de les mentionner dans la Convention de Tokyo ; il est jugé qu'il serait préférable de traiter le statut et l'autorité des IFSO à l'échelon bilatéral. Inversement, plusieurs délégations se déclarent favorables à ce que la Convention de Tokyo reconnaisse l'existence des IFSO dont il est déjà fait mention dans l'Annexe 17 de la Convention de Chicago et dans le Manuel de sûreté de l'OACI, car ils ne sont ni des membres d'équipage ni des passagers et, par conséquent, il convient de bien préciser leur statut par rapport à celui du commandant de bord ainsi que leur immunité.

2:9 Le droit de recours et les sanctions monétaires sont à nouveau examinés, ce qui soulève la question des dédommagements associés au détournement des vols et au débarquement et à la remise des auteurs de l'infraction, en plus de la nécessité d'examiner l'annulation des contrats de transport conclus avec eux. Plusieurs délégations mentionnent la nécessité de préserver les principes juridiques bien établis tels que le respect de la légalité et d'éviter les mesures arbitraires frappant le passager indiscipliné.

2:10 De nombreuses délégations soulignent l'acceptation pratiquement universelle de la Convention de Tokyo qui rend nécessaire une solution à valeur ajoutée qui n'irait toutefois pas à l'encontre de l'esprit et de l'intention d'un régime accepté dans le monde entier. Parallèlement, il est généralement admis que la question des passagers indisciplinés ne figurait pas parmi les toutes premières considérations à l'esprit des auteurs de la Convention de Tokyo, il y a 50 ans. Pour ce qui concerne les mesures non pénales mentionnées précédemment, une délégation suggère d'introduire dans le contrat de transport des dispositions sur les conséquences d'un acte d'indiscipline de la part d'un passager.

2:11 Rappelant les deux options présentées pour **l'Article III figurant à l'Appendice de la note LC/35-WP/2-1**, le Président invite les délégations à faire savoir 1) si elles sont en faveur de la **compétence de l'État d'atterrissage** et 2) si pareille compétence devrait être obligatoire ou facultative. Dans ce contexte, la Présidente du Sous-Comité explique que les deux options diffèrent en ce sens que l'Option 1 confère à l'État d'atterrissage et à l'État de l'exploitant une compétence obligatoire tout en donnant la latitude d'ajouter les compétences de l'État dont l'auteur de l'infraction ou la victime a la nationalité et de l'État du domicile habituel. Selon l'Option 2, toutes ces justifications des compétences sont présentées d'une manière telle qu'elles pourraient être facultatives ou obligatoires.

2:12 Au cours du débat qui suit, un grand nombre de délégations indiquent qu'elles sont en faveur de la compétence de l'État d'atterrissage à titre obligatoire.

2:13 Un observateur rappelle que l'élargissement obligatoire de la compétence de l'État d'atterrissage au niveau des traités permettrait le mieux de faire en sorte qu'un comportement inacceptable ne demeurerait pas impuni. Cette délégation explique que l'État intéressé continuerait d'avoir la latitude de poursuivre ou de ne pas poursuivre l'auteur de l'infraction. Un nombre assez élevé de délégations qui s'expriment sur ce point partagent ce sentiment général concernant l'élargissement obligatoire de la compétence de l'État d'atterrissage, plusieurs d'entre elles soulignant que les comportements graves qui mettent en danger la sécurité d'un vol ne devraient pas demeurer impunis. De l'avis de ces délégations, l'Option 1 décourage plus les comportements indisciplinés alors que l'Option 2 représente simplement le statu quo, du fait que dans plusieurs États les législateurs ont déjà élargi les compétences juridictionnelles à celle de l'État d'atterrissage. Un des défenseurs de cette manière de penser rappelle deux cas récents qui ont impliqué plus de 600 passagers et qui ont eu des conséquences économiques graves pour le transporteur intéressé, pour lesquelles il a été dédommagé par des passagers indisciplinés. Cette délégation dit que l'État d'atterrissage a la possibilité de faire rapidement la lumière

sur les faits et de recueillir les témoignages appropriés. Cette délégation fait observer que si l'article 3 de la Convention de Tokyo est amendé, il faudra apporter des modifications corrélatives aux articles 13, alinéa 5), et 16. Une autre délégation partage ce point de vue. Une autre encore qui appuie l'Option 1 note que la compétence de l'État d'atterrissage a été établie dans la Convention de Montréal de 1971 pour la répression d'actes illicites et dans d'autres instruments.

