



LC/SC-MOT

Organisation de l'aviation civile internationale

SOUS-COMITÉ SPÉCIAL DU COMITÉ JURIDIQUE POUR LA MODERNISATION DE LA CONVENTION DE TOKYO Y COMPRIS LA QUESTION DES PASSAGERS INDISCIPLINÉS

Montréal, 22 – 25 mai 2012

RAPPORT

TABLE DES MATIÈRES

1 ^{re} Partie :	Introduction.....	1-1
2 ^e Partie :	Débats du Sous-Comité	2-1
Appendice 1 :	Liste des participants	A1-1
Appendice 2 :	Ordre du jour.....	A2-1
Appendice 3 :	Liste des documents.....	A3-1
Appendice 4 :	Rapport du Rapporteur.....	A4-1
Appendice 5 :	Résumé général.....	A5-1

1^{re} PARTIE

INTRODUCTION

1. DÉCISION DU CONSEIL CONCERNANT LE SOUS-COMITÉ SPÉCIAL

1.1 En septembre 2009, à sa 34^e session, le Comité juridique a recommandé la réactivation du Groupe d'étude du Secrétariat sur les passagers indisciplinés. En octobre 2009, à sa 188^e session, le Conseil est convenu de réactiver ce groupe, qui a tenu deux réunions, en mai et octobre 2011, et dont le rapport final a été soumis à la 194^e session du Conseil en novembre 2011.

1.2 Sur la base de la recommandation du Groupe d'étude, le Conseil a décidé, à la cinquième séance de sa 194^e session, le 15 novembre 2011, de convoquer le Sous-Comité spécial du Sous-Comité juridique à Montréal en mai 2012.

2. ÉTABLISSEMENT DU SOUS-COMITÉ

2.1 Conformément aux Règles 12 et 19 du Règlement intérieur du Comité juridique, son Président par intérim, M. M. Jennison (États-Unis), a établi un sous-comité spécial et décidé d'en nommer membres des experts juridiques des États suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Arabie saoudite, Australie, Brésil, Cameroun, Chili, Chine, Égypte, Émirats arabes unis, Fédération de Russie, France, Italie, Japon, Liban, Mexique, Nigéria, République de Corée, Roumanie et Suisse. Tous ces États (à l'exception de l'Allemagne, de l'Arabie saoudite et du Nigéria) se sont fait représenter au Sous-Comité.

2.2 En outre, les Représentants des États suivants, membres d'office du Sous-Comité au titre de la Règle 13 du Règlement intérieur du Comité juridique, ont également participé aux travaux du Sous-Comité : États-Unis (Président par intérim du Comité juridique), Singapour (troisième Vice-Présidente) et Canada (Président précédent) ; les membres d'office représentant l'Argentine (deuxième Vice-Président) et le Sénégal (quatrième Vice-Président) n'ont pas pu assister aux débats.

2.3 Conformément à la Règle 17 dudit Règlement intérieur, le Président par intérim du Comité juridique a nommé Rapporteur M. A. Piera (Émirats arabes unis).

3. MANDAT DU SOUS-COMITÉ

3.1 Le mandat du Sous-Comité convenu par le Conseil est le suivant : « Passer en revue la Convention de Tokyo, particulièrement en ce qui concerne la question des passagers indisciplinés. »

4. RÉUNION DU SOUS-COMITÉ

4.1 Le Sous-Comité s'est réuni à Montréal du 22 au 25 mai 2012. La liste des participants figure en **Appendice 1**.

4.2 L'ordre du jour de la première réunion figure en **Appendice 2**.

4.3 En sa qualité de Président par intérim du Comité juridique, M. M. Jennison (États-Unis), a ouvert la réunion. Le Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures, M. D. Wibaux, représentant le Secrétaire général, a prononcé une allocution.

4.4 M. Wibaux a souligné que si la Convention de Tokyo est considérée comme un instrument qui a eu beaucoup de succès, puisqu'il compte 185 États parties, il a près de 50 ans et il faut examiner s'il suffit encore à répondre à la situation actuelle de l'aviation civile internationale vu le nombre et la gravité croissants des incidents causés par des passagers indisciplinés et perturbateurs à bord d'aéronefs, ce qui a des implications négatives pour la sécurité des aéronefs ainsi que pour l'équipage et les passagers à bord, et vu la modernisation de deux autres conventions à Beijing en septembre 2010. Il a rappelé que la Circulaire 288 de l'OACI, publiée en 2002, contient des éléments indicatifs sur les aspects juridiques des passagers indisciplinés/perturbateurs, et que depuis 2003, l'Assemblée de l'OACI encourage les États, par sa Résolution A33-4, à adopter une législation traitant des passagers indisciplinés. Il a souligné que malgré ces développements, l'industrie de l'aviation demande constamment que l'on aille au-delà des mesures volontaires et que l'on s'attèle à l'élaboration d'un cadre mondial codifié dans un instrument international. Les questions pertinentes à examiner comprennent : l'énumération d'infractions particulières ; l'élargissement de la compétence des États pour connaître de ces infractions ; la poursuite de leurs auteurs ; les pouvoirs et obligations du commandant d'aéronef et de l'équipage et leur immunité contre toute responsabilité ; et le statut des agents de sûreté en vol (IFSO). Il a souligné que dans l'examen de ces questions, le Comité devrait s'efforcer de réaliser l'équilibre nécessaire entre la nécessité d'assurer d'une part la sécurité, la sûreté et la bonne marche des vols, et d'autre part la protection des droits des passagers. Il a remercié le Rapporteur, M. A. Piera (Émirats arabes unis) d'avoir préparé le rapport ainsi qu'un projet d'instrument qui servira de base aux travaux du Sous-Comité.

4.5 Après l'ouverture de la réunion, le Sous-Comité a unanimement élu Présidente M^{me} S. H. Tan (Singapour) et Vice-Président M. A. Candrian (Suisse).

4.6 Le Secrétaire de la réunion était M. D. Wibaux, Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures. M. J. Huang, Conseiller juridique principal, était son adjoint. Les Secrétaires adjoints étaient M. A. Opolot et M^{me} M. Weinstein, Conseillers juridiques. D'autres fonctionnaires de l'Organisation ont également assuré des services au Sous-Comité.

5. DOCUMENTATION

5.1 Une liste des documents présentés au Sous-Comité figure en **Appendice 3**.

2^e PARTIE

DÉBATS DU SOUS-COMITÉ

6. RAPPORT DU RAPPORTEUR

6.1 Le Rapporteur du Comité juridique, M. A. Piera (Émirats arabes unis), a présenté son rapport, dont le texte fait partie intégrale du présent rapport du Sous-Comité (**Appendice 4** ci-joint). Le Rapporteur s'excuse de la soumission tardive du rapport et du fait que les versions traduites ne sont en conséquence pas disponibles pour la réunion. Le rapport discute des objectifs et de la portée de la Convention de Tokyo ainsi que de ses lacunes perçues, particulièrement en ce qui concerne les incidents d'indiscipline à bord des aéronefs, par exemple : l'absence de définitions des infractions ou actes qui peuvent compromettre l'ordre et la discipline à bord des aéronefs ; l'absence de compétence obligatoire pour les États autres que l'État d'immatriculation ; l'absence d'une disposition obligatoire sur l'extradition ; l'incertitude quant à la norme juridique à appliquer à l'immunité du commandant d'aéronef ; et la couverture insuffisante dans le domaine de la coopération internationale. Un projet de convention est proposé en Appendice A au rapport comme point de départ pour le débat, qui comprend des propositions portant sur les lacunes mentionnées ci-dessus ainsi que d'autres lacunes perçues de la Convention. Le Rapporteur note que le projet d'instrument vise à compléter la Convention de Tokyo, et non pas à l'annuler et à la remplacer, compte tenu des États parties qui ont adopté une législation pour criminaliser un certain nombre d'infractions. Le projet d'instrument s'inspire de la Circulaire 288, de la Convention de Beijing, du Protocole de Beijing et d'autres instruments. Un élément clé est l'inclusion d'une liste d'infractions classées en trois niveaux, le premier traitant des infractions les plus graves, le deuxième des types moins graves d'infraction, et le troisième traitant des comportements qui peuvent influencer sur la sécurité de l'aéronef, par exemple le fait de fumer dans les toilettes. Une autre proposition clé est l'élargissement de la compétence de l'État de l'exploitant, de l'État au-dessus du territoire duquel l'infraction est commise, de l'État dont l'auteur de l'infraction a la nationalité, de l'État d'atterrissage, de l'État de la victime et de l'État où l'auteur de l'infraction a sa résidence habituelle. Chose importante, le projet d'instrument reprend le principe *aut dedere aut judicare*, de façon que les États parties s'engagent à extraditer l'auteur d'une infraction qui se trouve sur leur territoire ou à soumettre le cas à leurs autorités compétentes aux fins de poursuites. Seuls les auteurs d'infractions du premier niveau seraient passibles d'extradition. Le projet d'instrument contient également des dispositions qui tiendraient compte du rôle croissant joué par les IFSO dans la protection des passagers et de l'équipage à bord de vols internationaux.

6.2 Les membres du Sous-Comité remercient et félicitent le Rapporteur de son rapport et du projet de texte de convention qui constituera la base d'un examen plus poussé de ces questions.

7. DÉCLARATIONS GÉNÉRALES

7.1 L'Association du transport aérien international (IATA) présente la note LC/SC-MOT-WP/2, où elle indique que le régime juridique international actuel n'a pas un effet suffisant de dissuasion des incidents de comportement perturbateur, citant des statistiques selon lesquelles le nombre des incidents de ce genre a augmenté de 30 % par 1000 vols entre 2009 et 2010. L'IATA souligne en particulier trois domaines de préoccupation pour l'industrie des compagnies aériennes. Premièrement, l'absence de

définition claire d'une infraction criminelle dans la Convention de Tokyo, qui aboutit souvent à ce que son auteur présumé ne soit pas poursuivi par l'État d'atterrissage, étant donné qu'une conduite qui peut être considérée comme une infraction criminelle dans le pays d'embarquement, l'État d'immatriculation ou l'État de l'exploitant, peut ne pas l'être dans le pays où un passager indiscipliné est débarqué. Deuxièmement, dans de nombreux cas, l'État où l'auteur présumé d'une infraction est débarqué refuse d'établir sa compétence lorsque l'aéronef est immatriculé dans un autre État. Troisièmement, la norme juridique à appliquer en ce qui concerne l'immunité du commandant d'aéronef au titre des articles 6 et 10 de la Convention de Tokyo doit être clarifiée vu la divergence qui existe en droit coutumier sur le point de savoir dans quels cas il peut être « fondé à croire » que l'on a commis ou est sur le point de commettre une infraction ou un acte particulier.

7.2 Le Sous-Comité reconnaît que le problème des passagers indisciplinés préoccupe de plus en plus la communauté aéronautique internationale. Dans le monde contemporain, le transport aérien est devenu un moyen de transport de masse, et il importe de maintenir l'ordre et la discipline à bord des aéronefs. En ce qui concerne le mandat du Sous-Comité, une délégation demande si les travaux actuels devraient se centrer sur la question des passagers indisciplinés ou comprendre d'autres questions relatives à la modernisation de la Convention de Tokyo. Une autre délégation déclare que le champ d'application de la modernisation de la Convention de Tokyo est beaucoup plus large que la question des passagers indisciplinés. Il pourrait s'agir d'apporter des changements à certains concepts fondamentaux du droit aérien international. Un changement exhaustif du régime juridique international établi par la Convention recueille un certain appui, mais divers membres conseillent de se garder d'apporter des amendements exhaustifs à un des traités multilatéraux les plus réussis conclus sous les auspices de l'OACI. Une délégation suggère de traiter de la question des passagers indisciplinés et les questions connexes dans des normes supplémentaires de l'Annexe 17. De l'avis général, il faudrait donc que la question soit approfondie par les membres du Sous-Comité afin d'obtenir des données pour mieux évaluer l'ampleur du problème des passagers indisciplinés. Quant à la forme de l'instrument, certaines délégations préfèrent réserver leur position à ce stade initial, pour donner le temps d'étudier la portée de la modernisation.

7.3 Il est convenu que la méthode de travail à suivre par le Sous-Comité lors de cette réunion devrait consister à se centrer sur la définition et l'examen des problèmes et des questions, plutôt que de discuter de projets particuliers d'articles en vue d'amendements.

8. DISCUSSION DES QUESTIONS

8.1 Le Sous-Comité examine les questions énumérées à la Section 8 du rapport du Rapporteur. Il est décidé de traiter les articles du projet d'instrument figurant en **Appendice A** au rapport comme illustration des questions à l'examen. Les discussions se centrent sur la compétence, la liste des infractions, l'extradition, l'immunité du commandant d'aéronef, les IFSO et la portée de la modernisation de la Convention de Tokyo.

8.2 **Compétence (Chapitre II, article 5 de l'Appendice A, Rapport du Rapporteur)**

8.2.1 **État d'immatriculation** – De l'avis général, la compétence existante de l'État d'immatriculation doit être préservée conformément à l'article 1, paragraphe 1, alinéa a), de la Convention de Tokyo. En tant qu'instrument de droit aérien international accepté par 185 États, la Convention de Tokyo a fermement établi ce principe de base, qui devrait être entièrement respecté. De même, la compétence territoriale d'un État, qui a été bien reconnue en droit international, devrait aussi être intégralement respectée.

8.2.2 **Bases élargies de compétence** – Outre la compétence territoriale et la compétence de l'État d'immatriculation mentionnées ci-dessus, le Sous-Comité note que les bases de compétences sont de plus en plus élargies pour inclure l'État d'atterrissage dans certaines circonstances. Le sentiment général est que cela aidera aux mesures de mise en application à prendre à l'égard des passagers indisciplinés et pourrait donc dissuader et refréner la tendance croissante aux comportements indisciplinés à bord des aéronefs.

8.2.3 **État d'atterrissage** – Il est généralement noté que l'élargissement de la compétence pour inclure celle de l'État d'atterrissage est l'une des questions centrales à examiner dans le contexte des passagers indisciplinés. Plusieurs délégations indiquent que leurs États ont établi cette compétence dans leur législation interne, et ils encouragent d'autres États à en faire de même. Certaines délégations mentionnent qu'en l'absence d'un traité international offrant une base solide à une compétence élargie, il y a une certaine hésitation à étendre unilatéralement la compétence aux infractions extraterritoriales commises par des non-nationaux à bord d'aéronefs immatriculés dans un autre État. Une délégation a exprimé une certaine hésitation en ce qui concerne la compétence de l'État d'atterrissage étant donné que dans de nombreux cas, il n'y aurait pas de lien entre cet État et l'auteur présumé de l'infraction. Plusieurs délégations font cependant remarquer que l'établissement de la compétence de l'État d'atterrissage n'influerait pas sur la discrétion de ce dernier de s'abstenir d'engager des poursuites si les circonstances le justifient. Afin de faciliter l'avancement de l'examen de cette question, un certain nombre de délégations estiment qu'il serait très utile de connaître les expériences et les avis des États sur leur capacité ou incapacité, en tant qu'États d'atterrissage, d'établir leur compétence pour ce qui est des auteurs présumés d'infractions.

