



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

Les paragraphes 2:23 à 2:71 du projet de rapport du Comité juridique portent sur le point 2 de l'ordre du jour.

2:23 **Résumant** le débat, le Président note qu'un consensus écrasant s'est dégagé en faveur de la compétence de l'État d'atterrissage. Quelques délégations qui s'opposaient à toutes modifications de l'article 3 de la Convention de Tokyo ont déclaré qu'elles peuvent s'accommoder de la compétence facultative de l'État d'atterrissage mentionnée dans l'Option 2. Le Président note un certain appui et aucune opposition à la proposition du paragraphe 2:15 relative à une exception à la compétence de l'État d'atterrissage quand l'État dont l'auteur de l'acte a la nationalité demande l'extradition d'un de ses ressortissants accusé d'indiscipline, et il indique que cette proposition appelle un complément d'étude. La compétence obligatoire de l'État d'atterrissage serait donc mentionnée dans le projet de protocole, sans crochets. Le Président note que les deux rédactions de l'article III du projet de protocole n'ont guère fait l'objet d'observations. Il a toutefois été mentionné que l'une ou l'autre de ces deux rédactions devrait respecter la structure actuelle de l'article 3 et demeurer harmonisée avec lui, et le Président demande donc au groupe de rédaction de tenir compte de cette nécessité dans la poursuite de son examen de la question.

2:24 Le Comité examine ensuite la **compétence de l'État de l'exploitant**. De nombreuses délégations appuient sa compétence obligatoire étant donné le nombre croissant d'aéronefs loués dans le monde actuel, situation qui n'existait pas en 1963 et qui est mise en relief dans la note LC/35-WP/2-2. Une délégation note l'exemple des aéronefs immatriculés dans les pays de l'Union européenne pour des raisons juridiques et économiques, l'État de l'exploitant étant pratiquement inconnu, en particulier des passagers, ce qui jouerait en faveur de la compétence de l'État de l'exploitant pour bien préciser la situation juridique et traduire la réalité moderne. Une délégation souligne que si la compétence de l'État de l'exploitant est acceptée, ou bien l'article 16 de la Convention de Tokyo devra être ajusté en conséquence ou alors une disposition pourra être ajoutée en vertu de laquelle l'État d'immatriculation transférerait certains de ses pouvoirs à l'État de l'exploitant, conformément à l'article 83 *bis* de la Convention de Chicago. Appuyant la compétence obligatoire de l'État de l'exploitant, un observateur rappelle les points mentionnés aux paragraphes 2.7 à 2.11 de la note LC/35-WP/2-2.

2:25 Plusieurs délégations peuvent s'accommoder aussi bien de la compétence obligatoire de l'État de l'exploitant que de sa compétence facultative. Parmi les délégations qui lancent une note de prudence à l'égard de la compétence de l'État de l'exploitant, l'une rappelle ses observations relatives à la compétence de l'État d'atterrissage, en mentionnant les problèmes qui existent quand l'État de l'exploitant est partie à un instrument juridique international, leurs effets sur une relation régie par le droit civil et les problèmes corrélatifs qui pourraient se présenter dans les États de droit civil où sont domiciliées d'importantes entreprises de location. Une autre délégation estime que le fait d'imposer aux États la compétence de l'État de l'exploitant constitue une mesure d'ingérence à laquelle il ne faudrait recourir que quand toutes les autres possibilités ont été épuisées. Cela étant dit, cette délégation pourrait s'accommoder de la compétence facultative de l'État de l'exploitant mentionnée dans l'Option 2 ou de la possibilité que la Convention de Tokyo tienne dûment compte de l'exploitation d'aéronefs appartenant à une compagnie aérienne ou loués par elle, ce qui n'entraînerait pas nécessairement un élargissement de la compétence.

2:26 Dans la poursuite du débat sur la compétence de l'État de l'exploitant, de nombreuses délégations sont d'avis que le cadre juridique devrait traduire l'évolution des pratiques de l'aviation. C'est pourquoi il faudrait amender la Convention de Tokyo pour établir que cette compétence serait obligatoire. D'autres délégations estiment au contraire qu'elle devrait être facultative. Plusieurs délégations sont d'avis que la question de la compétence de l'État de l'exploitant n'est pas aussi évidente que celle de l'État d'atterrissage. Rien n'a été dit jusqu'à présent pour démontrer que l'établissement d'une telle compétence est nécessaire pour traiter la question des passagers indisciplinés. Il n'a pas été jugé tout aussi important de modifier le régime juridique pour régler des problèmes dont il n'a pas été démontré qu'ils sont causés par un manque de compétence. De plus, l'élargissement de la compétence n'entraîne pas

nécessairement une augmentation des poursuites intentées contre les passagers indisciplinés. Une délégation fait observer que l'article 3, paragraphe 3, n'interdit pas l'établissement d'autres compétences en application du droit national. Toute nouvelle disposition établissant une compétence facultative pourrait être erronément interprétée comme limitant l'effet de ce paragraphe.

