



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

1. Paragraphe 2:72 à 2:89 du projet de rapport du Comité juridique sur le Point 2 de l'ordre du jour.

2:72 Le Président annonce la composition des **Amis du Groupe de travail du Président sur les IFSO** : Afrique du Sud, Canada, Chili, Colombie, États-Unis, Fédération de Russie, France, Jamaïque, Japon, Liban, Mexique et Singapour, la présidence étant assurée par la France. Le groupe a pour mandat de spécifier plus en détail les rôles et fonctions des IFSO.

2:73 Le Président des **Amis du Groupe de travail du Président sur la refonte de l'article 15 bis** présente le rapport du groupe, lequel est joint au présent rapport (**Appendice D**). Le groupe a formulé deux recommandations pour parvenir à une harmonisation : tout d'abord, un remaniement du libellé de l'article 15 *bis* pour les raisons énoncées dans son rapport, puis, l'idée qu'une conférence diplomatique, s'il est décidé/lorsqu'il sera décidé d'en convoquer une, adopte une résolution demandant à ce que l'OACI actualise la Circulaire 288 pour y inclure une liste des actes d'indiscipline qui surviennent couramment à bord d'aéronef, pour lesquels les États seraient encouragés à prendre des dispositions pénales ou administratives dans le cadre de leur législation nationale. Concernant la première recommandation, le Président du Groupe de travail rappelle les points saillants qui sous-tendent la reformulation par le groupe de l'article 15 *bis*, à savoir éviter le chevauchement entre les infractions citées dans le projet d'article avec celles citées dans d'autres instruments de sûreté de l'aviation, parvenir à un compromis entre les États qui privilégient une liste d'infractions et ceux qui s'y opposent, et remplacer la formulation contraignante du début de l'article par une formulation plus souple afin d'encourager les États à introduire des procédures pénales ou administratives, notamment contre les infractions et actes mentionnés au paragraphe 1, alinéas a) et b). Le Président explique que le groupe a choisi de conserver l'expression « membre d'équipage » plutôt que « toute personne » à l'article 1, alinéa a), de façon à préserver un lien avec l'incidence sur la sécurité de l'aviation civile. En ce qui concerne la deuxième recommandation, le groupe a décidé de ne pas classer les six infractions proposées pour la Circulaire 288, laissant plutôt cette tâche à la législation interne des États.

2:74 Le Président du Comité juridique demande des avis sur l'incidence et la formulation des révisions apportées par le groupe à l'article 15 *bis*. Une délégation s'oppose à l'inclusion du paragraphe 1 de l'article 15 *bis* dans la Convention de Tokyo et appuie la suppression des crochets utilisés pour le paragraphe 2 afin de préserver la latitude des États d'introduire, selon leur législation nationale, des sanctions/mesures pour punir les actes d'indiscipline ou de perturbation accomplis à bord d'un aéronef. Une délégation déclare qu'elle appuie la refonte quant au fond mais demande si l'expression « est encouragé à » au début du paragraphe 1 correspond à la terminologie habituelle employée dans les traités et avance que le mot « peut » serait plus approprié. Une autre délégation propose que les mots « ou l'équipage » soient ajoutés après « le commandant d'aéronef » au paragraphe 1, alinéa b) pour bien indiquer qui donne l'instruction. Il est entendu que le texte de l'article 15 *bis* tel que refondu par le groupe sera renvoyé au Comité de rédaction pour examen, et que ce dernier tiendra aussi compte des propositions de formulation mentionnées ci-dessus.

2:75 La deuxième recommandation ne fait l'objet d'aucune objection ; une délégation propose de resserrer le texte concernant la perturbation de la paix et du calme/le désordre provoqué par toute personne à bord, de façon à éviter d'englober par exemple le fait de réveiller quelqu'un pour quitter son siège. En réponse à une délégation qui demande des éclaircissements sur la procédure prévue dans la deuxième recommandation, en consultation avec le Secrétaire, le Président confirme que le Comité recommandera au Conseil de l'OACI que la Conférence diplomatique adopte une résolution demandant à l'Organisation d'actualiser la Circulaire 288.