8.2.4 **Demande d'engager des poursuites** – Le Sous-Comité note que le projet d'article 5, paragraphe 1, alinéa e), sous-alinéa 2), établi par le Rapporteur, qui est tiré de la Circulaire 288, prévoit que le commandant d'aéronef, lorsqu'il remet l'auteur présumé d'une infraction, demande aux autorités de l'État d'atterrissage de poursuivre cette personne en justice. Plusieurs délégations n'estiment pas justifié d'inclure cette exigence pour que l'État d'atterrissage établisse sa compétence et proposent donc sa suppression. Il est noté qu'en outre cette exigence impose un fardeau indu au commandant d'aéronef étant donné qu'elle le met dans une position où il doit faire une analyse juridique. Il est souligné que le commandant d'aéronef ne devrait être obligé à rien d'autre après avoir remis l'auteur présumé de l'infraction aux autorités policières locales qui se chargeraient des étapes suivantes. En conséquence, le Sous-Comité décide de supprimer le sous-alinéa 2) de l'alinéa e).

8.2.5 **État de l'exploitant et autres juridictions** – Un appui général est exprimé en faveur de l'inclusion de l'État de l'exploitant dans les bases de compétence afin d'aligner la Convention de Tokyo sur les pratiques commerciales modernes de l'industrie de l'aviation. Un certain appui est exprimé pour l'inclusion de la compétence de l'État de l'auteur de l'infraction et des bases facultatives de l'article 5, paragraphe 2, alinéas a) et b) concernant l'État de la victime et les personnes apatrides, sur la base du fait que ces sous-alinéas sont appropriés et compatibles avec ce qui a été adopté dans la Convention de Beijing.

8.2.6 **Hiérarchie de compétences** – Le Sous-Comité ne voit pas la nécessité d'une hiérarchie de compétences et est satisfait de l'existence de compétences concurrentes, notant que d'autres conventions de droit aérien pénal ne prévoient pas une telle hiérarchie.

8.2.7 **Compétences obligatoires et facultatives** – En ce qui concerne la question de savoir s'il devrait y avoir des compétences obligatoires et facultatives, le Sous-Comité appuie le maintien de la compétence obligatoire existante de l'État d'immatriculation ainsi que de la compétence territoriale. La plupart des délégations peuvent appuyer les compétences obligatoires de l'État de l'exploitant et de l'État d'atterrissage, la compétence concernant l'État de la victime et les personnes apatrides restant

facultative. D'autres délégations préfèrent une compétence facultative pour l'État d'atterrissage ou préfèrent réserver leur position sur la compétence obligatoire pour les diverses bases en notant que cela dépendrait de la liste des infractions à établir, étant donné, par exemple, que des mesures obligatoires pour des infractions relativement mineures pourraient présenter des difficultés pour les États vu le coût des poursuites.

8.3 Liste d'infractions (Chapitre I, article 2, Appendice A, Rapport du Rapporteur)

8.3.1 Dans ses remarques liminaires, le Rapporteur a indiqué que la liste proposée d'infractions vise à répondre à l'objectif consistant à promouvoir l'harmonisation du droit international relatif au comportement indiscipliné des passagers à bord des aéronefs, et que cette liste est tirée en grande mesure de la Circulaire 288. L'IATA, complétant ses remarques concernant la note LC/SC-MOT-WP/2, indique que les compagnies aériennes se préoccupent de ce que les autorités de l'État d'atterrissage s'abstiennent parfois de prendre des mesures contre les passagers qui leur sont remis en faisant valoir que les actes dont on se plaint ne constituent aucune infraction dans leur juridiction. L'IATA note qu'il est utile de disposer d'une liste catégorisée d'infractions en fonction de la nature et de l'incidence de la conduite en question, comme le propose le Rapporteur.

8.3.2 De nombreuses délégations reconnaissent la nécessité d'une liste d'infractions, particulièrement pour la raison que les États sauraient précisément quelles sont les infractions au sujet desquelles ils accepteraient d'établir leur compétence, mais certaines délégations doivent encore être convaincues de la nécessité d'une telle liste.

8.3.3 De nombreuses délégations expriment des réserves au sujet de la liste d'infractions figurant dans le projet d'article 2, notant qu'aucune liste ne devrait faire double emploi avec les infractions visées dans d'autres conventions contre le terrorisme et que les infractions énumérées devraient être suffisamment graves pour mériter des mesures de coopération internationale. La préoccupation est exprimée qu'il y a un risque qu'une telle liste ne soit pas suffisamment exhaustive.

8.3.4 Le Sous-Comité convient provisoirement de réserver la liste aux cas les plus graves de comportement indiscipliné. Les infractions mineures qui ne mettent pas en danger la sécurité d'un vol peuvent bien être laissées à la discrétion des États. En ce qui concerne les pénalités, de l'avis général, c'est aux États de déterminer les pénalités appropriées, qui peuvent comprendre des sanctions administratives comme le refus du transport et l'imposition d'amendes.

8.3.5 Une délégation note que si les données fournies par l'IATA montrent cumulativement le type et le volume d'incidents faisant intervenir des comportements indisciplinés, d'autres données sont nécessaires pour montrer si des problèmes ont été rencontrés dans les mesures de suivi lorsque ces cas sont signalés aux autorités, et il faut classer les incidents en infractions mineures et en actes graves respectivement. L'IATA offre de donner une réponse à cette demande à une date ultérieure.

8.3.6 La Présidente propose, et le Sous-Comité convient, d'établir un groupe de travail informel dirigé par M. G. Lauzon (Canada). Ce groupe est chargé de déterminer l'objectif et le contenu d'une liste d'infractions.

8.3.7 Après avoir reçu un rapport du groupe de travail informel (reproduit en **Appendice 5** au présent rapport), le Sous-Comité conclut qu'il faut étudier plus avant la nécessité, l'objectif et le contenu d'une telle liste.

8.4 Extradition (Chapitre V, articles 14 à 17, Appendice A, Rapport du Rapporteur)

8.4.1 Dans ses remarques liminaires, le Rapporteur a indiqué que les dispositions sur l'extradition qui figurent aux articles 14 à 17 du projet d'instrument reproduisent en grande partie le texte de la Convention de Beijing et note que comme le projet d'instrument comprend à la fois les infractions mineures et les infractions graves, une question clé à examiner est de savoir si une disposition sur l'extradition est nécessaire.

8.4.2 Plusieurs membres expriment des réserves en ce qui concerne la nécessité de prévoir l'extradition dans tous les cas de comportement indiscipliné, notant que l'extradition est un processus coûteux et encombrant. Un membre pense que des bases supplémentaires de compétence élimineraient la nécessité d'inclure les dispositions sur l'extradition.

8.4.3 Le Sous-Comité arrive au consensus général qu'il n'est peut-être pas approprié de transplanter le système d'extradition des conventions contre le terrorisme à la Convention de Tokyo pour traiter du problème des passagers indisciplinés. De l'avis général des membres, s'il doit y avoir une disposition sur l'extradition, elle devrait être réservée aux infractions graves ou aux infractions les plus graves. Il est noté que l'article 16 de la Convention de Tokyo contient déjà une disposition sur l'extradition qui devra être amendée si des bases supplémentaires de compétence sont incluses. Le Sous-Comité accepte la suggestion visant à examiner les modèles établis par certains autres traités comme la *Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée* de 2000, la *Convention des Nations Unies contre la corruption* de 2003 et la *Convention sur la cybercriminalité* de 2001.

8.5 Immunité (Chapitre III, article 10, Appendice A, Rapport du Rapporteur)

8.5.1 Le Sous-Comité examine la question de l'immunité au titre de l'article 10 la Convention de Tokyo, sur la base des quatre options présentées dans le projet d'article 10 à l'Appendice A du Rapport du Rapporteur. Plusieurs délégations réitèrent la nécessité de préserver l'immunité accordée par l'article 10 de la Convention de Tokyo.

8.5.2 En ce qui concerne l'Option 3, qui vise à répondre aux préoccupations découlant de différentes interprétations judiciaires de la clause d'immunité, plusieurs délégations expriment des réserves en ce qui concerne les mots « arbitraire et infondée », notant que la norme sur le bien-fondé envisagée dans la Convention de Tokyo est suffisante et bien comprise dans la plupart des juridictions. Une délégation, appuyée par d'autres, suggère que l'immunité s'applique si les mesures sont « nécessaires et proportionnées ». Un observateur indique que le commandant d'aéronef doit pouvoir se fier aux renseignements relayés par l'équipage de cabine au sujet des incidents de comportement indiscipliné, vu l'obligation de garder fermée la porte du poste de pilotage.

8.5.3 La suppression des mots « la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué » qui figurent à l'article 10 de la Convention de Tokyo, cause des préoccupations étant donné que cela pourrait limiter la portée de l'immunité accordée. Le Rapporteur explique que la nouvelle définition d'« exploitant », si elle est adoptée, supprimerait la nécessité d'utiliser lesdits mots.

8.5.4 En ce qui concerne l'Option 2, certaines délégations préfèrent supprimer l'expression « une procédure engagée par la personne qui a fait l'objet de ces mesures ou pour le compte de cette personne » et de revenir au libellé original de la Convention de Tokyo, à savoir « une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures. »

8.5.5 Ces délégations soulignent de plus que l'Option 1, à savoir le texte original de la Convention de Tokyo, a fait ses preuves et devrait être conservée.

8.5.6 Dans les débats sur l'Option 4, certains États font remarquer que depuis le 11 septembre 2001, le nombre des programmes IFSO nationaux et le nombre des IFSO déployés à bord des vols internationaux a augmenté de façon importante, traduisant l'émergence d'un consensus international sur l'importance de mesures actives de répression des actes d'intervention illicite et du terrorisme en vol. Cette situation n'aurait pas pu être prévue par les rédacteurs de la Convention de Tokyo il y a près de 50 ans. En conséquence, les dispositions de la Convention de Tokyo ne contiennent aucune mention des IFSO. Ceux-ci tombent dans la catégorie des passagers ordinaires, même si leur mission est de s'acquitter de fonctions de l'État intégralement liées à la sécurité et la sûreté du voyage aérien. Ces délégations estiment que le statut des IFSO devrait figurer parmi les questions à examiner par ce Sous-Comité. Plusieurs options devraient être envisagées, par exemple confier aux IFSO des missions de protection plus robuste dans une vaste gamme de mesures de répression à bord des vols internationaux. Un deuxième groupe de délégations mentionne que le mandat du Sous-Comité se centre sur la question des passagers indisciplinés et qu'il ne devrait pas s'étendre à la question du contre-terrorisme, à laquelle est liée la mission des IFSO. En conséquence, ce groupe estime que l'on peut se demander si la Convention de Tokyo est l'instrument qui convient à cet égard. Les accords bilatéraux sont peut-être plus appropriés. En réponse à ce point, les délégations partisans de donner aux IFSO une mission de protection plus robuste précisent que la distinction entre incidents de comportement indiscipliné et actes de terrorisme est souvent floue. Par exemple, la différence entre allumer une cigarette dans les toilettes et mettre le feu à bord de l'aéronef n'est peut-être pas facile à discerner. En conséquence, les fonctions des IFSO sont souvent élargies aux incidents de comportement indiscipliné. Un troisième groupe de délégations pense que les actions des IFSO pourraient être traitées dans le cadre de l'article 6 actuel de la Convention de Tokyo de la même façon que les actions des passagers. Un quatrième groupe y voit une question sensible qui exige plus de temps pour être approfondie.

8.6 **Pouvoirs et obligations des États (Chapitre IV, Appendice A, Rapport du Rapporteur)**

8.6.1 Les questions discutées dans ce chapitre comprennent la coopération entre les États, les mesures de prévention, la communication des incidents, et des orientations sur la façon de traiter les auteurs de ces incidents lorsqu'il s'agit de les retirer de l'aéronef. Une délégation, appuyée par d'autres, déclare qu'elle ne peut formuler de position sur ces questions, qui exigent plus de temps pour être approfondies.

8.6.2 Une délégation note que lorsqu'un passager indiscipliné est débarqué à un point intermédiaire au lieu du point de destination prévue, il n'est pas clair si le contrat de transport a été automatiquement résilié. Il est possible qu'un tribunal national ordonne à la compagnie aérienne de rembourser le billet. Une autre délégation estime que les effets combinés des articles 8, 9 et 10 de la Convention de Tokyo donneraient à la compagnie aérienne suffisamment de protection contre ce type de responsabilité. D'autres délégations estiment que la question pourrait être traitée dans les conditions générales de transport. Elles suggèrent que l'IATA examine la question.

8.6.3 En réponse à une proposition visant à fusionner les notions de débarquement et de remise, une délégation fait remarquer que la « remise » est réservée à une infraction grave au titre de l'article 9 de la Convention de Tokyo. Cette distinction devrait être prise en compte dans l'examen du point de savoir si les deux notions devraient être fusionnées.

8.6.4 Dans la discussion de la proposition figurant au paragraphe 8.11 du Rapport du Rapporteur concernant la suppression de l'article 11 de la Convention de Tokyo, une délégation, appuyée par une autre, note que l'article 11 ne reproduit pas en fait les dispositions d'autres conventions, comme

l'article 16 de la Convention de Beijing. Par exemple, l'article 11 contient une disposition traitant expressément de la restitution du contrôle de l'aéronef à son commandant légitime, qui ne se trouve pas dans d'autres conventions. Il est également noté que les parties aux diverses conventions peuvent être différentes, et qu'il est donc nécessaire de garder intact l'article 11 de la Convention.

8.7 Travaux futurs

8.7.1 Dans la discussion des travaux futurs du Sous-Comité, plusieurs délégations jugent prématuré à ce stade de déterminer la portée des amendements de la Convention de Tokyo, ou même de décider si des amendements sont nécessaires ou non. Plus de temps et d'efforts seraient nécessaires pour identifier les problèmes relatifs aux passagers indisciplinés qui justifieraient ou détermineraient la portée des amendements. Les délégations doivent rendre compte à leurs autorités respectives et entreprendre des consultations avec les services et entités compétents, y compris l'industrie des compagnies aériennes. De l'avis unanime, une autre réunion du Sous-Comité devrait être convoquée, de préférence en 2012. Certaines délégations s'engagent à fournir à la prochaine réunion les renseignements pertinents de leurs pays respectifs sur le problème des passagers indisciplinés et elles encouragent les autres membres du Sous-Comité à en faire de même.

8.7.2 Le consensus général est que les travaux futurs de ce Comité ne devraient pas aboutir à un double emploi quant aux infractions ou à toute autre question déjà traitées par d'autres conventions contre le terrorisme. De nombreuses délégations pensent que de façon générale, la Convention de Tokyo n'a pas besoin d'une révision complète sauf en ce qui concerne les vides de compétence relevés. Les efforts de modernisation devraient se concentrer sur le problème des passagers indisciplinés. Certaines délégations proposent donc de rédiger un protocole d'amendement. Une délégation attire cependant l'attention sur le fait que cette proposition ne devrait pas être interprétée comme donnant à entendre qu'un protocole finirait par être nécessaire. Sur ce point, la Présidente précise qu'un projet de convention autonome a été préparé par le Rapporteur, qui est joint à son rapport. L'objectif d'un projet de protocole est de fournir au Sous-Comité une autre option possible à envisager.