2:27 **Résumant** les délibérations, le Président dit que l'inclusion dans le projet de protocole d'une disposition sur la compétence de l'État de l'exploitant a recueilli un appui général. La majorité des délégations ont estimé que l'établissement d'une telle compétence devrait être obligatoire. Aucun crochet ne devrait donc entourer les dispositions relatives à pareille compétence. Parallèlement, il sera mentionné dans le rapport du Comité que certaines délégations ont exprimé des réserves à ce sujet.

2:28 Le Comité examine ensuite **d'autres bases de compétence**, notamment la compétence territoriale, la compétence de l'État dont les victimes ou les auteurs présumés ont la nationalité, ainsi que celle de l'État de résidence habituelle des auteurs présumés.

2:29 Une délégation déclare que la compétence territoriale devrait être explicitement mentionnée dans le projet de protocole. D'autres estiment que dans le contexte des passagers indisciplinés, il faudrait mettre l'accent sur l'État d'immatriculation, sur l'État d'atterrissage et sur l'État de l'exploitant. Rien n'indique en général que, dans la pratique, la compétence territoriale présente des difficultés.

2:30 Plusieurs délégations appuient la compétence facultative de l'État dont les victimes ou les auteurs présumés ont la nationalité. Une délégation répète que l'article 3, paragraphe 3, couvre toutes les compétences facultatives et qu'il n'est donc pas justifié de la mentionner davantage.

2:31 Très peu de délégations s'étant exprimées sur ce sujet, le Président propose et le Comité **convient** que la disposition concernant la compétence de l'État de nationalité figure entre crochets et soit renvoyée au Comité de rédaction qui en précisera la formulation. Il est convenu qu'il n'est pas nécessaire de mentionner les questions de la compétence territoriale et de la compétence de l'État de résidence habituelle, aucun appui n'ayant été exprimé à ce sujet.

2:32 Dans ce contexte, le Président annonce que le **Comité de rédaction** se compose des États suivants : Australie, Brésil, Canada, Congo, Émirats arabes unis, États-Unis, France, Jamaïque, Japon, Liban, Nigéria, République de Corée et Singapour. L'Association du transport aérien international (IATA) et l'Union internationale des assureurs aéronautiques (IUAI) sont invitées à participer aux travaux du Comité en qualité d'observateurs. Un délégué de l'Australie devrait présider le Comité.

2:33 Une délégation observe que l'article 4 de la Convention de Tokyo mentionne uniquement la compétence pénale, alors que dans le projet de protocole il est question de sanctions administratives.

2:34 Dans les cas où il peut y avoir des compétences multiples, et pour veiller à ce que la coordination de régimes juridiques différents soit assurée, il est suggéré d'ajouter au projet de protocole un article 3 *bis* rédigé comme suit :

« Si un État contractant qui exerce sa compétence au titre de l'article 3 a été averti, ou a appris de toute autre manière, qu'un ou plusieurs autres États contractants ont engagé une enquête, des poursuites ou une procédure judiciaire en raison d'une même conduite, ces États doivent, selon qu'il convient, se consulter mutuellement en vue de coordonner leurs actions. »

2:35 Appuyant cette addition, plusieurs délégations estiment qu'elle pourrait dissiper certaines préoccupations relatives à un chevauchement des compétences. Une délégation propose de remplacer l'expression « selon qu'il convient » par « être encouragés à » pour laisser une certaine latitude aux États. Il est rappelé que la plupart des infractions visées ne sont pas très graves et n'entraîneraient pas l'engagement d'une procédure d'extradition complexe.

2:36 En l'absence de toute opposition à ce projet de disposition, le Comité décide de le renvoyer au Comité de rédaction qui est chargé de présenter un texte plus peaufiné, s'il y a lieu.

