



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Sûreté aérienne – Politique

INTENSIFICATION DE LA LUTTE MONDIALE CONTRE LES COMPORTEMENTS DES PASSAGERS INDISCIPLINÉS ET PERTURBATEURS

(Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile au nom de 54 États africains²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La multiplication des incidents impliquant des passagers indisciplinés et perturbateurs constitue une menace importante pour la sécurité, la sûreté et la continuité des opérations. Ce type de comportement n'est pas seulement préoccupant à bord des aéronefs en plein vol, mais s'étend aux aéroports, où des actes perturbateurs peuvent endommager les infrastructures, mettre en danger le personnel aéroportuaire et les passagers, et entraîner des détournements de vol aux conséquences financières importantes. Malgré l'élaboration par l'OACI d'instruments juridiques internationaux tels que la Convention de Tokyo et le Protocole de Montréal de 2014, leur mise en application varie considérablement selon les juridictions. La présente note de travail propose à l'Assemblée d'appeler les États, les organisations compétentes et l'OACI à relever ces défis en renforçant les cadres juridiques, en assurant des mécanismes d'application rigoureux, en améliorant la coopération internationale et en lançant des campagnes de sensibilisation à l'échelle mondiale.

Actions requises : L'Assemblée est invitée à :

- a) Encourager les États Membres à adopter et à mettre en œuvre intégralement la Convention de Tokyo et le Protocole de Montréal de 2014 ;
- b) Exhorter les États membres à mettre en œuvre et à appliquer les lignes directrices de l'OACI afin d'assurer une action mondiale cohérente contre les passagers indisciplinés et perturbateurs ;
- c) Demander aux États Membres de renforcer les cadres juridiques nationaux, y compris l'exercice de la compétence extraterritoriale le cas échéant, pour poursuivre les auteurs d'infractions ;
- d) Exhorter les États membres à promouvoir la coopération internationale, y compris le partage des données relatives aux incidents, l'entraide judiciaire et la reconnaissance des mesures d'application ;
- e) Demander à l'OACI d'examiner et de mettre à jour les SARP figurant aux Annexes 9 et 17 afin de soutenir une action plus énergique des États ;
- f) Demander aux États Membres de soutenir les initiatives mondiales de sensibilisation des passagers soulignant le caractère inacceptable et les conséquences des comportements perturbateurs.

¹ Versions anglaise et française fournies par la CAFAC.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Chaque vol est sûr et sécurisé.</i>
<i>Incidences financières :</i>	À déterminer.
<i>Références :</i>	Résolution A41-4, appendice E 24-4 affaire Airlink (2019) Doc 10117, <i>Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs</i>

1. INTRODUCTION

1.1. La grande majorité des passagers respectent les règles et font preuve de respect envers le personnel des aéroports et les équipages. Toutefois, on observe une augmentation du nombre d'incidents impliquant des perturbateurs et indisciplinés à différentes étapes du voyage aérien. Ces incidents ont des conséquences majeures pour la sécurité et la sûreté aériennes, pouvant menacer les opérations de vol, les infrastructures aéroportuaires et le bien-être des passagers et des équipages.

1.2. La lutte contre le comportement des passagers indisciplinés requiert une réponse mondiale coordonnée, impliquant non seulement l'identification et la prévention de ce comportement dès les premiers stades, mais aussi une stratégie globale et cohérente d'application. L'OACI a déjà établi plusieurs instruments clés, tels que l'Annexe 9 sur la facilitation, l'Annexe 17 sur la sûreté et la convention de Tokyo, complétées par le protocole de Montréal de 2014, qui visent à lutter contre les comportements inappropriés dans l'aviation. Cependant, les mécanismes nationaux d'application restent souvent incohérents et les lacunes juridictionnelles entravent davantage l'efficacité de ces cadres mondiaux.

1.3. La norme 6.45 de l'Annexe 9 - *Facilitation* exige spécifiquement que les États sensibilisent le public à l'inadmissibilité de l'indiscipline, ainsi qu'aux conséquences juridiques de tels comportements. Le présent document s'appuie sur ces bases pour appeler à une action internationale plus vigoureuse et à un renforcement des cadres juridiques nationaux pour assurer une réponse mondiale coordonnée.

2. DISCUSSION

2.1. *La problématique des comportements des passagers indisciplinés et perturbateurs*

Ces dernières années ont vu augmenter à la fois la fréquence et la gravité des incidents impliquant des passagers turbulents. Ces comportements incluent des altercations physiques, des injures verbales, le non-respect des instructions de l'équipage et, dans certains cas, des actes de terrorisme ou de sabotage. Les conséquences peuvent être graves et entraîner des déroutements de vols, des retards et même des dommages aux infrastructures aéroportuaires. Cette recrudescence des comportements perturbateurs impose également des charges supplémentaires aux compagnies aériennes et aux aéroports, tant en termes de perturbations opérationnelles que de coûts associés aux actions menées pour atténuer ces incidents.

2.2. *Les lacunes juridictionnelles et difficultés d'application*

2.2.1. Le principal défi réside dans l'absence de cadre juridique harmonisé entre États. Les accords internationaux actuels permettent certes de poursuivre les passagers perturbateurs, mais les questions de compétence juridictionnelle compliquent souvent les procédures. Par exemple, un passager peut relever de la loi de l'État de départ ou d'immatriculation de l'appareil, mais l'application se heurte à des difficultés lorsque l'incident survient au-dessus des eaux internationales ou dans un État dont la législation n'est pas alignée sur les normes internationales.