8.7.3 La Présidente résume alors les décisions ci-après, dont convient le Sous-Comité :

- a) sous réserve de la décision du Conseil, la deuxième réunion du Sous-Comité devrait être convoquée la première semaine de décembre 2012 ;
- b) un projet de protocole devrait être préparé conjointement par la Présidente, le Rapporteur et le Secrétariat, à distribuer aux membres du Sous-Comité bien avant la deuxième réunion ;
- c) les membres et observateurs du Sous-Comité sont encouragés à fournir des données, éléments et informations supplémentaires concernant les passagers indisciplinés afin d'aider à la poursuite des travaux du Sous-Comité.

8.7.4 La Présidente présente également à la réunion son résumé des principaux points discutés lors de la réunion. Compte tenu des observations présentées lors de la réunion, la Présidente a finalisé le résumé, qui figure en **Appendice 5** au présent rapport.

APPENDICE 1**LISTE DES PARTICIPANTS****MEMBRES**

Afrique du Sud	Chueu, M. Kotsé, T. S Mdlalose, B.
Australie	Reid, J.D.
Brésil	De Mello Galvão, G. Landgraf, G. Rebouças, A.
Cameroun	Djon, J.
Canada	Lauzon, G., Q.C. Falls, D. Lalonde, S. Zigayer, M.
Chili	Lisboa, A. Mena, A. Espinoza, C. Faúndez, M. T.
Chine	Guo, R. G. Chean, K. Yang, Y. Yuen, S.K.M. Zhang, J. Zhao, J.
Égypte	Ahmed, M. Ibrahim, A. I. K.
Émirats arabes unis	Piera, A.
États-Unis	McDonald, S. Loring, C. Jennison, M.B. Burrows, T. Cors, D. Giovanniello, A. Tourtellot, C. T. Weir, E. J.

Fédération de Russie	Efimov, D.G. Druzhinin, A.A. Okonova, S.V.
France	Olson, T. Baflast, C. Gougaud-Ville, V. Mezi, E.
Italie	Bardaro, A.
Japon	Asahi, T. Kojina, M. Iwasaki, K. Koda, T. Furuhata, M.
Liban	Eid, S.
Mexique	Chaín Serruno, C. A. Méndez, D.
République de Corée	Bae, J. Choy, S. Jong Kwan, J. Maeng, S.
Romanie	Alexandru, A. M. Dobre, F. Muresan, R. A. I. Pop, S. A. C.
Singapour	Tan, S. H. Kaur, R. Voon, Y. C. D.
Suisse	Noël, L. Cadrian, A.

OBSERVATEURS

Association du transport aérien international (IATA)	Gill, M. Herbelles, N.
Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)	Gaiya, S. M.
Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)	McCarthy, P.

APPENDICE 2**SOUS-COMITÉ SPÉCIAL DU COMITÉ JURIDIQUE POUR
LA MODERNISATION DE LA CONVENTION DE TOKYO
Y COMPRIS LA QUESTION DES PASSAGERS INDISCIPLINÉS**

Montréal, 22 – 25 mai 2012

ORDRE DU JOUR DE LA PREMIÈRE JOURNÉE DE LA RÉUNION(Salle de conférences n° 3, 1^{er} étage, mardi 22 mai 2012 à 10 heures)

	Titre	Référence
1.	Ouverture de la réunion	
2.	Élection du Président et du Vice-Président	
3.	Examen du rapport du Rapporteur	LC/SC-MOT-WP/1

APPENDICE 3

**SOUS-COMITÉ SPÉCIAL DU COMITÉ JURIDIQUE POUR
LA MODERNISATION DE LA CONVENTION DE TOKYO
Y COMPRIS LA QUESTION DES PASSAGERS INDISCIPLINÉS**

Montréal, 22 – 25 mai 2012

LISTE DES DOCUMENTS

LC/SC-MOT-WP/1	Rapport du Rapporteur
LC/SC-MOT-WP/2	Les vues de l'Association internationale du transport aérien sur la modernisation de la Convention de Tokyo de 1963 et le problème émergent des passagers indisciplinés et perturbateurs

APPENDICE 4

SOUS-COMITÉ SPÉCIAL DU COMITÉ JURIDIQUE POUR LA MODERNISATION DE LA CONVENTION DE TOKYO Y COMPRIS LA QUESTION DES PASSAGERS INDISCIPLINÉS

Montréal, 22 – 25 mai 2012

RAPPORT DU RAPPORTEUR DU SOUS-COMITÉ SPÉCIAL DU COMITÉ JURIDIQUE SUR LA PRÉPARATION D'UN INSTRUMENT POUR MODERNISER LA CONVENTION DE 1963 RELATIVE AUX INFRACTIONS ET À CERTAINS AUTRES ACTES SURVENANT À BORD DES AÉRONEFS

Alejandro Piera

Introduction

À la 34^e session du Comité juridique de l'OACI, qui s'est tenue du 9 au 17 septembre 2009, l'Association du transport aérien international (IATA) a proposé qu'un Groupe de travail du Secrétariat (SSG) soit institué pour entreprendre une étude du comportement des passagers indisciplinés ou perturbateurs à bord d'aéronefs.¹ Cette proposition visait à établir s'il convenait de revoir le régime juridique international en vigueur pour éliminer des lacunes manifestes relatives à l'absence de mécanismes de compétence et de coercition pour traiter des incidents qui se produisent à bord d'aéronefs du fait du comportement indiscipliné et perturbateur de passagers. Beaucoup de délégations ont vivement appuyé cette proposition.² Le Comité juridique l'a pleinement appuyée à sa séance plénière et a recommandé au Conseil que l'OACI poursuive l'étude de cette question.³ Le 30 octobre 2009, le Conseil a approuvé la formation du SSG.⁴

À l'issue des réunions qu'il a tenues à Montréal les 2 et 3 mai 2011⁵ et à Paris les 3 et 4 octobre 2011,⁶ le SSG a recommandé l'institution d'un Sous-Comité spécial du Comité juridique de l'OACI (LC-SC) pour examiner s'il serait possible d'amender la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (1963)*,⁷ en ce qui concerne particulièrement la question des passagers indisciplinés.⁸ Le 15 novembre 2011, à la 5^e séance de sa 194^e session, le Conseil a examiné le rapport du SSG et il a décidé de demander au Président du Comité juridique d'établir le LC-SC et de le charger d'étudier le régime international en vigueur concernant les passagers indisciplinés et perturbateurs.⁹

1 Voir OACI, LC/34-WP/2-4.

2 Voir OACI, Doc 9926-LC/194, 4.1.

3 *Id.*

4 Voir OACI, C-DEC 188/6, 4, al. f).

5 Voir OACI, SSG-UNP/1-Report.

6 Voir OACI, SSG-UNP/2-Report.

7 Voir OACI, Doc 8364, *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (ci-après la *Convention de Tokyo*).

8 Voir OACI, SG-UNP/2-Report, 4.

9 Voir OACI, C-DEC 194/5.

Par lettre du 20 décembre 2011, et en application de l'article 17 du Règlement intérieur du Comité juridique (LC) de l'OACI,¹⁰ M. Michael Jennison, Président par intérim, a nommé l'auteur du présent rapport *Rapporteur* du LC-SC. Par lettre LM 3/21.1 IND/11/4 du 12 janvier 2012, M. Raymond Benjamin, Secrétaire général de l'OACI, a invité 25 États à participer à la réunion du LC-SC qui se tiendra au siège de l'OACI du 22 au 25 mai 2012.¹¹

Le présent rapport contient des éléments qui visent à faciliter les délibérations de mai 2012 du LC-SC. Il se compose de dix sections. La première souligne la nécessité d'une nouvelle terminologie pour décrire le comportement perturbateur à bord des aéronefs. Il est expliqué dans la section 2 pourquoi ces incidents sont de plus en plus préoccupants. La section 3 est une brève description des principales caractéristiques de la Convention de Tokyo, dont la section 4 met en lumière les principales lacunes. La section 5 décrit ses bienfaits durables. Les forces et les faiblesses des éléments indicatifs fournis par l'OACI sur les aspects juridiques de la question des passagers perturbateurs sont décrites à la section 6, et la section 7 explique pourquoi le mécanisme de formulation des traités internationaux devrait être déclenché. En application du mandat que le Président par intérim du LC a donné au Rapporteur, la section 8 soumet à l'examen du LC-SC un projet de nouvel instrument dont le texte complet figure en Appendice A au présent rapport. L'Appendice B compare le texte de ce projet à celui de la Convention de Tokyo. La section 9 met en lumière plusieurs questions au sujet desquelles l'auteur du présent rapport n'a pas été en mesure de donner de réponses concrètes, questions qu'il appartiendra au LC-SC d'examiner plus en détail. Enfin, à la section 10, l'auteur remercie tous ceux qui ont apporté leur appui à la rédaction du présent rapport.

1. Une nouvelle terminologie : Personnes indisciplinées/perturbatrices à bord d'aéronefs

Dans le contexte de l'aviation civile internationale, l'expression « passager indiscipliné ou perturbateur » a toujours été utilisée pour désigner des « passagers qui ne respectent pas les règles de conduite à bord des aéronefs ou qui ne suivent pas les instructions des membres de l'équipage, et qui perturbent ainsi l'ordre et la discipline à bord.¹² » Cela donne à penser que seuls les passagers seraient au cœur du problème, ce qui néglige peut-être le fait que les comportements indisciplinés/perturbateurs peuvent aussi avoir plusieurs autres causes. De plus, cette expression sous-entend aussi que seuls des « passagers » peuvent devenir indisciplinés. Or, des incidents récents à grand retentissement ont démontré que des membres d'équipage peuvent aussi ne pas respecter les règles de conduite à bord des aéronefs en devenant peut-être ainsi des passagers indisciplinés ou perturbateurs.¹³ C'est pourquoi il est suggéré dans le présent rapport qu'il serait plus approprié d'utiliser les expressions « *personnes* indisciplinées/perturbatrices » [au lieu de « *passagers* »] à bord d'aéronefs ou « comportement indiscipliné/perturbateur à bord d'aéronefs ».

10 Voir OACI, Doc 7669-LC/139/5, Règlement intérieur du Comité juridique, art. 17.

11 Voir OACI, lettre LM 3/21.1 IND/11/4 du 12 janvier 2012.

12 OACI, Circulaire 288, Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs, 1 (ci-après la *Circulaire*).

13 Voir Reuters, *Unruly JetBlue Pilot Charged with Interfering with the Flight* (1^{er} mai 2012, 10 heures), <http://www.reuters.com/article/2012/04/13/uk-usa-jetblue-idUSLNE83C01E20120413>. Le transporteur aérien a été obligé de verser des remboursements aux passagers en raison du dérangement que leur avait causé le comportement perturbateur du pilote. Voir aussi Los Angeles Times, *JetBlue to Issue Refunds, Vouchers after Pilot's Erratic Episode* (1^{er} mai 2012, 10 heures), <http://articles.latimes.com/2012/mar/28/news/la-trb-jetblue-pilot-meltdown-20120328>. En mars 2012, un agent de bord s'était aussi comporté de manière très bizarre en incommodant beaucoup les passagers à bord d'un vol d'American Airlines entre Dallas-Fort Worth et Chicago. Voir Chicago Tribune, *American Attendant Disrupts Flight to Chicago* (1^{er} mai 2012, 10 heures), http://articles.chicagotribune.com/2012-03-09/news/chi-american-airlines-flight-attendant-disrupts-flight-en-route-to-chicago-20120309_1_flight-attendant-plane-startling-passengers.

2. Une préoccupation croissante : incidents causés par des personnes indisciplinées/perturbatrices à bord d'aéronefs

L'aviation est le mode de transport qui connaît la croissance la plus rapide. L'augmentation de la demande de trafic aérien est sans pareille.¹⁴ De plus en plus de passagers voyageant en avion tous les jours, on peut être en droit de s'attendre à ce que des comportements indisciplinés causent de plus en plus d'incidents à bord des aéronefs. Il n'est donc pas surprenant que le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de l'OACI (AVSECP) ait souvent signalé que la communauté de l'aviation internationale est confrontée à une augmentation constante des incidents d'indiscipline et de perturbation.¹⁵ C'est là une situation qui de toute évidence retient plus l'attention depuis les années 90.¹⁶ En 1997, il a été signalé que le nombre d'incidents avait atteint un maximum de quelque 400 % de plus qu'en 1995.¹⁷ Dernièrement, les chiffres les plus récents recueillis par l'IATA ont révélé qu'entre 2007 et 2009, le nombre d'incidents avait augmenté dans l'incroyable proportion de 687 %.¹⁸ Selon un article de presse récent, en 2011, 127 incidents se sont produits aux États-Unis, 488 en Australie et 44 au Royaume-Uni.¹⁹ Même si certains ont exprimé de sérieux doutes quant à la fiabilité des données utilisées pour analyser ces incidents en raison de l'absence d'une « méthodologie généralement acceptée »,²⁰ ces rapports n'en témoignent pas moins d'une intensification de cette tendance.²¹

Outre la croissance sans précédent du nombre de passagers aériens, d'autres facteurs expliquent peut-être aussi ce phénomène naissant.²² Ces facteurs sont notamment : services passagers qui laissent à désirer ou, dans certains cas, qui sont inexistantes, consommation d'alcool²³ et de substances psychotropes illégales, air vicié dans la cabine passagers,²⁴ interdiction de fumer, claustrophobie, longs retards des vols, sièges trop rapprochés dans la cabine passagers, surréservations, espace restreint et trop limité à bord, peur de voyager en avion, état mental des passagers et de l'équipage, mesures de sûreté indiscretes, formation insuffisante des équipages, degré de stress propre aux voyages aériens de notre époque et le fait que les contrevenants ne sont pas poursuivis en justice ni disciplinés.

Il ne fait guère de doute que ces incidents « continuent d'être préoccupants et qu'il faudrait trouver une solution durable pour éliminer leurs causes profondes. »²⁵ Il est indéniable « qu'une infraction

14 Voir Airbus, *Delivering the Future: Global Market Forecast 2011-2030* (1^{er} mai 2012, 10 heures), <http://www.airbus.com/company/market/forecast/>.

15 Voir OACI, Rapport AVSECP/20, analyse, 5.2.11.

16 Voir William Mann, *All the (Air) Rage: Legal Implications Surrounding Airline and Government Bans on Unruly Passengers in the Sky* 861, 65 J.A.L.C. (2000) [ci-après Mann].

17 Voir Peter Reiss, *The Disruptive Passenger: Social Inconvenience of Potential Catastrophe?* 24, 24 IFALPA International Quarterly Review (1997), 24 [ci-après Peter Reiss].

18 Voir OACI, AVSECP/20-WP/21.

19 Voir Wall Street Journal, *Cracking Down on Crime in the Skies* (1^{er} mai 2012, 10 heures), <http://online.wsj.com/article/SB10001424052970204778604577239411606291588.html>.

20 Angela Dahlberg, *Air Rage: The Underestimated Safety Risk* (2001), 47 [ci-après Dahlberg].

21 De même, la plupart des États membres de l'OACI n'ont pas encore établi de système de compte rendu leur permettant de consigner ce genre d'incidents. Voir Jiefang Huang, *Un groupe de l'OACI étudie les questions juridiques liées aux passagers indisciplinés*. Journal de l'OACI 1, 18 56 (2001) [ci-après Huang].