2:37 Le Comité examine alors les **infractions éventuelles** qui devraient être visées par le projet de protocole. La Présidente du Sous-Comité explique que le Sous-Comité a initialement examiné une liste des infractions afin d'établir des dénominateurs communs pour l'élargissement de la compétence de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant. Au cours de cet examen, il est apparu au Sous-Comité qu'il lui était extrêmement difficile de se mettre d'accord sur le contenu de cette liste. En fin de compte, le Sous-Comité décide de ne pas dresser une telle liste des infractions mais propose à sa majorité d'ajouter à la Convention de Tokyo un article 15 *bis* se lisant comme suit :

« 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. »

La plupart des membres du Sous-Comité ont estimé que les alinéas a) et b) ci-dessus décrivaient une conduite et ne constituaient pas une liste d'infractions.

2:38 Appuyant la déclaration ci-dessus de la Présidente du Sous-Comité, une délégation explique que l'article 15 *bis* vise à être un compromis pour satisfaire ceux qui préfèrent et ceux qui ne préfèrent pas qu'une liste d'infractions soit dressée. Il est noté qu'en raison de nuances culturelles différentes, les normes de comportement varient d'un État à l'autre. L'article 15 *bis* pourrait servir à démontrer que certains actes irrévérencieux visant les membres d'équipage ne sont pas tolérables dans tous les pays. L'article 15 *bis* a été libellé de manière à éviter les chevauchements avec les dispositions d'autres conventions. Plusieurs délégations appuient ce point de vue en mentionnant que les actes qui nuisent à la sécurité des aéronefs ou des personnes à leur bord devraient donner lieu à des sanctions.

2:39 Une autre délégation s'oppose à tout effort qui aurait pour effet de transformer la Convention de Tokyo en un autre instrument d'incrimination; il est indiqué que l'article 15 *bis* constitue, en substance, une liste d'infractions. La Convention de Tokyo a fait ses preuves pendant 50 ans et elle a été reprise dans diverses lois nationales. Il convient de ne pas la modifier témérairement du simple fait que les comportements indisciplinés causent des préoccupations. Les actes répréhensibles commis à bord d'aéronefs pourraient être décrits dans des éléments indicatifs, par exemple dans une mise à jour de la Circulaire 288 de l'OACI. Cette délégation note de plus que l'article 15 *bis* chevaucherait en partie les

dispositions de conventions existantes adoptées sous les auspices de l'OACI. Par exemple, l'acte de violence physique mentionné à l'alinéa a) fait peut-être double emploi avec l'article 1, paragraphe 1, alinéa a) de la Convention de Montréal de 1971, et avec l'article correspondant de la Convention de Beijing de 2010. Si une liste d'infractions figure dans le protocole portant amendement à la Convention de Tokyo, plusieurs mesures de sauvegarde, par exemple une disposition excluant l'application de la Convention aux activités militaires, devraient aussi y être insérées. Plusieurs délégations appuient cette position.

2:40 Une délégation exprime des réserves concernant la nécessité de l'article 15 *bis* proposé pour le projet de protocole à la Convention de Tokyo. La délégation indique qu'elle partage les préoccupations déjà soulevées ; à savoir que les infractions décrites dans l'article 15 *bis* recouvrent celles qui sont déjà traitées dans la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Convention de Montréal, 1971), la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing, 2010) et le *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing, 2010). Notant que nombre des délégations qui ont pris la parole ont indiqué que les comportements décrits dans l'article 15 *bis* étaient déjà criminalisés au titre des dispositions de leur législation nationale, la délégation émet l'avis que la question des passagers indisciplinés, sur laquelle porte l'article 15 *bis* de toute évidence, est un des cas où les États négligent d'exercer leur compétence en cas d'infraction, plutôt qu'un cas où ils ne criminalisent pas des infractions données.

2:41 Une autre délégation retient trois lacunes du projet d'article 15 *bis*. Premièrement, la délégation indique que la Convention de Tokyo fait partie d'un ensemble d'instruments, notamment la Convention de Montréal de 1971, la Convention de Beijing de 2010 et le Protocole de Beijing de 2010, qui visent déjà les comportements décrits dans l'article 15 *bis*. Deuxièmement, il est noté que, du fait que les éléments des infractions aux lois pénales varient en fonction des lois nationales, l'article 15 *bis* ne serait pas d'application uniforme à l'échelle mondiale. Troisièmement, la délégation déclare qu'étant donné qu'aucune liste ne peut être exhaustive, il y aura inévitablement des infractions qui n'y figureront pas ; il serait donc préférable de ne pas inclure une telle liste.