2:14 Plusieurs délégations ne sont pas en faveur de la compétence obligatoire de l'État d'atterrissage, l'un d'entre eux se demandant si elle aurait des avantages proportionnels au renforcement perçu de ses effets dissuasifs. Cette délégation soulève aussi la question de savoir quel régime juridique s'appliquerait à l'égard de l'infraction commise si la compétence de l'État d'atterrissage est obligatoire. Cette délégation estime que la mention des responsabilités dans le contrat de transport pourrait constituer un moyen de dissuasion efficace. Une autre délégation partage ce sentiment, estimant que les principes juridiques généraux tels que l'égalité devant la loi et l'absence de tout arbitraire dans les mesures d'application de la loi pourraient être compromis s'il est décidé que la compétence de l'État d'atterrissage sera obligatoire. Dans ce contexte, cette délégation estime que si certains comportements peuvent être acceptables dans un État, ils peuvent être entièrement inacceptables dans l'État d'atterrissage. Une des délégations qui n'est pas favorable à l'élargissement de la compétence suggère de maintenir tel quel l'article 3 de la Convention de Tokyo ou, au maximum, d'envisager une disposition facultative uniquement en cas d'infractions graves ou criminelles. Citant son expérience, une autre délégation estime que le nombre d'incidents provoqués par des comportements d'indiscipline survenant à bord d'aéronefs de son État diminue et elle préfère donc que toute nouvelle compétence soit seulement facultative. Au cas où une nouvelle compétence obligatoire de l'État d'atterrissage serait prescrite dans le nouvel instrument, il faudrait régler le problème des compétences concurrentes.

2:15 De l'avis d'une autre délégation, l'Option 1 constitue un écart structural par rapport à la Convention de Tokyo. Elle estime que la compétence de l'État d'atterrissage qui est proposée serait même plus large que la compétence initiale de l'État d'immatriculation consacrée dans la Convention de Tokyo car cette option couvrirait aussi les « actes » et non seulement les « infractions ». Partageant ce sentiment, une autre délégation exprime l'avis que puisque l'Option 2 est compatible avec la structure de la Convention de Tokyo, elle devrait servir de point de départ des délibérations. Pour cette délégation, l'État d'atterrissage joue un rôle clé dans la solution de tout incident, étant donné le caractère éphémère de l'auteur de l'infraction et l'accès aisé aux éléments de preuve. Trois autres délégations préfèrent l'Option 2, l'une d'entre elles exprimant l'avis que l'État d'atterrissage peut seulement avoir un lien très ténu avec l'incident en cause, si bien qu'il n'est pas souhaitable d'obliger cet État à exercer sa compétence et à traiter avec les conséquences des poursuites nécessaires au lieu de se limiter à l'autoriser à se charger de ses poursuites.

2:16 Se déclarant en faveur de l'Option 1 au sujet de l'élargissement obligatoire des bases de la compétence à l'État d'atterrissage, une délégation souligne qu'elle éliminerait la lacune juridictionnelle existant dans la Convention de Tokyo, que la poursuite des auteurs des infractions serait facilitée en raison de l'accès immédiat à l'auteur d'un acte et que l'efficacité de la Convention serait universellement renforcée. Une autre délégation, tout en appuyant cette déclaration, comprend aussi la réticence de certaines délégations à être en faveur d'une compétence obligatoire de l'État d'atterrissage, surtout quand un État d'atterrissage prescrit des peines plus sévères que celles de l'État dont l'auteur de l'acte a la nationalité. Cette délégation suggère une exception à la compétence de l'État d'atterrissage quand l'État de nationalité demande l'extradition d'un de ses ressortissants accusé d'indiscipline, bien qu'il soit admis que l'article 16, alinéa 2), de la Convention de Tokyo tel qu'il est rédigé actuellement va à l'encontre de cette exception. Trois délégations conviennent que cette proposition devrait faire l'objet d'un complément d'étude pour permettre à certains États d'abandonner leurs réserves à l'égard de la compétence obligatoire de l'État d'atterrissage. Une délégation note que l'article 13, alinéa 5), de la Convention de Tokyo oblige

de fait l'État qui met en détention l'auteur de l'acte d'en notifier l'État d'immatriculation et l'État dont la personne détenue a la nationalité ainsi que tout autre État intéressé ; cette délégation suggère de plus la possibilité d'une compétence conjointe, les États en cause décidant entre eux lequel devrait exercer sa compétence dans une situation donnée.