22 Voir Dahlberg, *supra* note 20.

23 Voir Lise Anglin, Paula Neves, Norman Giesbrecht et Marianne Kobus-Matthews, *Alcohol-Related Air Rage: From Damage Control to Primary Prevention* 283, 292 23 The Journal of Primary Prevention (2003).

24 Voir Margaret P. Fogg, *Air Rage: Is it a Global Problem? What Proactive Measures Can be Taken to Reduce Air Rage, and Whether the Tokyo Convention Should be Amended to Ensure Prosecution of Air Rage Offenders?* 512, 533 7 ILSA J. Int'l & Comp. L. (2000).

25 OACI, Rapport AVSECP/20, Conclusion 5.3.1, d).

mineure qui pourrait être sans conséquence au sol peut avoir des effets désastreux en vol. C'est pourquoi les infractions commises à bord des aéronefs appellent une attention particulière. »²⁶

3. La Convention de Tokyo

En 1963, les délégués de 61 États²⁷ ont participé à une conférence diplomatique de trois semaines tenue à Tokyo (Japon).²⁸ À l'issue de cette conférence, seize États ont signé la Convention de Tokyo le 14 septembre 1963.²⁹ Cette convention est entrée en vigueur le 4 décembre 1969 et reste de nos jours un des instruments internationaux élaborés sous les auspices de l'OACI qui a recueilli le plus grand nombre de ratifications.³⁰

3.1 Objectifs

Du fait que divers régimes juridiques nationaux prévoyaient des scénarios différents pour l'application extraterritoriale de règles de compétence en matière d'infractions commises à bord d'aéronefs, les rédacteurs de la Convention de Tokyo souhaitaient instaurer un certain degré d'uniformité internationale des règles applicables aux poursuites intentées pour réprimer les infractions commises à bord d'aéronefs.³¹ À cet égard, la raison d'être de la Convention de Tokyo était la suivante : 1) conférer à l'État d'immatriculation la compétence en matière d'actes commis à bord d'aéronefs ;³² 2) donner aux commandants de bord une certaine latitude dans le traitement de passagers qui ont déjà commis ou qui sont sur le point de commettre une infraction ou un acte qui peut mettre en danger la sécurité de l'aéronef ;³³ 3) établir les responsabilités de l'État d'atterrissage où un présumé coupable peut être débarqué ou remis aux autorités ; et 4) dans une certaine mesure, traiter de l'infraction que constitue la capture illicite³⁴ – même si initialement la Convention n'avait pas pour objet de viser aussi les actes d'intervention illicite dirigés contre les aéronefs.³⁵

26 OACI, C-WP/11066.

27 Voir Gerald F. FitzGerald, *Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft: The Tokyo Convention of 1963* 191 2 Can. Y. B. Int'l L. (1964) [ci-après *FitzGerald I*].

28 Voir OACI Doc 8565-LC/152-1, Vol. 1, XIV [ci-après Procès-verbaux de la Conférence diplomatique de Tokyo]. Il est bon de rappeler, pour avoir une bonne idée de la situation du transport aérien de l'époque, que pendant l'année qui a précédé l'adoption de la Convention de Tokyo, les transporteurs aériens n'ont transporté que 123 millions de passagers – 11 % de plus qu'en 1961. Voir aussi le communiqué de presse de l'OACI en date du 28 décembre 1962 cité par Gerald F. FitzGerald, dans *The Development of International Rules Concerning Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* 230, 233 1 Can. Y. B. Int'l L. (1963) [ci-après *FitzGerald II*]. Quelque 50 ans plus tard, le marché du transport aérien était nettement différent. D'ici 2014, les compagnies aériennes transporteront chaque année 3,3 milliards de passagers. Voir IATA, *Industry Expects 800 Million More Travellers by 2014 – China Biggest Contributor* (1^{er} mai 2012, 10 heures), <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2011-02-14-02.aspx>.

29 Ces pays étaient les suivants : Chine, Congo, États-Unis, Guatemala, Indonésie, Italie, Japon, Libéria, Panama, Philippines, République de Haute-Volta, République fédérale d'Allemagne, Royaume-Uni, Saint-Siège, Suède et Yougoslavie. Voir Conférence diplomatique de Tokyo, *supra* note 28, XVI.

30 À ce jour, 185 États sont parties à la Convention de Tokyo. Voir *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (1^{er} mai 2012, 10 heures), http://www2.icao.int/en/leb/List%20of%20Parties/Tokyo_en.pdf.

31 Voir FitzGerald II, *supra* note 28, 232. Voir aussi Procès-verbaux de la Conférence diplomatique de Tokyo, *supra* 28, 227.

32 Voir Jacques de Watteville, *La Piraterie Aérienne* (1978), 83.

33 Voir Juan J. Lopez Gutierrez, *Should the Tokyo Convention of 1963 be Ratified?* 1,4 31 J.A.L.C. (1965) [ci-après *Gutierrez*].

34 Voir Robert P. Boyle et Roy Pulsifer, *The Tokyo Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* 305, 328 30 J. A.L.C. (1964) [ci-après *Boyle et Pulsifer*].

35 Voir Michael Milde, *The International Fight against Terrorism in the Air* (3 juin 1993) (non publié, archives de l'auteur). Les travaux préparatoires qui ont conduit à l'adoption de la Convention de Tokyo avaient surtout été axés sur les questions relatives au statut juridique des aéronefs. C'est seulement en 1962, année qui a précédé la Conférence diplomatique de Tokyo, que les États-Unis et le Venezuela ont conjointement proposé de mentionner expressément dans la Convention la capture illicite d'aéronefs. Selon cette proposition, l'État du premier atterrissage devrait faciliter la restitution de l'aéronef et devrait aussi autoriser que l'aéronef, son équipage et ses passagers poursuivent leur voyage. Lorsque le droit coutumier international

3.2 Champ d'application

La Convention de Tokyo traite des infractions aux lois pénales commises pendant qu'un aéronef se trouve en vol ou à la surface de la haute mer ou dans un territoire non souverain, et aux actes qui ne constituent peut-être pas des infractions, mais qui peuvent malgré tout compromettre la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord, ou l'ordre et la discipline à bord.³⁶ L'aéronef, qui doit être immatriculé dans un État partie,³⁷ est considéré comme étant en vol « depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin. »³⁸ Les rédacteurs ont adopté la définition d'un aéronef en vol qui figurait dans la *Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers (1952)*.³⁹

La Convention de Tokyo ne définit pas concrètement les infractions aux lois pénales ou aux actes de nature à compromettre la sécurité de l'aéronef et des personnes à bord, mais elle laisse cette définition à la discrétion de chaque État partie. La différence entre les « infractions » et les « actes » permet aux États d'établir dans leurs lois nationales, d'une part, ce que sont les infractions aux lois pénales commises à bord d'un aéronef immatriculé et, d'autre part, les actes qui violent peut-être les règlements de l'aviation.⁴⁰

3.3 Compétence

Même si c'est l'État d'immatriculation⁴¹ qui est principalement compétent en la matière, la Convention de Tokyo « n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales. »⁴² À cet égard, la Convention n'établit pas une compétence exclusive mais préfère un système de compétence concurrente.⁴³ En sa qualité d'État d'immatriculation, un État partie est tenu de s'efforcer de « faire de son mieux » pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions aux lois pénales commises à bord d'aéronefs qu'il a immatriculés. Toutefois, il n'existe aucune obligation semblable à l'égard des actes de nature à mettre en danger la sécurité ou l'ordre et la discipline à bord.⁴⁴ Un État partie qui n'est pas l'État d'immatriculation ne peut exercer sa compétence que dans des circonstances très particulières (p. ex. si l'infraction a produit effet sur son territoire).⁴⁵

a été codifié, cette proposition est devenue l'article 11 de la Convention de Tokyo. Voir Edward McWhinney, *Aerial Piracy and International Terrorism: The Illegal Diversion of Aircraft and International Law* (2^e éd. 1987), 36.

36 Voir la Convention de Tokyo, *supra* note 7, art. 1, al. a) et b). Voir aussi Sofia Michaelides, *Unruly Passenger Behaviour and the Tokyo Convention* 38, 40 6 *Cov. L. J.* (2001) [ci-après *Michaelides*].

37 Voir Jacob M. Denaro, *In-Flight Crimes, The Tokyo Convention, and Federal Judicial Jurisdiction* 171, 172 35 *J.A.L.C.* (1969) [ci-après *Denaro*].

38 Convention de Tokyo, *supra* note 7, art. 1, 3.

39 Voir Boyle et Pulsifer, *supra* note 34, 330. Voir OACI Doc 7364, *Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers* [ci-après *Convention de Rome*].

40 Voir FitzGerald I, *supra* note 27, 194. Les violations des « règlements aériens » peuvent être des infractions graves ou moins graves. Certains « règlements aériens » applicables aux passagers pourraient faire l'objet d'infractions graves en ceci que leur non-respect met en danger la sécurité des aéronefs (par exemple l'interdiction de fumer dans les toilettes des aéronefs ou de toucher aux détecteurs de fumée, et l'interdiction d'utiliser des appareils électroniques portables). D'autres violations peuvent être moins graves, car elles peuvent ne pas constituer une menace pour la sécurité de l'aéronef, mais éventuellement compromettre la sécurité du passager intéressé. Il pourrait s'agir du refus d'utiliser les ceintures de sécurité ou de ne pas rester assis lorsque le commandant de bord le demande en période de turbulence. Courriel de Siew Huay Tan, Directeur des services juridiques, Administration de l'aviation civile de Singapour (5 mai 2012) (archives de l'auteur) [ci-après *Siew Huay Tan*].

41 Voir la Convention de Tokyo, *supra* note 7, art. 3, 1.

42 *Id.*, art. 3, 3.

43 Voir Nancy Douglas Joyner, *Aerial Hijacking as an International Crime* (1974), 137 [ci-après *Douglas Joyner*].

44 Voir la Convention de Tokyo, *supra* note 7, art. 3, 2.

45 *Id.*, art. 4.

3.4 Pouvoirs et responsabilités du commandant d'aéronef

Avant l'adoption de la Convention de Tokyo, il n'existait aucune règle internationale traitant « du statut, des pouvoirs et des responsabilités du commandant d'aéronef. »⁴⁶ Dans la Convention de Tokyo, le commandant d'aéronef est investi de l'autorité de prendre les mesures « raisonnables » qui sont « nécessaires » pour rétablir l'ordre à bord « lorsqu'il est fondé à croire » qu'une personne a commis ou est sur le point de commettre une infraction ou un acte qui peut compromettre la sécurité.⁴⁷ Par exemple, il a été estimé que le commandant d'aéronef est tenu d'appréhender un passager qui constitue un risque pour la sécurité. Cependant, le commandant d'aéronef n'est pas tenu de le faire si l'infraction en question ne pose pas de risque pour la sécurité, par exemple en cas de vol.⁴⁸ La prérogative du commandant d'aéronef doit être fondée tant subjectivement qu'objectivement.⁴⁹ La mesure que le commandant d'aéronef décide de prendre ne doit pas seulement être subjectivement « raisonnable » mais doit aussi être objectivement « nécessaire » pour protéger la sécurité de l'aéronef, maintenir l'ordre et la discipline à bord ou permettre de remettre la personne visée aux autorités compétentes ou la débarquer, selon les circonstances particulières.⁵⁰

Durant la Conférence diplomatique de Tokyo, le délégué de la Suisse a proposé sans succès que les mots « est fondé à croire » soient remplacés par « a des raisons sérieuses de croire. »⁵¹ Cette proposition a été rejetée par 13 voix contre 11.⁵² Lors de l'examen de cette disposition, le délégué des États-Unis a souligné que la norme en question signifierait que « le commandant d'aéronef devrait avoir des motifs substantiels pour croire à une menace, qu'il ne pourrait agir sur la base de faits insuffisants pour appuyer sa conviction qu'une personne a commis ou est sur le point de commettre le type d'acte visé. En d'autres termes, le commandant d'aéronef ne pourrait agir arbitrairement ou de façon fantasmagorique. »⁵³

Pour pouvoir établir si une infraction a été commise ou est sur le point de l'être, le commandant d'aéronef doit évaluer les lois nationales pertinentes de l'État d'immatriculation. Certains délégués à la Conférence diplomatique de Tokyo étaient d'avis que dans cette évaluation, le commandant d'aéronef pourrait faire preuve de bon sens.⁵⁴ Il est à noter que tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans l'autorisation du commandant d'aéronef, toutes mesures préventives raisonnables à condition que ces mesures s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef.⁵⁵ Les mots « s'imposent immédiatement » imposent un seuil beaucoup plus élevé pour les membres de l'équipage ou les passagers, comparativement à la norme applicable aux mesures prises par le commandant d'aéronef.

Les autres prérogatives du commandant d'aéronef incluent le pouvoir : 1) de requérir l'assistance des membres d'équipage, 2) de requérir l'assistance d'autres passagers,⁵⁶ 3) de débarquer

46 Arnold W. Knauth, *The Aircraft Commander in International Law* 156, 157 14 J.A.L.C. (1947) [ci-après *Knauth*].

47 Voir la Convention de Tokyo, *supra* note 7, art. 6, 1.

48 Voir FitzGerald II, *supra* note 28, 243.

49 Voir Procès-verbaux de la Conférence diplomatique de Tokyo, *supra* note 28, 147.

50 Voir la Convention de Tokyo, *supra* note 7, art. 6, 1.

51 Procès-verbaux de la Conférence diplomatique de Tokyo, *supra* note 28, 153.

52 *Id.*, 160.

53 *Id.*, 155.

54 Voir FitzGerald I, *supra* note 27, 196.

55 Voir la Convention de Tokyo, *supra* note 7, art. 6, 2.

56 Pour ce qui est de solliciter une assistance pour prendre des mesures de contrainte à l'égard d'une personne à bord d'un aéronef, la Convention de Tokyo distingue entre les membres d'équipage et les passagers. Selon la chaîne de commandement, le commandant d'aéronef est autorisé à exiger (la Convention dit « requérir ») qu'un membre d'équipage l'aide à prendre ces mesures de contrainte. Le membre d'équipage n'est pas en mesure de refuser l'assistance demandée. Cependant,

toute personne dans tout État, que ce dernier soit partie ou non à la Convention de Tokyo, lorsqu'il est fondé à croire que cette personne a commis ou est sur le point de commettre un acte qui peut compromettre la sécurité ou l'ordre et la discipline à bord de l'aéronef ;⁵⁷ et 4) de remettre aux autorités d'un État partie toute personne dont il est fondé à croire qu'elle a commis ou est sur le point de commettre une infraction grave au regard des lois nationales de l'État d'immatriculation.⁵⁸

Bien qu'ils paraissent similaires, les concepts de « débarquement » et de « remise aux autorités » sont substantiellement différents. Le débarquement se rapporte à une décision du commandant d'aéronef de faire descendre une personne de l'aéronef. Dans ce cas, le commandant d'aéronef ne remet pas la personne aux autorités compétentes au sol. Bien que le commandant d'aéronef ait l'obligation de signaler qu'une personne a été débarquée, cette personne peut assurément partir librement à son arrivée si l'État où a eu lieu l'atterrissage choisit de ne prendre aucune mesure. On peut en déduire que le débarquement vise les actes ayant un caractère moins grave, comme par exemple certaines violations des règlements aériens. D'un autre côté, la remise aux autorités signifie faire descendre la personne de l'aéronef et la livrer aux autorités au sol. Cette mesure est prise dans les cas d'infractions graves ou d'actes d'intervention illicite.⁵⁹

La Convention de Tokyo prévoit que le commandant d'aéronef peut exercer ses pouvoirs « depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ses portes est ouverte en vue du débarquement. »⁶⁰ C'est là une période différente et beaucoup plus longue comparativement à la notion d'aéronef en vol [c'est-à-dire depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin] qui régit tous les autres aspects de la Convention de Tokyo. Durant la Conférence diplomatique de Tokyo, l'IATA a avancé sans succès que la durée prévue dans la Convention devrait coïncider avec la période durant laquelle les pouvoirs du commandant d'aéronef s'appliquent.⁶¹

le commandant d'aéronef ne peut que demander l'assistance d'un passager. Ce dernier peut assurément choisir de ne pas coopérer avec le commandant d'aéronef. *Id.*, art. 6, 2.