2:42 Une délégation fait observer que dans la mesure où la révision proposée de la Convention de Tokyo étendrait la compétence de l'État d'atterrissage et celle de l'État de l'exploitant aux infractions commises et à certains autres actes accomplis à bord des aéronefs, il faut se pencher sur la question de savoir si cette compétence accrue s'appliquerait aux infractions décrites dans l'article 1 ou à celles décrites dans l'article 15 *bis* ou à celles décrites dans les deux articles. Deuxièmement, la délégation souligne que même si l'article 15 *bis* rend obligatoire que certains actes soient passibles de sanctions pénales ou administratives appropriées, ce ne sont pas tous les États qui appliquent de prétendues sanctions administratives de cette manière ; par conséquent, il faut des précisions sur le type de sanctions administratives auxquelles on peut s'attendre. Troisièmement, selon la délégation, « un acte de violence physique ou une menace de commettre un tel acte à l'encontre d'un membre de l'équipage » est un élément figurant déjà dans les infractions visées par la Convention de Beijing de 2010 et, ainsi, l'adoption de l'article 15 *bis* entraînerait un chevauchement de la Convention de Tokyo révisée et de la Convention de Beijing en ce qui concerne ces infractions. En dernier lieu, la délégation se reporte à la formulation du paragraphe 1, alinéa b) de l'article 15 *bis* proposé et laisse entendre qu'afin de justifier l'inclusion de ce texte, il faudrait clairement préciser qu'il doit y avoir un risque pour la sécurité de l'aéronef. La délégation propose le texte révisé suivant :

- a) 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), *et susceptible de mettre en danger la sécurité de l'aéronef*. (en romain dans le texte)

2:43 Le Président appelle l'attention sur le régime de sanctions civiles (administratives) des États-Unis d'Amérique. Il fait remarquer qu'il croit que les éléments indicatifs de l'OACI « sous-utilisent » les sanctions administratives, mais il se demande en même temps si une Convention de Tokyo révisée est le véhicule qui convient pour favoriser le recours aux sanctions civiles.

2:44 Une délégation note que même si les États qui appuient l'inclusion d'une liste d'infractions dans le projet de protocole recherchent généralement l'harmonisation et la réciprocité de traitement en ce qui concerne ces infractions, les observations formulées laissent entendre que la criminalisation des actes énumérés dans l'article 15 *bis* proposé était déjà harmonisée dans une large mesure, étant donné la reconnaissance de ces infractions dans les lois nationales des États. La délégation fait savoir qu'elle comprend la proposition des États qui ne veulent pas faire de la Convention de Tokyo révisée une « Convention de criminalisation ». Dans cet esprit, elle présente une nouvelle proposition de compromis contenant les éléments suivants :

a) Reformuler l'article 15 *bis* dans le sens du texte suivant :

« Chaque État contractant est encouragé à veiller à ce que toute personne qui commet une infraction ou accomplit un acte visé à l'article 1, paragraphe [1]/[1, alinéa b)], en particulier, qui compromet la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord, fasse l'objet de sanctions criminelles ou administratives appropriées. »

b) Le Comité juridique recommande que la Conférence diplomatique, si elle est convoquée/quand elle sera convoquée, adopte une résolution demandant à l'OACI de mettre à jour la Circulaire 288, au besoin avec l'appui, par exemple, d'un groupe ad hoc formé de représentants parmi les États participants à la Conférence, pour inclure une liste d'actes indisciplinés qui sont couramment accomplis à bord des aéronefs et que les États parties devraient envisager de criminaliser au titre de leur loi nationale.

2:45 Comme suite à cette intervention, une délégation exprime ses réticences à délibérer sur un projet de texte précis en séance plénière et propose la formation d'un petit groupe d'« amis du Président » chargé de travailler sur cette question. Elle propose également que la mention de sanctions administratives dans l'article 15 *bis* proposé tienne compte de la diversité des systèmes juridiques des différents États. La délégation émet également l'avis que l'objectif du projet de protocole est de traiter des passagers indisciplinés, et que les comportements des passagers indisciplinés n'atteignent pas tous un degré où ils menacent la sécurité de l'aéronef ; ainsi, l'objectif du protocole ne serait pas atteint avec le texte révisé déjà proposé.

2:46 Le président est d'avis que, pour aller de l'avant, les délibérations devraient se concentrer sur la question fondamentale de savoir si oui ou non le caractère de l'instrument projeté devrait être modifié pour tenir compte de la criminalisation de certains actes ou comportements.