2:17 Indiquant que la compétence de l'État d'atterrissage est consacrée dans son droit national, une autre délégation souligne l'importance d'une compétence obligatoire de l'État d'atterrissage et de maintenir parallèlement la compétence première de l'État d'immatriculation figurant dans la Convention de Tokyo étant donné que c'est là un des principes fondamentaux du droit aérien international. La compétence de l'État d'atterrissage est cruciale pour combattre l'indiscipline et il faudrait considérer qu'elle élimine une lacune de « l'application de la loi » plutôt qu'une lacune « juridictionnelle ». Cette délégation est de plus d'avis que les États qui n'ont pas exercé la compétence de l'État d'atterrissage continueront probablement de le faire si cette compétence est facultative, alors que pour d'autres États, l'application de cette disposition doit être obligatoire pour qu'ils puissent consacrer cette compétence dans leur législation. Cette délégation met en garde contre la possibilité de confondre la compétence obligatoire avec la latitude qu'a un État de poursuivre l'auteur présumé d'une infraction.

2:18 Deux délégations demandent au Secrétariat de leur préciser ce qui constituerait des compétences obligatoires et facultatives et l'ampleur de la latitude du procureur. Le Secrétariat explique que la compétence obligatoire exigerait que la loi d'un État lui permette d'exercer sa compétence, alors que la compétence facultative donnerait à l'État la latitude de promulguer ou de ne pas promulguer une loi lui permettant d'exercer sa compétence. Que la compétence soit obligatoire ou non, les États dont la loi consacre la compétence de l'État d'atterrissage peuvent toujours décider de ne pas tenter des poursuites dans toutes circonstances particulières.

2:19 Une délégation peut appuyer l'une ou l'autre de ces deux options tant que l'État d'atterrissage a une compétence obligatoire, sans laquelle l'efficacité de la modernisation de la Convention de Tokyo serait sapée. Cette délégation souligne la différence entre la compétence obligatoire et la latitude du procureur découlant de l'explication donnée par le Secrétariat. Une autre délégation suggère qu'il faudrait éviter d'utiliser les termes « obligatoire » et « facultative » afin d'éliminer les différences concernant la compétence et qu'il faudrait mettre l'accent sur la nécessité de donner à la magistrature d'un État le pouvoir de connaître des cas d'indiscipline de passagers.

2:20 Commentant la note LC/35-WP/2-4, un observateur se déclare en faveur de la compétence obligatoire de l'État d'atterrissage.

2:21 Plusieurs délégations, dont le droit national consacre actuellement la compétence de l'État d'atterrissage, sont favorables à l'Option 2, avec une compétence facultative de cet État, et elles mentionnent, parmi d'autres raisons, que beaucoup plus d'États pourraient accepter cette option ce qui augmenterait les chances qu'elle soit ratifiée. Appuyant l'Option 2 elle aussi, une autre délégation fait observer qu'il ne serait pas économiquement possible pour de nombreux États d'exercer la compétence de l'État d'atterrissage, et que cette option devrait faire l'objet d'un complément d'étude. Cette même délégation estime que cette option ne créerait pas une lacune juridictionnelle et que la compétence facultative des États d'atterrissage n'aurait pas pour effet de laisser passer impunément les actes d'indiscipline. Une autre délégation est d'avis que, dans sa forme actuelle, il n'existe aucune lacune juridictionnelle dans la Convention de Tokyo.

2:22 Une délégation, appuyée par deux autres, note qu'il est important de préserver la structure de la Convention de Tokyo et que l'expansion des bases de la compétence pourrait avoir pour effet d'augmenter le nombre de modifications corrélatives qu'il faudrait apporter à la Convention.