⁵⁷ *Id.*, art. 8, 1.

⁵⁸ *Id.*, art. 9, 1.

⁵⁹ Les exemples ci-après peuvent aider à mieux illustrer la distinction entre ces deux mesures différentes. Bien que de toute évidence en état d'ébriété, un passager réussit à embarquer à bord de l'aéronef. À l'entrée, les agents ne se rendent pas compte de l'état du passager. Une fois les portes de l'aéronef closes, les agents de bord constatent que le passager dégage une très forte odeur d'alcool. Lorsque le passager en question parle à d'autres passagers, il devient évident qu'il est sous l'effet de l'alcool. Le commissaire de bord signale l'incident au commandant d'aéronef. Ce dernier décide de ramener l'aéronef à la porte d'embarquement et de débarquer le passager. Bien que les autorités au sol soient informées de l'incident, celles-ci décident de ne pas prendre de mesures. À mi-chemin au cours du vol, un passager devient violent et s'attaque à un agent de bord. Le problème est signalé au commandant d'aéronef, qui décide immédiatement de dérouter le vol vers l'aéroport le plus proche. Le commandant d'aéronef rend compte de l'incident et informe les autorités que le passager leur sera remis au sol. Après un interrogatoire plus poussé, les autorités de police au sol décident d'inculper le passager pour agression sur un membre d'équipage.

⁶⁰ Convention de Tokyo, *supra* note 7, art. 5, 2. Durant les travaux préparatoires de la Conférence diplomatique de Tokyo, il a été proposé d'augmenter la durée des pouvoirs du commandant d'aéronef, à partir du moment où l'embarquement commence jusqu'au moment où ce processus est achevé. Cependant, la Conférence diplomatique de Tokyo a rejeté cette proposition car il a été estimé que si quelque-chose devait survenir entre le moment où le processus d'embarquement commence et celui où les portes sont fermées, le commandant d'aéronef et l'équipage pourraient obtenir l'assistance des autorités au sol. Voir FitzGerald I, *supra* note 27, 193.

⁶¹ Voir le Doc 8565-LC/152-2, Vol. II, de l'OACI, 146 [ci-après *Procès-verbaux de la Conférence diplomatique de Tokyo, Vol. II*].

Bien que la Convention de Tokyo ait été conçue avec l'idée d'accorder d'amples pouvoirs au commandant d'aéronef,⁶² cela ne signifie en aucune manière que ce dernier a « carte blanche ». L'exercice de ses pouvoirs doit se faire dans le contexte et en application des paramètres établis par la Convention. Comme il sera expliqué plus loin, tout manquement à cet égard peut faire intervenir la responsabilité non seulement du commandant d'aéronef, mais aussi de l'exploitant d'aéronef.

Outre ces prérogatives, la Convention de Tokyo impose au commandant d'aéronef un certain nombre d'obligations.⁶³ Celles-ci comprennent l'obligation 1) de signaler à l'État où s'effectue l'atterrissage qu'une personne a été soumise à une mesure de contrainte et de lui fournir les motifs de cette mesure,⁶⁴ 2) de cesser d'appliquer les mesures prises à bord une fois que l'aéronef a atterri,⁶⁵ 3) d'informer les autorités de l'État d'atterrissage qu'une personne sera débarquée,⁶⁶ 4) d'informer l'État d'atterrissage qu'une personne sera remise aux autorités compétentes,⁶⁷ et 5) de fournir auxdites autorités tous les éléments de preuve relatifs à l'infraction commise à bord de l'aéronef.⁶⁸ Certains délégués ont fait observer que tout manquement à ces obligations peut priver le commandant d'aéronef de son immunité, car on pourrait estimer qu'il a agi hors du contexte de la Convention.⁶⁹

3.5 Immunité

Bien que des mesures « raisonnables » de contrainte « nécessaires » prises à bord par un commandant d'aéronef, un membre d'équipage ou éventuellement un passager puissent par la suite faire l'objet d'un examen sur le plan juridique, la Convention de Tokyo exempte les personnes ayant pris ces mesures de même que l'exploitant d'aéronef de toute responsabilité lors des poursuites intentées par la personne qui a fait l'objet desdites mesures.⁷⁰ Cela signifie une exemption de responsabilités criminelles, administratives et civiles.⁷¹ Cette exemption n'empêche cependant pas un autre passager (tierce partie) qui a accidentellement été blessé par les mesures prises par le commandant d'aéronef d'intenter des poursuites.⁷²

La raison d'accorder cette exemption repose sur l'idée que « des règles devraient être adoptées à l'échelle internationale qui permettraient au commandant d'aéronef de maintenir l'ordre à bord, qu'il s'agisse d'infractions ou de tout acte mettant en danger la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord d'un aéronef qui effectue un vol international. »⁷³ Boyle et Pulsifer expliquent que « le commandant d'aéronef peut prendre une mauvaise décision et remettre aux autorités compétentes une personne dont l'acte au titre de la loi de l'État d'immatriculation peut seulement constituer une infraction mineure mais, s'il s'agit à son avis d'une infraction grave et si ce jugement subjectif avait des fondements raisonnables dans les faits, et n'était pas arbitraire ni infondé, le commandant d'aéronef agirait dans les limites de ses pouvoirs. »⁷⁴

62 Voir Aaron B. Swerdlow, *Modern Approaches to the Powers of the Aircraft Commander under Article 6 of the Tokyo Convention* 105 10 Issues in Aviation Law and Policy (2010) [ci-après Swerdlow].

63 Voir Nicolas Mateesco Matte, *Treatise on Air-Aeronautical Law* (1981), 343 [ci-après Matte].

64 Voir la Convention de Tokyo, *supra* note 7, art. 7, 2.

65 *Id.*, art. 7, 1.

66 *Id.*, art. 8, 2.

67 *Id.*, art. 9, 2.

68 *Id.*, art. 9, 3. Voir aussi Russel Kane, *Time to Put Teeth into Tokyo?* 187, 192 43 ZLW (1994) [ci-après Kane].

69 Voir Sami Shubber, *Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft* (1973), 237 [ci-après Shubber].

70 Voir la Convention de Tokyo, *supra* note 7, art. 10. Voir aussi Boyle et Pulsifer, *supra* note 34, 328.

71 Voir FitzGerald I, *supra* note 27, 197 ; Philippe Richard, *La Convention de Tokyo* (1971), 138.

72 Robert F. Klimek *International Law – Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft – The Tokyo Convention* 485, 502 20 DePaul L. Rev. (1971).

73 Boyle et Pulsifer, *supra* note 34, 321.

74 *Id.*, 336.

Cette exonération, immunité ou ce qui a ailleurs été défini comme la « clause échappatoire »⁷⁵ ne s'applique pas dans les cas où une force excessive est employée.⁷⁶ Cette disposition a fait l'objet d'un des débats les plus animés durant la Conférence diplomatique de Tokyo.⁷⁷ En fait, une motion appuyant sa suppression complète a finalement été rejetée par une maigre marge de 3 voix (19 voix contre 16).⁷⁸ Ceux qui étaient favorables à l'élimination des dispositions concernant l'immunité étaient d'avis que celles-ci sont contraires au « principe selon lequel nul ne peut être totalement soustrait à la responsabilité de ses actes, même si les circonstances tenant à la position particulière du commandant d'aéronef conduisent à ne pas faire preuve d'une rigueur excessive dans l'appréciation de cette responsabilité. »⁷⁹

3.6 Obligations des États

Au titre de la Convention de Tokyo, les États parties assument un certain nombre d'obligations. Entre autres, ils ont l'obligation 1) d'autoriser le débarquement d'une personne,⁸⁰ 2) de recevoir une personne lorsque le commandant d'aéronef le demande,⁸¹ 3) d'assurer la détention d'une personne auteur présumé d'un acte d'intervention illicite,⁸² 4) d'autoriser la personne en détention à communiquer avec les autorités de l'État dont elle a la nationalité,⁸³ 5) de procéder à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits lorsque le commandant de l'aéronef livre une personne ou lorsqu'il s'agit de l'auteur présumé d'un acte d'intervention illicite,⁸⁴ 6) d'aviser l'État d'immatriculation et l'État dont la personne détenue a la nationalité des circonstances qui justifient cette détention,⁸⁵ et 7) de communiquer promptement les conclusions lorsqu'on enquête sur les faits.⁸⁶ Dans les cas concernant les actes de capture illicite d'aéronefs, chaque État partie fait « les meilleurs efforts » pour restituer le contrôle de l'aéronef à son commandant (légitime).⁸⁷ Si l'aéronef atterrit dans un État partie, cet État doit permettre aux passagers et à l'équipage de poursuivre leur voyage aussitôt que possible.⁸⁸

4. Les failles de la Convention de Tokyo

La section ci-après traite de certaines des principales critiques que la Convention de Tokyo s'est attirée.

4.1 L'absence de définition du terme « infraction »

La Convention de Tokyo ne définit pas ce qui constitue une « infraction » en droit pénal, et n'énonce pas non plus les actes qui peuvent compromettre l'ordre et la discipline à bord des aéronefs. Ces questions sont laissées à la discrétion de chaque État partie. Il a aussi été dit que le fait que la

75 Gerald F. FitzGerald, *Toward Legal Suppression of Acts against Civil Aviation* 49 39 Int'l Conciliation (1970) [ci-après *FitzGerald III*].

76 Voir Christian Giesecke, *Unruly Passengers and Respective Passenger Rights* 546, 552 51 ZLW (2002).

77 Voir FitzGerald I, *supra* note 27, 197.

78 Voir Procès-verbaux de la Conférence diplomatique de Tokyo, *supra* note 28, 231.

79 Voir Procès-verbaux de la Conférence diplomatique de Tokyo, Vol. II, *supra* note 61, 160.

80 Voir la Convention de Tokyo, *supra* note 7, art. 12.

81 *Id.*, art. 13, 1. Cette obligation ne porte pas préjudice au droit de l'État d'atterrissage d'expulser de son territoire la personne qui lui a été remise. Voir Matte, *supra* note 63, 347.

82 *Id.*, art. 13, 2.

83 *Id.*, art. 13, 3. Voir aussi Denaro, *supra* note 37, 179.

84 *Id.*, art. 13, 4.

85 *Id.*, art. 13, 5.

86 *Id.*

87 *Id.*, art. 11, 1.

88 *Id.*, art. 11, 2.

Convention de Tokyo ne range pas les « actes qui compromettent le bon ordre » parmi les « crimes graves » constitue l'une des principales failles de cet instrument.⁸⁹

Cette absence de définition va à l'encontre de la finalité même de l'harmonisation du droit international. Dans de nombreux cas, elle crée une lacune insurmontable.⁹⁰ Il est incontesté que le nombre élevé de ratifications laisse entendre que la Convention de Tokyo jouit d'une acceptation pratiquement universelle, mais il est également vrai que nombre d'États parties n'ont pas adopté une législation qui mette en œuvre les dispositions de ladite Convention, ce qui mine son efficacité pratique.⁹¹

4.2 Définition du terme « en vol »

Au mieux, l'adoption du seuil temporel est problématique.⁹² Selon la définition actuelle du terme « en vol », les infractions commises pendant que l'aéronef circule à la surface ou qu'il est repoussé avant le décollage par un groupe auxiliaire de puissance (GAP) n'entrent pas dans le cadre de la Convention de Tokyo. Pourtant, le pilote commandant de bord est autorisé à exercer ses prérogatives. Si l'infraction est commise après la fermeture des portes de l'aéronef, mais avant le moment où la force motrice est employée pour décoller, on suppose que les lois nationales s'appliquent.

Pour éviter ce double régime, l'OACI a décidé de s'éloigner de ce principe dans la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* de 1970⁹³ et la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* de 1971.⁹⁴ Dans la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs* et la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs*, le terme « en vol » signifie aussi « à partir du moment où toutes [les] portes extérieures [de l'aéronef] sont fermées après l'embarquement ou le chargement jusqu'au moment où toute porte de ce genre est ouverte pour le débarquement ou le déchargement. »⁹⁵ La définition employée dans la

89 Voir Kane, *supra* note 68, 195.

90 Voir Michaelides, *supra* note 36, 45.

91 Un rapport d'étape de l'OACI publié en 1999 concernant la mise en œuvre de la Résolution A32-22 de l'Assemblée indiquait que 45 États membres avaient mis en place une législation nationale mettant en œuvre les instruments de sûreté de l'aviation de l'Organisation, à savoir : 1) la Convention de Tokyo ; 2) la Convention de La Haye ; 3) la Convention de Montréal ; 4) le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile (Montréal, 1988) ; et 5) la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection (Montréal, 1991). En 2000, un rapport consécutif indiquait que le nombre d'États était passé à 50, mais un an plus tard, lors de la présentation d'un autre rapport, cette fois-ci sur la mise en œuvre de la Résolution A33-22 de l'Assemblée, ce nombre était retombé à 46 États. Dans le meilleur des scénarios, les nombres correspondent à environ 26 % des membres de l'OACI. Inexactitudes mises à part, ces nombres peuvent très bien être indicatifs du niveau de mise en œuvre par les États membres des conventions de l'OACI sur la sûreté de l'aviation. Bien qu'aucune donnée récente ne soit disponible, rien ne semble indiquer que les choses se soient beaucoup améliorées récemment. L'adoption de législations nationales mettant en œuvre ces instruments devient essentielle. Voir OACI, notes C-WP/11103, Appendice A, et C-WP/11445, Appendice A.

92 Voir Kane, *supra* note 68, 195.

93 Voir la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, art. 3, 1, 16 déc. 1970, 860 U.N.T.S. 12325 (ci-après la *Convention de La Haye*). Dans la *Convention de La Haye*, « un aéronef est considéré comme 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, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord. »

94 Voir la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, art. 2, al. a), 23 sept. 1971, 974 U.N.T.S. 14118. Cette convention (ci-après la *Convention de Montréal*), donne la même définition pour l'expression « aéronef en vol ».

95 Voir le Doc 9919 de l'OACI, *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs*, signée à Montréal le 2 mai 2009 (ci-après la *Convention sur les risques généraux*). Voir aussi le Doc 9920 de l'OACI, *Convention*

Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale de 2010,⁹⁶ plus récente, est très semblable : « 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, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord. »⁹⁷

Cependant et inexplicablement, la Convention de Tokyo n'applique pas ce seuil temporel plus rationnel. L'existence de ces deux définitions du terme « en vol » ne peut que mener à la confusion.