2:47 D'autres délégations formulent différentes opinions, certaines étant généralement en faveur de l'inclusion de l'article 15 *bis* (ou d'un texte semblable), quelques-unes s'opposant à cette inclusion, d'autres encore étant en faveur de la révision du texte dans le sens qui a été proposé au paragraphe 2:44 ci-dessus, ou encore en faveur du retrait de cet article du projet de protocole et de son inclusion dans une révision de la Circulaire 288 de l'OACI. Il est significatif que plus d'une délégation ait pris la parole pour faire valoir que le texte de l'article 15 *bis* devrait être modifié de manière qu'il s'applique aux « personnes » à bord de l'aéronef par opposition aux « passagers » seulement.

2:48 **Résumant** le débat, le Président estime que, sur la question fondamentale de savoir si le caractère du projet d'instrument devrait ou non être modifié pour tenir compte de la criminalisation de certains actes ou comportements (à savoir par l'inclusion de l'article 15 *bis* ou d'un texte semblable), il n'y a pas de consensus entre les délégués, ni dans un sens ni dans l'autre. Il déclare que c'est peut-être là un résultat approprié étant donné que la question du caractère fondamental de l'instrument n'est pas en elle-même une question juridique, mais une question de politique ; il indique que, comme tel, le texte de l'article 15 *bis* sera présenté ultérieurement à une conférence diplomatique pour décision.

2:49 Le Comité **est convenu** de créer un petit groupe chargé d'examiner des améliorations à apporter au projet d'article 15 *bis* sans toutefois se pencher sur la question fondamentale de savoir si oui ou non l'article 15 *bis* devrait être inclus dans le texte du projet de protocole. Ce groupe, présidé par la Jamaïque, est composé des délégations suivantes : Argentine, Chine, Colombie, Équateur, France, Jamaïque, Japon, Singapour et IATA.

2:50 Ayant conclu les délibérations sur l'article 15 *bis*, le **Président** demande des déclarations générales sur la question des **IFSO**. Les déclarations formulées par les délégations présentent différents aspects. Une délégation est d'avis que l'inclusion de la question des IFSO nécessite un nouvel instrument séparé. Trois autres délégations sont d'avis que les IFSO sont une réalité moderne et que, si le Comité devait produire une Convention de Tokyo révisée qui ne traite pas des IFSO, la Convention ne pourrait pas à juste titre être considérée comme une modernisation de l'instrument.

2:51 Certaines délégations saisissent l'occasion de présenter leur opinion sur des sujets précis concernant les IFSO ; par exemple, deux délégations demandent instamment que les IFSO agissent uniquement à la demande et sous l'autorité du pilote commandant de bord. Une autre délégation est d'avis contraire et fait valoir que l'autorité de l'IFSO est complémentaire à celle du pilote commandant de bord et qu'elle n'y est pas soumise ni opposée. Dans cette optique, la délégation affirme qu'un IFSO, chargé par son gouvernement de superviser les mesures de répression prises en réaction à des incidents à bord de l'aéronef et nécessitant un degré d'autonomie pour réagir selon les besoins à de simples perturbations de l'ordre et de la discipline susceptibles de dégénérer en intervention illicite, doit avoir l'autorité d'agir de manière unilatérale (à savoir, sans que le pilote commandant de bord le demande ou l'autorise).

2:52 Certaines délégations ne voient pas la nécessité d'introduire des dispositions concernant les IFSO dans la Convention de Tokyo parce que leurs activités, en particulier leurs pouvoirs et immunités, sont déjà traitées dans le cadre d'arrangements bilatéraux ou multilatéraux conclus entre les États. Une délégation propose qu'il serait plus approprié que les questions concernant les IFSO soient réglementées dans un instrument international distinct, autre que la Convention de Tokyo. Une autre délégation, qui est appuyée, propose que la question des IFSO soit inscrite au programme des travaux du Comité juridique pour pouvoir être examinée séparément et indépendamment de la Convention de Tokyo.

2:53 Plusieurs délégations déclarent que leur État a conclu des accords bilatéraux avec d'autres États ou promulgué une législation nationale concernant les IFSO. Certaines expliquent que la mise en œuvre de leur programme d'IFSO n'a soulevé aucune difficulté qui aurait exigé la formulation de dispositions complémentaires dans un instrument international tel que la Convention de Tokyo.