2:76 Souhaitant revenir sur la question de la compétence, une délégation exprime, avec le soutien d'une autre délégation, sa profonde préoccupation concernant l'approche adoptée jusqu'ici par le Comité, qui consiste à maintenir entre crochets certaines dispositions sur lesquelles il n'y a eu aucun consensus, par exemple les dispositions relatives aux IFSO et l'article 15 *bis*, alors que les crochets ont été supprimés pour d'autres dispositions au sujet desquelles il n'y a pas eu non plus de consensus clair, à savoir en ce qui concerne les compétences obligatoires de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant. Cette délégation demande que les crochets soient remis pour la compétence obligatoire et que la compétence optionnelle soit réintroduite, également entre crochets. La délégation qui appuie cette idée souligne de plus l'importance des compétences optionnelles qui offrent aux États la possibilité d'introduire et d'appliquer ces compétences, avec pour effet qu'un nouvel instrument aura plus de chance de succès et sera largement ratifié. Cette délégation insiste pour dire que le fait de demander que les deux options soient mises entre crochets constitue un rappel au règlement et une question de cohérence dans les travaux du Comité juridique.

2:77 Le Président répond à la préoccupation mentionnée ci-dessus en déclarant que lorsqu'il y a prépondérance d'appui dans un sens, comme c'est le cas pour les compétences clés obligatoires de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant, il a décidé que seraient supprimés les crochets afin de faire avancer les questions et de bien indiquer au Conseil que le Comité a fait des progrès. Il déclare de plus qu'on est trop avancé dans les travaux pour rouvrir des questions de fond et qu'il préfère ne pas rouvrir les délibérations ou remettre les crochets en question. Bien que ne souhaitant pas rouvrir les délibérations, la délégation qui fait cette proposition désire que soit consigné au procès-verbal le fait qu'elle n'est pas en accord avec l'idée de soumettre les compétences obligatoires de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant à une Conférence diplomatique, et que les projets de dispositions obligatoires et optionnelles devraient être placés entre crochets en vue d'améliorer la possibilité que les négociations soient couronnées de succès à la Conférence.

2:78 Le Président demande ensuite à la Présidente du Sous-Comité de présenter la question des **dédommagements et recours enchâssés dans l'article 18 bis** à l'article VII du projet de protocole. Renvoyant le Comité au paragraphe 8.6 du rapport sur LC/SC-MOT/2, la Présidente signale qu'un certain nombre de membres du Sous-Comité sont d'avis que le projet d'article 18 *bis* pourrait servir à dissuader les comportements indisciplinés, tandis que d'autres estiment que la Convention de Tokyo n'est pas l'endroit approprié pour aborder cette question et qu'une telle disposition pourrait en fait violer les droits des passagers, notamment le droit de poursuivre leur voyage au titre de l'article 15 de la Convention. La Présidente note que le paragraphe 1 du projet d'article 18 *bis* constitue une disposition optionnelle en ce sens qu'« il n'est pas interdit » de recouvrer des dommages-intérêts, option qui dépend de la législation nationale, l'État devant autoriser un tel recours. Le paragraphe 2 est relativement obligatoire en ce sens que lorsqu'un contrat de transport est annulé en vertu d'une législation nationale, l'exploitant n'est pas tenu responsable de tout préjudice subi par une personne suite à la résiliation du contrat de transport consécutive à un débarquement ou à une remise.

2:79 Les délégations ont des avis divergents concernant le projet d'article 18 *bis*, paragraphe 1. Parmi celles qui appuient son inclusion, se reportant à l'article 37 de la Convention de Montréal de 1999, une délégation propose d'ajouter les mots « en vertu des dispositions contenues dans la législation nationale, tel que prévu au paragraphe 2 ». Appuyant cette dernière, une autre délégation déclare qu'elle pourrait accepter le texte obligatoire du paragraphe 1 étant donné qu'une mesure qui n'est pas expressément interdite serait de fait autorisée dans les législations civiles d'Amérique latine. Une autre délégation appuie le paragraphe 1 avec beaucoup de conviction pour garantir la meilleure possibilité de succès aux mesures prises par les exploitants contre les passagers indisciplinés et pour éviter que les dispositions permettant des recours dans les contrats de transport ne soient jugées comme abusives par les cours de justice. Avec plusieurs autres délégations, cette délégation souligne l'importance de la possibilité

d'un tel recours dans un instrument juridique international, car elle donnerait plus de poids à ce dernier. Plusieurs délégations appuient le paragraphe 1 comme étant juste et équitable.

2:80 Appuyé par un autre observateur et citant les raisons exprimées dans la note LC/35-WP/2-2, paragraphes 5.1 à 5.4, un observateur émet l'opinion que bien que le droit de recours contre les passagers indisciplinés puisse être couvert dans le contrat de transport d'un exploitant, ce droit n'est pas toujours un fait étant donné les différences entre les législations nationales et les interprétations contractuelles.