4.3 Pas de définition de l'expression « ordre et discipline »

Éléments constitutifs d'actes qui entraînent l'application de la Convention de Tokyo, « ordre » et « discipline » peuvent être considérés comme imprécis et peuvent faire l'objet d'interprétations juridiques contradictoires.⁹⁸ Dans le cas *U.S. v. Flores*, par exemple, un tribunal des États-Unis estime que toutes les voies de fait n'entravent pas nécessairement les fonctions des agents de bord.⁹⁹ Un tribunal allemand estime aussi que fumer dans les toilettes ne compromet pas la sécurité du vol.¹⁰⁰ Même si elle ne le dit pas expressément, l'opinion des tribunaux implique qu'aucun de ces actes ne compromettent l'ordre et la discipline à bord.

4.4 Absence de compétence obligatoire

L'État d'immatriculation est compétent pour connaître des infractions et actes commis à bord des aéronefs,¹⁰¹ mais les commentateurs prétendent souvent que cela ne signifie en aucune façon qu'il a l'obligation de l'exercer. La Convention de Tokyo ne prévoit pas de compétence obligatoire.¹⁰² En fait, l'État d'immatriculation est seulement tenu de prendre « les mesures nécessaires pour établir sa compétence, en sa qualité d'État d'immatriculation, aux fins de connaître des infractions commises à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation ». ¹⁰³ Seul le terme « infraction » est mentionné. Sur la base de ce texte, il faut même se demander s'il y a un fondement juridique pour que l'État d'immatriculation exerce sa compétence pour connaître d'actes qui ne sont pas criminels mais qui peuvent néanmoins compromettre la sécurité de l'aéronef ou l'ordre et la discipline à bord.¹⁰⁴ Dans le cadre du régime actuel, il semble que les États parties¹⁰⁵ ont le choix.

Le libellé de la Convention de Tokyo donne tellement de latitude aux États parties que l'exercice de la compétence, même pour l'État d'immatriculation, est réduit en pratique à l'obligation de « faire de son mieux ». Même si elle est considérée comme un des points faibles de la Convention, l'absence de compétence obligatoire est le principe le plus souvent adopté dans de nombreux instruments

relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs, (ci-après la *Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite*).

96 Voir la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale*, 10 sept. 2010 (ci-après la *Convention de Beijing*).

97 *Id.*, art. 2, al. a).

98 Voir Christian Giesecke, *Unruly Passengers: The Existing Legal System and Proposed Improvements* 46, 53 26 *Annals of Air & Space Law* (2001) (ci-après *Giesecke*).

99 *U.S. v. Flores*, 968 F.2d 1366 (1992).

100 Voir Giesecke, *supra* note 98, 53.

101 Voir la Convention de Tokyo, *supra* note 7, art. 3 (1).

102 Voir Douglas Joyner, *supra* note 43, 134.

103 Voir Convention de Tokyo, *supra* note 7, art. 3, 2.

104 Voir Giesecke, *supra* note 98, 53.

105 Voir Kane, *supra* note 68, 190.

internationaux relatifs à la prévention et à la répression du terrorisme international, et conclus sous les auspices des Nations Unies. La Convention de Tokyo est un de ces instruments.

4.5 Vide de compétence

De nombreuses personnes indisciplinées restent impunies faute de compétence. En fait, dans de nombreux cas, l'État d'atterrissage est incapable d'exercer sa compétence.¹⁰⁶ Il y a un vide de compétence. La Convention de Tokyo produit un résultat paradoxal et parfois absurde. Même s'il ne peut faire valoir sa compétence lorsqu'une infraction est commise à bord d'un aéronef immatriculé dans un autre État, l'État d'atterrissage est néanmoins tenu, à moins que l'infraction ne porte atteinte d'une façon quelconque à son territoire ou ne concerne des questions de sécurité nationale,¹⁰⁷ de s'acquitter d'obligations telles qu'accepter les passagers remis par le commandant d'aéronef, assurer la détention de certaines personnes et procéder immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.¹⁰⁸ On peut se demander comment l'État d'atterrissage doit s'acquitter de ces obligations en l'absence du pouvoir d'exercer sa compétence.

Ce vide de compétence a été constaté dès 1997.¹⁰⁹ L'exemple fictif suivant illustre mieux le vide de compétence qui existe dans la Convention de Tokyo :

Le vol 1974 de Thai Airways (TG) décolle de l'aéroport international de Bangkok (Thaïlande) à destination de l'aéroport d'Osaka Kansai (KIX) (Japon). Durant le vol, un passager mongol fume à deux reprises un cigare cubain dans les toilettes de la classe affaires. Lorsqu'une agente de bord du vol TG lui demande d'arrêter de fumer, le passager l'agresse verbalement et physiquement et lui cause de graves lésions corporelles. À l'arrivée à KIX, le commandant du vol TG demande que la police de KIX arrête le passager et celui-ci est livré à la police. Après évaluation des faits, la police conclut qu'elle n'a pas compétence pour intenter des poursuites pour des infractions commises : 1) à bord d'un aéronef immatriculé dans un État autre que le Japon, en l'occurrence la Thaïlande ; 2) à l'extérieur du territoire japonais (c'est-à-dire, quelque part en haute mer) ; 3) par une personne qui n'est pas japonaise (le passager est de nationalité mongole). Considérant qu'il n'y a pas d'éléments suffisants pour relier le cas au Japon et que le système juridique japonais ne donne pas compétence au Japon pour ces types d'infractions, la police de KIX libère le passager mongol sans procès ni pénalité. Même s'il a gravement compromis la sécurité du vol TG 1974, le passager mongol s'en tire en toute impunité.

Permettre à l'État d'atterrissage d'exercer sa compétence présente de nombreux avantages. Comme l'a judicieusement noté Mendelsohn, lorsque l'aéronef atterrit, tous les passagers, c'est-à-dire tous les témoins éventuels de l'infraction, sont présents.¹¹⁰ Outre qu'il comble le vide de compétence, l'exercice de cette compétence a un effet dissuasif sur la perpétration d'actes criminels à bord des

¹⁰⁶ Voir J. M. Sharp *Canada and the Hijacking of Aircraft* 451, 454-5 Man. L. J. (1972).

¹⁰⁷ Voir Convention de Tokyo, *supra* note 7, art. 4.

¹⁰⁸ Voir Ruwantissa I.R. Abeyratne, *Unruly Passengers – Legal, Regulatory and Jurisdictional Issues* 46, 53-24 Air & Space Law (1999).

¹⁰⁹ Voir Peter Reiss, *supra* note 17, 25.

¹¹⁰ Allan I. Mendelsohn, *In-Flight Crime: The International and Domestic Picture Under the Tokyo Convention* 509, 514-53 Va. L. Rev. (1967) Voir aussi John Fenston et Hamilton De Saussure, *Conflict in the Competence and Jurisdiction of Courts of Different States to Deal with Crimes Committed on Board Aircraft and the Persons Involved Therein* 66, 86-1 McGill L. J. (1953).

aéronefs.¹¹¹ *A contrario*, on a fait valoir que le désavantage de l'État d'atterrissage tient au fait qu'il ne souhaite peut-être pas exercer sa compétence lorsque la plupart des éléments sont étrangers à son système juridique (c'est-à-dire, aéronef immatriculé dans un autre État, auteur de l'infraction ressortissant d'un autre État, victime ressortissant d'un autre État).¹¹² La base du raisonnement est que le simple fait qu'un aéronef atterrisse dans un État ne constitue pas un lien suffisant avec cet État pour lui donner le droit d'étendre l'application de ses lois.¹¹³ Il est donc possible qu'il n'y ait pas le moindre lien entre l'infraction et le droit criminel de l'endroit où il se trouve que l'aéronef atterrit après que l'infraction a été commise.¹¹⁴

Les critiques de l'idée que l'État d'atterrissage devrait avoir compétence oublient souvent que même lorsqu'une infraction ne comporte que des éléments étrangers à l'État d'atterrissage, le fait de ne pas donner à cet État les bases pour exercer cette compétence, lorsque les éléments du cas le justifient, peut considérablement compromettre l'intégrité de l'ensemble du système de transport aérien. Il peut aussi contribuer à créer un sentiment indésirable d'absence de droit, chose que la communauté internationale de saurait tolérer. Les États doivent prendre des mesures pour prévenir les infractions et les actes qui peuvent compromettre la sécurité des usagers du transport aérien même si un cas donné ne concerne que des éléments étrangers. Les États souhaitent sûrement éviter les situations où leurs propres ressortissants sont laissés sans protection parce l'État d'atterrissage ne peut pas exercer sa compétence. Comme John Fenstos l'a noté il y a près de 60 ans, les infractions commises à bord d'un aéronef en vol sont des « *crimes de droit commun* », que chaque pays civilisé a le devoir et la responsabilité de réprimer et de punir.¹¹⁵

L'exercice de la compétence par l'État d'atterrissage n'est pas une idée nouvelle. En fait, le Comité de droit aérien de l'Association de droit international a étudié la question dès 1922. Pholien a rédigé un rapport sur ce sujet en 1929.¹¹⁶ En 1953, Honig a fait valoir certains des avantages de l'exercice de la compétence par l'État d'atterrissage¹¹⁷ et les premières ébauches de la Convention de Tokyo¹¹⁸ en ont fait mention. La Conférence diplomatique de Tokyo a examiné la question de la compétence de l'État d'atterrissage dans le cadre d'un système de priorités. La proposition a été appuyée par plusieurs États mais elle a finalement été rejetée.¹¹⁹ Malgré ce revers, l'OACI a fait une place à la compétence de l'État d'atterrissage dans la Convention de La Haye¹²⁰ et la Convention de Montréal,¹²¹ et tout dernièrement dans la Convention de Beijing¹²² et le *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* de 2010.¹²³

111 Voir Gutierrez, *supra* note 33, 4.

112 Voir Matte, *supra* note 63, 332.

113 Gary L. Bohlke, *Crimes Aboard Aircraft: Jurisdictional Considerations* 139, 148 5 J. L. & Econ. Dev. (1971).

114 Jan Piet Honig, *Legal Status of Aircraft* (1956), 141 (ci-après Honig).

115 John Fenstos et Hamilton De Saussure, *supra* note 110, 81.

116 *Id.*, 78.

117 Voir Honig, *supra* note 114, 141.

118 Voir Margerite E. Ritchie, *Crimes Aboard Aircraft* (1958), 44.

119 Voir Boyle et Pulsifer, *supra* note 34, 329.

120 Voir Convention de La Haye, *supra* note 93, art. 4, 1, al. b).

121 Voir Convention de Montréal, *supra* note 94, art. 5, 1, al. c).

122 Voir Convention de Beijing, *supra* note 96, art. 8, 1, al. c).

123 Voir *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, art. 4, 1, al. c), 10 sept. 2010 (ci-après le *Protocole de Beijing*). L'ensemble de la Convention de Beijing et du Protocole de Beijing est appelé ci-après « instruments de Beijing ».

4.6 Aéronefs loués

Comme il est indiqué plus haut, l'État d'immatriculation de l'aéronef peut exercer sa compétence, mais cet État n'est pas nécessairement celui de l'exploitant de l'aéronef, par exemple, dans le cas d'aéronefs loués. Vu les pouvoirs accordés au commandant d'aéronef, le principe de juridiction de l'État du pavillon présuppose implicitement que le commandant de l'aéronef a une connaissance minimale du droit criminel de cet État en ce qui concerne les infractions commises à bord de l'aéronef. Or, lorsque l'aéronef est exploité en location sans équipage, il est peu probable que le commandant de l'aéronef connaisse bien les lois de l'État d'immatriculation.¹²⁴

À sa 12^e réunion, tenue à Munich en 1959, le Comité juridique de l'OACI a examiné le fait qu'un aéronef pouvait être immatriculé dans un État, mais exploité sous un contrat d'affrètement coque nue par un exploitant d'aéronefs d'un autre État.¹²⁵ Lors de la Conférence diplomatique de Tokyo, un groupe de travail spécial s'est penché sur cette question et a recommandé que, lorsqu'un aéronef est loué sans équipage, l'État de l'entité à laquelle l'aéronef est loué (exploitant) puisse aussi exercer sa compétence, mais la Conférence n'a pas accepté cette recommandation ;¹²⁶ la Convention de Tokyo reste donc muette sur ce point et la question n'est toujours pas réglée.¹²⁷

4.7 Débarquement

Certains commentateurs ont (incorrectement) noté que la Convention de Tokyo n'exige pas qu'un État partie à la Convention mène une enquête préliminaire pour établir les faits lorsqu'une personne est débarquée.¹²⁸ Cette critique ne tient pas compte de la distinction entre le débarquement d'une personne et la remise d'une personne aux autorités compétentes au sol. Comme il est expliqué plus haut, le débarquement signifie que, si le commandant de l'aéronef a décidé de retirer une personne de l'aéronef, il n'a pas choisi de remettre cette personne aux autorités au sol. Puisque ces autorités n'interviennent pas, l'État d'atterrissage ne peut être tenu d'effectuer une enquête préliminaire pour établir les faits.

4.8 Remise

Le fait qu'un commandant d'aéronef ne soit autorisé à remettre une personne aux autorités que lorsqu'il est fondé à croire qu'elle a commis un crime grave au regard de la législation nationale de l'État d'immatriculation est considéré comme une autre faiblesse de la Convention de Tokyo.¹²⁹ Le commandant de l'aéronef ne peut pas livrer aux autorités une personne qui a commis une infraction mineure mais qui a peut-être compromis la sécurité de l'aéronef (par exemple, une personne qui utilise un EDP lorsque cela est interdit). La Convention de Tokyo n'explique pas ce qui constitue une « infraction grave ». Le commandant de l'aéronef doit évaluer la situation avant de décider de livrer ou de ne pas livrer une personne aux autorités au sol en vertu de la législation nationale de l'État d'immatriculation. Dans certains cas, la personne peut être remise aux autorités dans un pays où le droit pénal est différent de celui de l'État d'immatriculation.¹³⁰ Dans ce cas, l'auteur présumé de l'infraction peut être remis en liberté.

124 Voir John Balfour et Owen Highley, *Disruptive Passengers: The Civil Aviation (Amendment) Act 1996 Strikes Back* 184 22 Air & Space Law (1997) (ci-après *Balfour et Highley*).