2:54 Plusieurs délégations peuvent appuyer l'inclusion de dispositions sur les IFSO dans le projet de protocole, à condition qu'elles soient compatibles avec l'Annexe 17, qu'elles se reportent uniquement à des actes d'intervention illicite et qu'elles n'obligent pas les IFSO à maintenir le bon ordre et la discipline à bord. Plusieurs délégations estiment nécessaire de poursuivre l'examen du rôle des IFSO, certaines notant que dans leur État, ce rôle est limité à l'intervention dans les cas les plus graves, par exemple le détournement d'un aéronef et le terrorisme. Certaines craignent que si le rôle des IFSO est

élargi pour qu'ils puissent traiter de cas mineurs, cela exposera leur présence à bord, ce qui nuira à son secret ou à son caractère discret. Plusieurs délégations qui peuvent accepter l'inclusion de dispositions sur les IFSO, si la majorité des délégations la souhaitent ou si elles doivent faire un choix, se déclarent en faveur du texte figurant dans l'Option 2 de l'article IV figurant à l'Appendice de la note LC/35-WP/2-1. Alors que plusieurs délégations jugent nécessaire de définir les actes d'intervention illicite, d'autres pensent qu'ils sont déjà assez bien définis dans l'Annexe 17.

2:55 Les délégations favorables à l'inclusion dans la Convention de Tokyo de dispositions relatives aux IFSO expriment l'avis que ces derniers ne peuvent être considérés comme étant des passagers ou des membres d'équipage. Elles avancent que les IFSO ont un statut spécial différent de celui des passagers ou des membres d'équipage en raison de leur formation, des règles de leur engagement et du fait qu'ils sont des employés de l'État qui ne sont pas dans la même chaîne de commandement que les membres d'équipage. Une autre délégation précise que la mention des IFSO dans la Convention de Tokyo ne signifierait pas qu'ils auraient une immunité absolue car ils seraient tenus d'agir raisonnablement.

2:56 Le Président propose que l'examen de cette question se poursuive, après toutes les déclarations générales, les délégations se prononçant alors sur la reconnaissance du statut et sur la portée des fonctions des IFSO, sur leurs immunités et sur les définitions, dans cet ordre. Tout en notant qu'aucun consensus ne s'est encore dégagé pour établir s'il faudrait mentionner les IFSO dans la Convention de Tokyo, le Président indique que plusieurs délégations y sont opposées alors que d'autres pourraient l'accepter si la formulation de cette disposition leur convient. Parallèlement, une nette majorité pourrait appuyer l'inclusion d'une disposition sur les IFSO, à condition qu'elle constitue une confirmation du statu quo à prendre en considération de la mise à jour de la Convention de Tokyo. De plus, une nette majorité préfère que l'examen porte sur le texte de l'Option 2. Le Président note alors que, d'après les renseignements que plusieurs délégations ont fournis au Comité, beaucoup d'États précisent les fonctions des IFSO et leurs activités dans le cadre de leurs arrangements bilatéraux et parfois multilatéraux. C'est pourquoi il propose que la question de la portée des fonctions des IFSO pourrait consister à déterminer s'il devrait leur être interdit par la convention amendée d'aider à maintenir l'ordre et la discipline à bord.

2:57 Indiquant qu'elle a du mal à accepter ce qui, selon le Président, constituerait l'opinion dominante sur la mention des IFSO dans la Convention de Tokyo, une délégation propose qu'il soit procédé à un vote pour établir décisivement le point de vue majoritaire sur cette question.

2:58 Après avoir rappelé que le Comité procède habituellement par consensus, le Président note que conformément à la Règle 31 du Règlement intérieur du Comité, toute proposition de vote majoritaire doit être faite par une délégation et appuyée par une autre. Le Président conclut que cette procédure n'ayant pas été respectée et qu'un grand nombre de délégations s'étant exprimé en faveur de la poursuite de l'examen de la question, la meilleure façon d'établir les positions des délégations consiste à poursuivre l'examen des questions en jeu.

2:59 Une délégation demande à nouveau qu'on lui précise les fonctions et responsabilités qui seraient confiées aux IFSO et le cadre dans lequel ils s'en acquitteraient. Répondant à cette question, une délégation explique que chaque État a la latitude de fixer l'ampleur des fonctions et des responsabilités qui lui conviennent, qu'elles aient une vaste portée obligeant les IFSO à réagir à toute infraction commise à bord d'un aéronef ou qu'elles se limitent à certains actes ou infractions. Cette délégation explique de plus que le cadre dans lequel les IFSO s'acquitteraient de ces responsabilités pourrait être fixé en trois couches différentes, c'est-à-dire au niveau des lois nationales, d'arrangements bilatéraux ou multilatéraux et d'un instrument international tel que la Convention de Tokyo. Cette délégation dit qu'elle préfère la portée la plus large des responsabilités qui serait définie dans un instrument international, ce qui donnerait

aux différents États la latitude de choisir la portée la plus idéale de ces responsabilités pour les IFSO qui pénétreraient dans leur territoire.