2:81 Parmi les délégations qui s'opposent à l'inclusion de l'article 18 *bis*, paragraphe 1, une délégation estime que ce paragraphe constitue une « solution à la recherche d'un problème » en ce sens qu'elle ne voit pas de preuve claire d'un problème concret qui ne pourrait être réglé avec succès ailleurs, à savoir de préférence dans le contrat de transport. Plusieurs délégations partagent ce point de vue, certaines insistant même sur le fait que la question serait traitée de façon plus appropriée dans une législation nationale. Suivant ce raisonnement, une délégation qui a précédemment soutenu l'inclusion de la disposition en question durant la LC/SC-MOT/2, déclare qu'elle pourrait accepter sa suppression. Une délégation déclare que l'article 18 *bis* est inutile aux fins de sa juridiction étant donné que ses cours de justice décideraient de toute manière de compensations, à moins que l'accusé soit disculpé.

2:82 Dans son **résumé**, signalant que les vues concernant l'article 18 *bis*, paragraphe 1, sont également divisées, le Président décide que les crochets seront maintenus.

2:83 Le Comité examine ensuite l'article 18 *bis*, paragraphe 2, concernant la résiliation du contrat de transport.

2:84 Un certain nombre de délégations déclarent qu'elles seront favorables à l'inclusion d'une clause donnant au transporteur le droit de résilier le contrat de transport, deux d'entre elles exprimant le point de vue selon lequel cette clause devrait demeurer optionnelle grâce à l'utilisation du mot « peut ». L'une des délégations qui appuient l'inclusion d'une telle clause déclare que le contrat de transport devrait être résilié au cas où un atterrissage imprévu a lieu suite à une infraction grave. Une délégation ayant qualité d'observateur déclare que le transporteur aérien devrait automatiquement être libéré de l'obligation de transporter le passager indiscipliné vers sa destination ultime, sauf instruction contraire dans la législation nationale ; il demande que cette stipulation fondée sur les traités soit prévue pour éviter les refus de demandes d'embarquement. Un autre observateur déclare que les compagnies aériennes ne devraient pas être civilement responsables de respecter leurs obligations en matière de droit public.

2:85 Un bon nombre de délégations se disent réticentes à incorporer une telle clause dans la Convention de Tokyo. Elles considèrent qu'il s'agit là d'une question de droit du contrat et de liberté de contrat qu'il serait préférable de régler dans le contrat ou les conditions de transport. Une de ces délégations exprime le sentiment que la Convention de Tokyo ne prévoit déjà aucun obstacle à la résiliation du contrat de transport en conformité avec les modalités du contrat. Faisant valoir que dans la plupart des cas un passager indiscipliné ferait l'objet de mesures de contrainte et serait transporté à la destination prévue, une délégation exprime l'avis que l'État où l'aéronef dérouté atterrirait ne devrait pas avoir à prendre à sa charge le coût de la poursuite du voyage de la personne intéressée. À ce sujet, il est expliqué que la décision de dérouter ou de ne pas dérouter un aéronef appartient ultimement au commandant de l'aéronef.

2:86 Dans son **résumé** sur ce sujet, le Président note que les délégations opposées à l'inclusion de la clause en question sont largement plus nombreuses que celles qui l'appuient. Il est donc **décidé** de supprimer le projet d'article 18 *bis*, paragraphe 2.

2:87 Le Comité porte ensuite son attention sur la **définition de l'expression « en vol »** qui se trouve dans l'article 2 de l'Appendice à la note LC/35-WP/2-1. À cet égard, la Présidente du Sous-Comité juridique rappelle que la Convention de Tokyo contient deux définitions différentes de cette expression (l'une dans l'article 1, paragraphe 3 et l'autre dans l'article 5, paragraphe 2) et que la définition proposée utilise l'interprétation plus large tirée de l'article 5, paragraphe 2, de la Convention de Tokyo.

2:88 Lors des délibérations qui font suite, une délégation observe qu'à la troisième ligne du texte proposé l'expression « de ce chapitre » devrait être remplacée pour s'assurer que la définition s'applique à la totalité de la Convention. Ce point est repris dans diverses interventions et il est décidé de renvoyer la question au Comité de rédaction, étant entendu qu'il n'y a par ailleurs aucune opposition concernant l'inclusion de cette définition.

2:89 Quant aux propositions concernant la définition des expressions « **État de l'exploitant** » et « **État d'immatriculation** », plusieurs États sont d'avis que ces définitions ne sont pas nécessaires, deux d'entre elles indiquant que la Convention de Tokyo les a laissés sans définition et que cela n'a posé aucun problème. D'autres délégations sont d'avis que l'inclusion de ces définitions serait utile, en particulier en ce qui concerne l'« État de l'exploitant ». À la lumière des avis exprimés, le Comité **convient** de conserver entre crochets les définitions proposées des deux expressions.