124 Voir Boyle et Pulsifer, *supra* note 34, à 324.

125 *Id.*

126 Voir FitzGerald I, *supra* note 27, 203.

127 Voir Shubber, *supra* note 69, 327.

128 Voir Ruwantissa Abeyratne, *The Fear of Flying and Air Rage: Some Legal Issues* 45, 66 J Transp. Secur. (2008).

129 Voir Margaret P. Fogg, *supra* note 24, 533.

130 William P. Schwab, *Air Rage: Screaming for International Uniformity* 401, 414 14 Transnat'l Law (2001).

4.9 Manque d'éléments d'orientation sur les personnes retirées de l'aéronef

La Convention de Tokyo traite de questions relatives au débarquement et à la remise de personnes aux autorités compétentes au sol, mais elle ne contient aucun élément d'orientation sur la marche à suivre ou les procédures à appliquer une fois que l'auteur présumé de l'infraction a été retiré de l'aéronef.¹³¹

4.10 Extradition

On a aussi déploré que la Convention de Tokyo ne contienne pas de disposition imposant l'extradition.¹³² Les États parties ne sont pas tenus d'extrader l'auteur présumé d'une infraction.¹³³ À vrai dire, la Convention ne donne guère d'indications sur ce sujet.¹³⁴ L'insuffisance du texte peut s'expliquer par le fait que la Convention de Tokyo est la première tentative de l'OACI de s'occuper des questions d'extradition. Les instruments internationaux élaborés par la suite sous les auspices de l'Organisation l'ont été selon le principe *aut dedere aut judicare*, qui supprime quelques-unes, mais certainement pas la totalité, des lacunes de la Convention.¹³⁵

4.11 Capture illicite d'aéronefs

Des spécialistes soutiennent que la Convention de Tokyo ne traite pas de manière appropriée les questions ayant trait à la capture illicite d'aéronefs (piraterie aérienne).¹³⁶ Cependant, ce jugement ne tient pas compte du fait qu'il n'a jamais été prévu que la Convention porte sur de telles questions.¹³⁷ En fait, la disposition relative à la piraterie aérienne a été introduite suite à une proposition conjointe des États-Unis et du Venezuela présentée très tard dans le processus de négociation, à la Conférence diplomatique de Tokyo.¹³⁸ Cela dit, un certain nombre des dispositions de la Convention de Tokyo peuvent être applicables aux incidents liés à la capture illicite d'aéronefs.¹³⁹ La Convention de Tokyo « ne traite pas directement de l'acte de capture illicite d'un aéronef » mais plutôt « seulement des suites d'un tel acte, et elle définit les fonctions de l'État d'atterrissage ». ¹⁴⁰ De plus, il est utile de rappeler qu'à l'époque, la communauté internationale n'était tout simplement pas prête à codifier ce type d'acte dans un instrument international.¹⁴¹ Comme l'indique Milde : « il n'y avait pas encore de consensus clair entre les États sur la nature de l'acte de capture illicite d'un aéronef, et plusieurs États estimaient qu'un tel acte était de nature « politique » et qu'il ne relevait donc pas de la compétence de l'OACI. »¹⁴²

131 Voir Kane, *supra* note 69, 44.

132 Voir Gutierrez, *supra* note 33, 12.

133 Voir Michael Milde, *International Air Law and ICAO*, (2012) 232 [ci-après *Milde*]. Voir aussi Michaelides, *supra* note 36, 41.

134 *Id.*, 44.

135 Voir la Convention de La Haye, *supra* note 93, art. 7 et 8 ; la Convention de Montréal, *supra* note 94, art. 7 et 8 ; la Convention de Beijing, *supra* note 96, art. 10 et 12 ; le Protocole de Beijing, *supra* note 123, art. 7 et 8.

136 Voir Zdzislaw Galicki *Unlawful Seizure of Aircraft* 171, 175 3 *Polish Y. B. Int'l L.* (1970).

137 Voir Paul Stephen Dempsey, *Aviation Security: The Role of Law in the War against Terrorism* 649, 663 41 *Colum. J. Transnational L.* (2002).

138 Robert P. Boyle, *International Action to Combat Aircraft Hijacking* 460, 463 *Law. Am.* (1972); Ian E. McPherson, *Recent Developments in Aerial Hijacking: An Overview* 145, 147 6 *Akron L. Rev.* (1973).

139 Voir Knute E. Malmberg, *International Efforts to Deter Aerial Hijacking* 129, 130 *A.B.A. Sec. Ins. Negl. & Comp. L. Proc.* (1971).

140 Milde, *supra* note 133, 230.

141 Voir Robert P. Boyle, *Recent Development in Aerial Hijacking: The Role of International Negotiation* 153 6 *Akron L. Rev.* (1973).

142 Milde, *supra* note 133, 229.

Compte tenu des instruments internationaux adoptés récemment dans le domaine de la sûreté de l'aviation, cette critique est devenue quelque peu exagérée.¹⁴³

4.12 Insuffisance de l'encouragement à la coopération internationale

Lors de la première réunion du SSG, l'IATA a fait valoir que la Convention de Tokyo n'encourage pas suffisamment la coopération entre les États parties.¹⁴⁴ De fait, elle ne dit rien sur ce sujet. Il est justifié de promouvoir la coopération internationale pour empêcher les comportements indisciplinés à bord des aéronefs.¹⁴⁵ Il a aussi été suggéré qu'il faudrait renforcer la coopération afin d'harmoniser les procédures d'application entre les États membres.¹⁴⁶

5. L'héritage de la Convention de Tokyo

En dépit de ses nombreuses lacunes et de son effet sans doute limité dans l'environnement d'aujourd'hui,¹⁴⁷ la Convention de Tokyo a jeté les bases d'un cadre juridique pour la communauté de l'aviation civile internationale.¹⁴⁸ Il s'agit de tout premier instrument sur la question, dans le système des Nations Unies. Les traités qui ont été élaborés par la suite sous les auspices de l'OACI et dans d'autres instances ont tiré parti de ce que la Convention de Tokyo avait laissé. Celle-ci devrait aussi être reconnue comme étant la source de l'expression « capture illicite d'aéronef », qui a remplacé l'expression plus familière « piraterie aérienne ».¹⁴⁹

6. Éléments indicatifs de l'OACI sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs à bord des aéronefs

L'OACI a commencé à examiner les questions relatives aux passagers indisciplinés en 1995.¹⁵⁰ Devant la croissance exponentielle des incidents concernant des passagers indisciplinés et perturbateurs, le 3 juin 1996, le Conseil a décidé d'ajouter au programme des travaux du Comité juridique un point sur les « Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit existants. »¹⁵¹ Le 6 juin 1997, le Conseil a mis sur pied un groupe d'étude chargé d'examiner ce point. Après cinq réunions,¹⁵² ce groupe a produit la Circulaire 288, « *Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs.* »¹⁵³ Le principal objet de cette Circulaire est de présenter une législation type sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils destinée à être transposée dans le droit national des États membres de l'Organisation.¹⁵⁴

143 Voir la Convention de La Haye, *supra* note 93, art. 9 ; la Convention de Montréal, *supra* note 94, art. 10 ; la Convention de Beijing, *supra* note 96, art. 16.

144 Voir OACI, SSG/UNP-WP/3.

145 Voir OACI, SSG-UNP/2-WP/4.

146 Voir OACI, SSG-UNP/1 Rapport 3.

147 Voir Zdzislaw Galicki, *supra* note 130, 175.

148 Voir Paul Dempsey, *supra* note 137, 666. Voir aussi Paul Stephen Dempsey, *Aerial Piracy and Terrorism: Unilateral and Multilateral Responses to Aircraft Hijacking* 427, 434 2 Conn. J. Int'l L. (1986).

149 Courriel de Michael Milde, Directeur émérite, Institut de droit aérien et spatial de l'Université McGill, Université McGill (5 mai 2012) (archives de l'auteur).

150 Voir OACI, C-WP/11066.

151 *Id.*

152 *Id.* Voir aussi OACI, C-WP/11191, C-WP/1385 et C-WP/1632. Cette dernière note contient les rapports des quatrième et cinquième réunions.

153 Circulaire, *supra* note 12.

154 *Id.*

À sa 33^e session, qui s'est tenue à Montréal du 25 septembre au 5 octobre 2000, l'Assemblée de l'OACI a adopté à l'unanimité la Résolution A33-4, qui prie les États membres de promulguer « dès que possible des lois et règlements nationaux visant à traiter efficacement le problème des passagers indisciplinés ou perturbateurs, en incorporant dans la mesure du possible » la législation type présentée dans la Circulaire.¹⁵⁵ Celle-ci prévoit trois catégories d'infractions :¹⁵⁶

- 1) voies de fait et autres actes d'agression contre un membre d'équipage à bord d'un aéronef civil (voie de fait, intimidation ou menace contre un membre d'équipage, refus d'obtempérer aux instructions, etc.) ;¹⁵⁷
- 2) voies de fait et autres actes qui compromettent la sécurité ou l'ordre et la discipline à bord d'un aéronef civil (voie de fait ou intimidation contre un autre passager, endommagement ou destruction de biens, consommation de boissons alcooliques¹⁵⁸ ou de drogues menant à une intoxication, etc.)¹⁵⁹ ; et
- 3) autres infractions commises à bord d'un aéronef civil (fumer dans les toilettes, détériorer un détecteur de fumée, utiliser un dispositif électronique portable, etc.)¹⁶⁰.

Cette liste a été jugée souhaitable comme moyen de « fournir un dénominateur commun pour les infractions » et de « proposer aux États des critères uniformes pour étendre leurs compétences respectives. »¹⁶¹ À en juger par la mise en œuvre limitée de la Circulaire, la mesure dans laquelle le but poursuivi a été atteint est discutable.

Il convient de noter que la Circulaire présente une clause type sur la compétence en vertu de laquelle l'État du « prochain lieu d'atterrissage de l'aéronef » peut établir sa compétence, quels que soient l'État d'immatriculation de l'aéronef ou la nationalité de l'auteur de l'infraction.¹⁶² En théorie, du moins, et si elle est mise en œuvre, cette clause peut très bien résoudre le problème du vide de compétence. À ce sujet, il ne faut pas perdre de vue que donner compétence à l'État du premier atterrissage, selon un système de priorités, a déjà été envisagé et rejeté lors de la rédaction de la Convention de Tokyo.¹⁶³ La Circulaire vise aussi à régler le cas des aéronefs loués, en donnant compétence à l'État où l'exploitant a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente.¹⁶⁴

Il a été reconnu que la mise en œuvre par les États des mesures énoncées dans la Circulaire « comblera une grande partie du vide juridique actuel pour les infractions commises au cours de vols internationaux. »¹⁶⁵ Malheureusement, elle ne s'est pas réalisée. Comme son titre l'indique, la Circulaire ne donne que des éléments d'orientation que les États membres peuvent décider ou non de suivre. Elle n'a

155 OACI, A33-4, Adoption d'une législation nationale sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils (passagers indisciplinés ou perturbateurs).

156 Voir Huang, *supra* note 21, 18.

157 Voir Circulaire, *supra* note 12, 3.

158 Faire de la consommation d'alcool une infraction a été critiqué par les universitaires étant donné qu'« il n'est pas défini [quand] quelqu'un est considéré comme étant ivre. » Voir Giesecke, *supra* note 98, 63.

159 Voir Circulaire, *supra* note 12, 4. Selon toute probabilité, cette catégorie d'infraction n'englobera pas les vols criminels sans violence commis à bord d'aéronefs.

160 *Id.*, 4.

161 *Id.*, 3.

162 *Id.*, 16.

163 Voir Boyle et Pulsifer, *supra* note 34, 329.

164 Voir Circulaire, *supra* note 12, 16.

165 Doc. 9811 de l'OACI, 4.4.5.

aucune force exécutoire. Sa principale faiblesse ne réside pas dans sa teneur mais dans le fait qu'elle n'a pas été mise en œuvre par les États membres de l'OACI. De plus, en 2003, le Secrétariat de l'OACI a réalisé un sondage qui a révélé que seuls 18 États avaient incorporé la Circulaire, totalement ou en partie, dans leur législation nationale.¹⁶⁶ Cela représente moins de 10 % des États membres de l'Organisation (191 États). On se retrouve donc avec un document juridique exemplaire qui est peu applicable en pratique.

À l'époque où la Circulaire était examinée à l'OACI, seuls le Royaume-Uni,¹⁶⁷ les États-Unis, le Canada et l'Australie avaient une législation nationale en vigueur pour étendre leur compétence de manière à englober les questions susceptibles de « tomber dans le vide de compétence ». D'autres pays se sont peut-être ajoutés à ce groupe depuis, mais le fait est que le problème persiste dans la majorité des États membres de l'OACI. Il s'agit même d'un problème pour les États qui ont déjà décidé d'étendre leur compétence, parce que leurs passagers et transporteurs aériens peuvent être exposés aux défauts du système quand ils effectuent des vols à destination de pays qui n'ont pas choisi d'étendre leur propre compétence.

7. Pourquoi un nouvel instrument international est justifié

La Circulaire devait être une réponse à court terme.¹⁶⁸ Dix ans ont passé depuis son adoption, et il est aujourd'hui évident que la majorité des États membres de l'OACI ne l'ont pas mise en œuvre. En fait, l'OACI a prié ses États membres à maintes reprises de « promulguer des législations nationales leur permettant d'exercer leurs compétences dans des cas appropriés afin de poursuivre les actes criminels et les infractions [concernant des personnes indisciplinées/ perturbatrices] à bord des aéronefs immatriculés dans d'autres États ». ¹⁶⁹ Malheureusement, les éléments dont on dispose donnent à croire que très peu de progrès a été accompli à cet égard. Les piètres résultats en matière de mise en œuvre peuvent aussi donner à penser que la Circulaire n'est pas assez persuasive. Même ses rédacteurs ont reconnu que si les recommandations de la Circulaire n'ont pas assez de poids, à long terme, il faudra envisager un instrument juridique international.¹⁷⁰ De plus, le régime international existant pourrait bien être jugé inadéquat pour décourager les comportements indisciplinés à bord des aéronefs.¹⁷¹

Comme l'ont dit avec autorité Balfour et Highley : « il est très souhaitable que ces problèmes soient examinés au niveau international de manière rationnelle et concertée en vue d'assurer la cohérence à l'échelle mondiale. »¹⁷² Un nouvel instrument international peut éventuellement permettre d'atteindre cet objectif. Cependant, un tel instrument doit non seulement être « fondamentalement acceptable » pour la communauté internationale, il doit aussi représenter un « apport positif » à l'établissement de lois internationales.¹⁷³ Le degré d'acceptation de l'instrument par les États membres déterminera son applicabilité et son utilité.¹⁷⁴ À cette fin, comme pour de nombreuses autres conventions,

166 Voir OACI, C-WP/12081.

167 Le Royaume-Uni (R.-U.) a amendé sa loi pour étendre sa compétence aux actes commis à bord d'aéronefs étrangers, « à condition : 1) que le R.-U. soit l'État du premier atterrissage après que l'infraction a été commise ; et 2) que l'acte est une infraction au R.-U. ainsi que dans le pays sur le registre duquel l'aéronef est inscrit. » Sarah-Jane Prew, *Unruly Passengers*, 1, 5 2 Aviation Security International (1997).

168 Voir Huang, *supra* note 21, 20.

169 OACI, Rapport AVSECP/20, Recommandation 5.4.1, e).

170 Voir OACI, C-WP/11632.

171 Voir OACI, SSG/UNP-WP/3, 1.

172 Balfour et Highley, *supra* note 124, 200.

173 Ira M. Sheppard, *Air Piracy: The Role of International Federation of Airline Pilots Association* 79, 86 3 Cornell Int'l L.J. (1970).

174 Voir OACI, SSG-UNP/2-WP/5.

il sera de la plus haute importance que les États où le trafic aérien est significatif adoptent le nouveau régime.¹⁷⁵ Bien qu'il s'agisse d'une mesure plutôt modeste de « limitation des dégâts » pour résoudre un problème dont on peut arguer qu'il exige des actions préventives,¹⁷⁶ l'établissement de lois peut grandement contribuer à combler le vide et à bien faire comprendre que les comportements perturbateurs ne seront pas tolérés à bord des aéronefs.