2:60 À la demande d'une délégation, la Présidente du Sous-Comité informe le Comité qu'à sa dernière réunion, le Sous-Comité, tout en notant que l'emploi des IFSO s'est généralisé au cours des ans, a conclu qu'il faudrait envisager de les mentionner dans la Convention de Tokyo. Toutefois, l'opinion du Sous-Comité ayant été partagée sur la question de savoir s'il était possible, aux fins de définir leur droit à l'immunité, de classer les IFSO parmi les passagers, un consensus s'est dégagé en faveur du renvoi de la question au Comité juridique sous la forme de deux options entre crochets telles qu'elles figurent au paragraphe 8.5.6 du Rapport de la réunion.

2:61 Une délégation note que les IFSO n'étaient pas prévus lorsque la Convention de Tokyo a été adoptée. Les IFSO étaient donc traités comme des passagers et ne bénéficiaient pas de la protection adéquate pour agir sans l'autorisation du pilote commandant de bord. C'est pourquoi la délégation déclare qu'elle est en faveur de donner aux IFSO la reconnaissance et la protection dont ils ont grand besoin. Le **Président** note qu'il revient à chaque État de décider s'il veut avoir un programme d'IFSO et de la portée de leurs fonctions; pour le Comité, la première question est de déterminer s'il convient que la version révisée de la Convention de Tokyo couvre les fonctions et les responsabilités des IFSO, et dans quelle mesure.

2:62 Lors des débats qui ont suivi, la plupart des délégations qui ont pris la parole appuient l'idée que le projet de protocole devrait couvrir les fonctions et les responsabilités de l'IFSO; par contre, les avis sont partagés sur son rôle. Par exemple, une délégation propose que les fonctions et les responsabilités d'un IFSO comprennent le maintien du bon ordre et de la discipline à bord de l'aéronef en vol; une autre délégation souhaite que les fonctions et les responsabilités de l'IFSO soient considérées de façon plus restreinte, de manière à n'autoriser son intervention que pour arrêter les conduites qui peuvent compromettre la sécurité du vol; tandis qu'une autre délégation définirait le rôle de l'IFSO de manière encore plus étroite, pour qu'il soit uniquement de prévenir l'« intervention illicite » telle qu'elle est définie dans l'Annexe 17 à la Convention de Chicago. En l'absence d'autres demandes, le **Président** fait un **résumé préliminaire** des débats, indiquant que l'opinion prédominante est que la modernisation de la Convention de Tokyo impose la reconnaissance de l'existence de l'IFSO comme une catégorie particulière d'acteur à bord de l'aéronef et que la plupart des États appuient un emploi restreint des IFSO, conformément à l'Annexe 17.

2:63 Pour ce qui est des « immunités » de l'IFSO, une délégation invite instamment le Comité à se concentrer non pas sur les « immunités » *per se*, mais plutôt sur la « protection », la délégation prétendant que l'IFSO devrait bénéficier des mêmes protections que celles qui sont accordées aux pilotes, membres d'équipage et passagers, lorsqu'il agit dans les limites de ses fonctions, c'est-à-dire lorsqu'il répond aux menaces graves contre la sécurité de l'aéronef. La délégation souligne par ailleurs qu'une version révisée de la Convention de Tokyo doit reconnaître l'existence de l'IFSO comme une catégorie distincte d'acteur à bord de l'aéronef. Cette position est généralement partagée par plusieurs des délégations qui prennent la parole sur cette question.

2:64 Le Comité prend note de la suggestion que le mot « protection » serait préférable à celui d'« immunités » qui peut être mal interprété.