2.2.2. Malgré la Convention de Tokyo et le Protocole de Montréal de 2014, de nombreux États n'ont pas pleinement transposé ces instruments en droit local ni adopté les lois nécessaires pour poursuivre efficacement ces infractions. Les sanctions appliquées sont par ailleurs souvent disproportionnées par rapport à la gravité des actes, et de nombreuses juridictions utilisent encore des procédures obsolètes inadaptées à l'évolution de ces comportements.

2.3. *Le renforcement des cadres juridiques et mécanismes d'application*

2.3.1. Les États doivent se doter de bases juridiques solides permettant des poursuites extraterritoriales, indépendamment de la nationalité du passager ou du lieu de l'incident. Leur législation nationale doit être harmonisée avec les instruments internationaux et prévoir une gradation des sanctions, des mesures administratives pour les infractions mineures aux poursuites pénales pour les cas graves.

2.3.2. L'adoption généralisée du Protocole de Montréal de 2014 est essentielle car il renforce la compétence des États sur les infractions commises en espace aérien international. Toutefois, le seul renforcement des cadres juridiques ne suffit pas. Une coopération internationale accrue est nécessaire pour garantir que les passagers perturbateurs soient systématiquement sanctionnés, indépendamment du lieu où l'incident se produit ou du lieu de provenance du passager.

2.3.3. En réalité, ces comportements peuvent survenir à bord d'un aéronef bien après l'embarquement des passagers. Ces questions, relevant du Protocole de Montréal de 2014, pourraient être mieux traitées dans le cadre de l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation*. Il conviendrait donc de réviser les normes relatives aux comportements des passagers indisciplinés et perturbateurs pour y inclure davantage d'éléments devant être transférés de l'Annexe 9 – *Facilitation* à l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation*.

2.4. *Nécessité d'une collaboration internationale*

2.4.1. La nature internationale du transport aérien exige une coordination entre États, aéroports, compagnies aériennes et forces de l'ordre pour prévenir et gérer ces incidents. Cette collaboration doit inclure l'élaboration de protocoles standardisés pour le signalement et le partage d'informations sur les passagers perturbateurs. L'harmonisation des mesures d'application permet aux États de garantir que les auteurs d'infractions répondent de leurs actes, quel que soit le lieu où survient leur comportement perturbateur.

2.4.2. Une reconnaissance mutuelle des décisions judiciaires est par ailleurs indispensable pour surmonter les obstacles juridictionnels. Les États devraient conclure des accords permettant l'application transfrontalière des sanctions. Cela créerait une procédure plus efficace pour tenir les auteurs des troubles responsables de leurs actes, indépendamment de la juridiction où l'infraction a été commise.

2.5. *Rôle de l'OACI et campagnes de sensibilisation*

2.5.1. L'OACI, en tant qu'autorité normative mondiale, se doit d'impulser et de coordonner ces initiatives. Son action doit prioritairement porter sur l'élaboration de standards internationaux actualisés concernant la gestion des passagers perturbateurs, notamment par la révision des SARP des Annexes 9 (Facilitation) et 17 (Sûreté), afin d'y intégrer les derniers développements en matière de sécurité et de sûreté opérationnelle.

2.5.2. L'OACI joue également un rôle crucial dans la coordination des campagnes mondiales de sensibilisation des passagers. Celles-ci devraient mettre en lumière les graves conséquences juridiques des comportements des passagers indisciplinés et perturbateurs, dans le but de promouvoir une culture de respect et de conformité parmi les voyageurs. Ces connaissances acquises grâce aux campagnes constituent un outil essentiel pour réduire la fréquence de tels incidents, et l'OACI est particulièrement bien placée pour diriger cet effort à l'échelle mondiale.

2.6. *Une approche globale et intégrée*

La gestion des passagers indisciplinés des passagers requiert une approche multidimensionnelle. Les États doivent renforcer leurs cadres juridiques et améliorer leurs capacités d'application. L'OACI doit continuer à jouer un rôle de coordination pour faciliter la coopération mondiale et l'harmonisation des mesures. Des campagnes de sensibilisation menées conjointement avec les compagnies aériennes et les aéroports, doivent rappeler aux passagers l'importance d'un comportement approprié. Enfin, des formations continues à l'intention de tout le personnel aéroportuaires et navigant s'avère essentielles pour prévenir la résurgence des incidents.

3. **CONCLUSION**

3.1. La menace croissante que représentent les passagers indisciplinés préoccupe de plus en plus le secteur de l'aviation. En l'absence de cadres juridiques solides, d'une application effective de la législation et d'une coopération internationale, la capacité de gérer et de dissuader de tels comportements restera insuffisante. Les directives de l'OACI constituent une base précieuse, mais il est essentiel que les États assument la responsabilité de la mise en œuvre et de l'application de ces normes. Une approche plus harmonisée renforcera la sécurité et la sûreté du transport aérien, en minimisant les perturbations et en garantissant que les passagers comprennent clairement les conséquences juridiques de leurs actes.

3.2. Le Protocole de Montréal de 2014, qui étend la compétence juridictionnelle aux infractions commises à bord de vols internationaux, constitue un outil important pour la gestion des comportements des passagers indisciplinés. Toutefois, son efficacité dépend de la ratification et de la mise en œuvre massives par les États.