2:65 Divers points de vue sont exprimés sur la détermination du rôle primordial des IFSO : est-il de prendre des mesures raisonnables contre un acte envisagé à l'article 1, paragraphe 1, de la Convention de Tokyo (Option 1) ou de protéger l'avion d'actes d'intervention illicite contre l'aviation civile (Option 2), comme il est indiqué dans le projet d'article IV de la note LC/35-WP/2-1 qui propose

une révision éventuelle de l'article 6 de la Convention de Tokyo, en ajoutant un nouveau paragraphe 3 à la disposition. Plusieurs délégations appuient l'Option 2, qui reconnaît qu'un IFSO doit prendre des mesures raisonnables contre un acte d'intervention illicite. De l'avis de ces délégations, l'option devrait également s'appliquer à l'article 10 de la Convention et les articles 6 et 10 devraient être lus en parallèle et les deux dispositions prises en compte également aux fins d'amendement. Une délégation propose d'élargir la portée des fonctions de l'IFSO pour couvrir, dans le sens générique, la sécurité des aéronefs mis en danger par une conduite délibérément illicite. D'autres délégations sont d'avis que la responsabilité de l'IFSO devrait se limiter à réagir aux actes d'intervention illicite.

2:66 Il est noté que l'IFSO et l'acte d'intervention illicite sont déjà définis dans l'Annexe 17 à la Convention de Chicago, où les responsabilités de l'IFSO sont liées aux actes d'intervention illicite. Le Comité note en outre qu'il est également fait mention de l'intervention illicite dans d'autres documents de l'OACI (Doc 9713 et Doc 8973). Toutefois, quelques délégations estiment que le terme « intervention illicite » devrait être défini, car la définition figurant dans l'Annexe 17 ne cadre pas avec le concept d'un IFSO à bord d'un aéronef en vol.

2:67 Quant à la protection offerte à l'IFSO, les avis sont partagés, certaines délégations appuyant la protection alors que d'autres pensent que les IFSO devraient être traités comme toute autre personne devant assumer la responsabilité de ses actes et que la primauté du droit devrait prévaloir. Le Comité note que si la première opinion devait l'emporter, il pourrait être nécessaire de déterminer si, à défaut de la responsabilité de l'IFSO, le transporteur pourrait être tenu responsable. Une délégation est d'avis que, puisque l'aviation traverse de nombreuses cultures et frontières, la conduite des IFSO pourrait être considérée selon ces critères.

2:68 Dans le cadre de ces débats, une délégation soulève la question de la phase de remise des gaz d'un vol, invitant le Comité à s'y pencher, ainsi que sur les définitions possibles du statut juridique des IFSO, de leur rôle et de leurs responsabilités. Le Président est invité à cet égard à établir un groupe de travail spécial afin d'apporter un peu de clarté à ces domaines mal définis. Une autre délégation propose que le Comité examine la manière dont les articles 6 et 10 de la Convention sont liés et que l'expression « en vol » (“in flight”) ayant été redéfinie dans la Convention de Beijing sur la base de la définition originale figurant dans la Convention de La Haye, il serait peut-être nécessaire maintenant d'introduire la notion de « en vol » dans les travaux du Comité. La délégation signale en outre que le paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention de Tokyo stipule que tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans l'autorisation du commandant d'aéronef, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord, et elle propose de clarifier le sens du mot « raisonnable » dans le contexte de son applicabilité au titre de la Convention, pour ce qui est du droit civil et criminel.

2:69 Le Président déclare que l'interdépendance entre l'IFSO et l'expression « en vol » pourrait être examinée lorsque le Comité étudiera toutes les définitions. Pour ce qui est de la demande d'établir un groupe de travail spécial pour apporter plus de clarté aux définitions et à l'expression « en vol », le Président craint qu'un tel groupe n'aura pas le temps de terminer ses travaux et de soumettre son rapport à l'examen du Comité.

2:70 À la demande de plusieurs délégations, qu'un groupe de travail spécial soit établi pour apporter plus de clarté aux domaines non définis, il est décidé de mettre sur pied un tel groupe.

2:71 Dans son **résumé**, le Président déclare qu'en l'absence de consensus sur les questions débattues, il a dû se fonder sur la prépondérance des opinions sur les sujets suivants :

- a) Les IFSO doivent être classés dans un groupe spécial distinct, ce qui reflète le statu quo ;
- b) La définition de l'IFSO devrait être aussi proche que possible de celle qui figure dans l'Annexe 17 ;
- c) La portée des fonctions des IFSO en ce qui concerne les interventions illicites devrait être limitée ;
- d) Les IFSO devraient participer à la sécurité de l'aéronef et à celle des passagers à bord ;
- e) Les États devraient pouvoir autoriser leurs IFSO à riposter aux menaces contre l'ordre et la discipline à bord ;
- f) Les IFSO devraient bénéficier au moins de la même protection que celle accordée aux passagers à bord.