8. Nouvel instrument proposé

La section ci-après explique brièvement le nouvel instrument proposé que le présent rapport soumet à l'examen du LC-SC à titre d'actualisation de la Convention de Tokyo.

8.1 Aperçu

En incorporant le texte de la Circulaire et celui d'autres conventions internationales de l'OACI récemment adoptées, le nouvel instrument vise à remédier à la plupart des carences de la Convention de Tokyo indiquées ci-dessus. Dans cette proposition, le nouvel instrument compléterait plutôt qu'il ne remplacerait la Convention de Tokyo. Il est prévu que cette dernière continuera de s'appliquer, en particulier dans le cas des infractions au code pénal se rapportant à l'article 1, paragraphe 1, alinéa a), de la Convention de Tokyo. Cette proposition prend la forme d'un nouvel instrument international autonome. Cependant, le LC-SC peut décider de retenir la formule d'un protocole.

8.2 Définitions

Une liste de définitions est incluse à l'article 1 du nouvel instrument proposé. À ce propos, la notion d'« aéronef en vol » est alignée sur celle qui a été adoptée tout récemment dans les instruments de Beijing. Cela signifie qu'un aéronef serait considéré comme étant en vol à partir du moment où toutes ses portes extérieures sont fermées à la suite de l'embarquement jusqu'au moment où ces mêmes portes sont ouvertes pour débarquer. Ce seuil temporel uniforme régira tous les aspects des nouveaux instruments, y compris la période pendant laquelle le pilote-commandant de bord peut exercer ses pouvoirs.

Lors de la première réunion du SST, l'IATA a identifié comme étant l'une des carences de la Convention de Tokyo le fait que son seuil temporel n'est pas aligné sur celui des Conventions de Varsovie¹⁷⁷ ou de Montréal 1999.¹⁷⁸ Dans ces instruments, la responsabilité du transporteur comprend l'embarquement et le débarquement. Cependant, il existe de par le monde un certain nombre d'interprétations judiciaires contradictoires sur la question de savoir quand un passager est considéré comme ayant embarqué ou débarqué.¹⁷⁹ Élargir le nouveau seuil temporel de façon à ce qu'il couvre ces opérations peut ne pas sembler approprié car cela créerait un degré significatif d'incertitude.

175 Voir James S. G. Turner, *Piracy in the Air* 548, 565 62 Int'l L. Stud. Serv. US Naval War Col. (1980).

176 Voir Mann, *supra* note 16, 890.

177 Voir la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, 12 octobre 1929, 137 L.O.N. 3145.

178 Voir la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, 28 mai 1999, 2242 U.N.T.S. 39917.

179 Voir Dempsey et Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999* (2005), 157 ; Norberto E. Luongo, *Tratado de Daños y Perjuicios en el Transporte Aéreo* (2009), 226.

Comme il sera expliqué plus loin, lors des délibérations du SSG, certains délégués étaient d'avis que les questions relatives aux « agents de sûreté en vol » devraient aussi être abordées dans la modernisation de la Convention de Tokyo. Pour tenir compte de cette préoccupation, le nouvel instrument introduit des options aux articles 6 et 10. Si le LC-SC décide de conserver ces options, l'expression « agent de sûreté en vol » devra être définie. En conséquence, dans la présente section, le nouvel instrument propose d'inclure la définition de ce terme qui est utilisée dans l'Annexe 17. Cependant, d'emblée, il convient de noter que cette définition de l'Annexe 17 présuppose que les agents de sûreté en vol exercent leurs fonctions pour protéger l'aéronef, les passagers et leurs équipages contre des actes d'intervention illicite. Le nouvel instrument ne traite pas nécessairement de tels actes mais plutôt d'autres infractions moins graves.

Le nouvel instrument propose aussi de réexaminer le champ d'application de la Convention de Tokyo. Pour ce faire, il faut disposer d'une nouvelle définition des « vols internationaux ». Selon la définition du nouvel instrument, un vol international couvrirait tout vol dont le lieu de départ et dont la destination prévue sont situés dans les territoires de deux États parties. Le texte de cette définition est essentiellement tiré des Conventions sur les risques généraux¹⁸⁰ et sur la réparation en cas d'intervention illicite,¹⁸¹ qui ont été conclues en 2009.

La Convention de Tokyo ne précise pas qui est considéré comme étant l'exploitant d'aéronef. Étant donné les arrangements commerciaux existant concernant les aéronefs, le concept d'« exploitant » devient extrêmement pertinent. On a jugé nécessaire de définir ce terme pour écarter tout doute. Ici encore, le libellé est tiré des Conventions sur les risques généraux et sur la réparation en cas d'intervention illicite.

L'instrument propose aussi d'adopter des définitions des expressions « pilote-commandant de bord » et « États parties » pour remplacer « commandant d'aéronef » et « parties contractantes », respectivement. La première définition est tirée de l'Annexe 2 et la dernière des Conventions sur les risques généraux et sur la réparation en cas d'intervention illicite. Dans le texte entre crochets, la définition de « pilote-commandant de bord » de l'Annexe 2 est élargie pour tenir compte d'une situation dans laquelle le commandant se rend coupable d'une conduite indisciplinée à bord de l'aéronef et par suite devient incapable de s'acquitter de ses fonctions en tant que « pilote-commandant de bord ». Dans ces circonstances, le commandant en second, qui serait soit le co-pilote, soit le premier officier, deviendrait « pilote-commandant de bord », ce qui correspond à ce qui s'est produit dans le cas mentionné précédemment d'un commandant perturbateur de JetBlue.

8.3 « Commandant d'aéronef » par opposition à « pilote-commandant de bord »

En dépit d'une proposition présentée par l'IATA et appuyée par le Canada et Ceylan d'utiliser l'expression « pilote-commandant de bord », les rédacteurs de la Convention de Tokyo ont opté pour « aircraft commander » (anglais), « commandant d'aéronef » et « comandante de la aeronave » (espagnol).¹⁸² Il est à noter que c'est là le seul instrument où cette terminologie est utilisée. La Convention de Paris de 1919 a adopté « commanding officer » et « le commandant ». ¹⁸³ Bien qu'il s'agisse d'un contexte différent, la Convention de Chicago emploie les termes « pilot », « pilote » et

180 Voir la Convention sur les risques généraux, *supra* note 95, art. 1, al. d).

181 Voir la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, *supra* note 95, art. 1, al. d).

182 Voir FitzGerald I, *supra* note 27, 196.

183 Voir la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, art. 12.

« piloto ». Ces termes n'apparaissent que lorsqu'il s'agit de questions telles que les aéronefs sans pilote¹⁸⁴ et les licences du personnel.¹⁸⁵ Dans ses annexes, Circulaires, manuels et éléments indicatifs, l'OACI utilise « pilot-in-command », « pilote-commandant de bord » et « piloto al mando ». Cette expression est définie comme le « pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol ».¹⁸⁶

Malheureusement, les procès-verbaux de la Conférence diplomatique de Tokyo n'expliquent pas pourquoi les rédacteurs ont préféré « commandant d'aéronef ».¹⁸⁷ On peut spéculer que cela est dû à l'adoption préalable de cette expression dans le projet de Convention sur le « statut légal du commandant d'aéronef » que le Comité technique d'experts juridiques aériens (CITEJA) avait proposé dans les années 1930.¹⁸⁸ Il faut rappeler que le CITEJA travaillait essentiellement en français. De sérieuses préoccupations ont déjà été exprimées concernant la qualité des traductions tant en anglais qu'en espagnol de l'instrument proposé par le CITEJA.¹⁸⁹ Étant donné qu'actuellement l'OACI n'utilise pas l'expression « commandant d'aéronef » ailleurs que dans la Convention de Tokyo, il semblerait n'y avoir aucune raison convaincante de ne pas incorporer l'expression « pilote-commandant de bord » dans le nouvel instrument.

8.4 « États contractants » par opposition à « État parties »

Dans l'ensemble du texte, la Convention de Tokyo utilise l'expression « États contractants ». Suivant la tendance des instruments internationaux de l'OACI récemment adoptés, il est plus approprié d'employer l'expression « État parties ». La *Convention de Vienne sur le droit des traités* établit une très subtile différence entre ces deux termes. Le premier désigne un État qui a consenti à être lié par un traité qui n'est pas encore entré en vigueur.¹⁹⁰ Le second désigne un État qui a consenti à être lié par un traité qui est déjà en vigueur.¹⁹¹ Étant donné que les obligations imposées par les traités ne s'appliqueront qu'une fois que l'instrument entre en vigueur, il est plus raisonnable d'utiliser l'expression « État partie » ou « États parties ». C'est l'approche qui a été adoptée dans le nouvel instrument.

8.5 Liste des infractions

Une des principales failles de la Convention de Tokyo tient au fait qu'elle laisse chaque État partie libre de déterminer ce qui constitue une infraction au code pénal, et aussi d'établir quels actes peuvent compromettre la sécurité et l'ordre et la discipline à bord des aéronefs. Les critiques ont signalé que cette formule va à l'encontre de l'objet même de l'harmonisation du droit international. Afin de remédier à cette situation, le nouvel instrument propose d'établir un certain nombre d'infractions dans un système à trois niveaux. Le texte de la plupart de ces infractions est tiré de la Circulaire.

Le premier niveau traite des infractions les plus graves. Il s'agit d'infractions commises contre des membres d'équipage, tels qu'agressions, intimidations physiques et verbales, interférence dans l'exécution de leurs fonctions, et refus d'obéir à leurs instructions. La protection des membres d'équipage est souhaitable « puisqu'ils sont responsables non seulement du maintien de l'ordre et de la discipline à

184 Voir la Convention relative à l'aviation civile internationale, art. 8, 7 décembre 1944, 15 U.N.T.S. 295 [ci-après *Convention de Chicago*].

185 *Id.*

186 Annexe 2, Règles de l'air, Chapitre I, 1-5.

187 Voir les Procès-verbaux de la Conférence diplomatique de Tokyo, Vol. II, *supra* note 61, 148.

188 Voir Knauth, *supra* note 46, 157.

189 *Id.*, 158.

190 Courriel de John Augustin, Sous-Directeur des affaires juridiques de l'OACI (30 avril 2010) (archives de l'auteur).

191 Voir la Convention de Vienne sur le droit des traités, art. 2, al. f) et f), 22 mai 1969, 1155 U.N.T.S. 18232.

bord de l'aéronef mais aussi de la sécurité de ce dernier. »¹⁹² Cette section englobe aussi les infractions contre d'autres personnes à bord de l'aéronef, tels que les actes de violence physique et les agressions sexuelles. Étant donné la gravité de ces types de comportement, ces infractions constituent en soi des actes qui mettent en danger la sécurité ou compromettent l'ordre et la discipline à bord.¹⁹³ Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'établir que « l'acte commis par le présumé auteur de l'infraction était de nature à compromettre la sécurité ou l'ordre et la discipline. »¹⁹⁴ Dans le nouvel instrument, ces deux types de comportement constitueraient les seules infractions passibles d'extradition.

Le deuxième niveau traite des types moins graves de comportement à bord d'un aéronef, qui comprennent les agressions physiques ou verbales, la destruction intentionnelle de biens et la consommation d'alcool menant à l'ébriété. Cependant, ces comportements ne constitueraient une infraction que dans la mesure où l'auteur présumé mettrait en danger la sécurité de l'aéronef ou compromettrait l'ordre et la discipline à bord.¹⁹⁵ Contrairement aux infractions décrites au paragraphe précédent, ici l'accusation supporte le fardeau de prouver que la conduite de l'auteur présumé met bien en danger la sécurité ou compromet l'ordre et la discipline à bord.¹⁹⁶ Par exemple, si un passager consomme des quantités substantielles d'alcool et, par la suite, atteint un niveau d'ébriété significatif mais reste à sa place sans créer aucun désordre durant le vol, ce comportement ne constituerait pas une infraction aux fins du nouvel instrument. De même, si en utilisant l'internet sans fil à bord de l'aéronef, un passager se rend coupable d'un acte qui est jugé être une fraude électronique, cette infraction sortirait du cadre du nouvel instrument car il ne met pas en danger la sécurité ni ne compromet l'ordre et la discipline à bord.¹⁹⁷

Le troisième niveau traite des comportements non expressément mentionnés dans les deux précédentes catégories mais qui peuvent constituer des problèmes significatifs au regard de la sécurité de l'aéronef. Il s'agit d'actes tels que le fait de fumer dans les toilettes, de dérégler un détecteur de fumée et d'utiliser un appareil électronique portable lorsque son utilisation est interdite.¹⁹⁸ Il prévoit aussi une disposition de sauvegarde pour inclure d'autres types de comportements non décrits par ailleurs.

Enfin, le nouvel instrument précise que ces nouvelles infractions ne viennent pas remplacer mais plutôt compléter les infractions aux lois pénales mentionnées dans la Convention de Tokyo. Il en est ainsi parce que les États parties à la Convention de Tokyo pourraient avoir adopté des législations

192 Circulaire, *supra* note 12, 4.

193 *Id.*, 5.

194 *Id.*

195 *Id.*

196 *Id.*

197 Étant donné que les exploitants d'aéronefs commencent graduellement l'accès internet sur les vols commerciaux, on peut certainement s'attendre à des cas de fraude en ligne et autres activités illicites à bord des aéronefs. Voir Jim Hackett, *Onboard Electronic Fraud: Piracy in the Twenty-First Century?* 453, 454 36 Air and Space Law (2011).

198 De récents rapports révèlent que les appareils électroniques portables introduisent des défis majeurs pour ce qui est de préserver l'ordre et la discipline à bord. Les passagers sont souvent peu enthousiastes à les ranger lorsque les membres d'équipage le leur demandent. Voir le *The Wall Street Journal*, Turn Off All Electronic Devices, or Else (8 mars 2012). Outre qu'ils deviennent des « dangers potentiels pour les aéronefs », ils peuvent aussi faire intervenir la responsabilité d'un certain nombre d'acteurs différents intervenant dans toute opération donnée d'aéronefs. Voir Tare Brisibe, *Legal Problems Relating to the Use of Portable Electronic Devices Onboard Aircraft* 201, 217 54 ZLW (2005). Récemment, la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis a adressé un avertissement à un passager de Delta Air Lines qui a reconnu avoir utilisé un appareil électronique portable pour faire une vidéo d'un impact d'oiseaux immédiatement après le décollage. La FAA a envoyé une lettre d'avertissement au passager en question. Voir CNN, *FAA Issues Warning to Passenger who Filmed Bird Strike* (3 mai 2012, 15 heures), http://www.cnn.com/2012/05/02/travel/faa-bird-strike-video/index.html?hpt=tr_c2.

mettant en œuvre les dispositions de la Convention, criminalisant ainsi un certain nombre d'infractions¹⁹⁹. La présente liste ne vise pas à diminuer lesdites infractions.²⁰⁰

8.6 Champ d'application

Au chapitre du champ d'application du nouvel instrument, la proposition prévoit trois variantes. La première consisterait à conserver le libellé actuel de la Convention de Tokyo. En pareil cas, elle serait seulement applicable dans trois conditions. Premièrement, l'infraction devrait être commise à bord d'un aéronef immatriculé dans un État partie. Deuxièmement, cet aéronef devrait être en vol au-dessus de la haute mer ou hors du territoire de tout État. En raison du caractère alambiqué de son libellé, il n'apparaît pas clairement, par exemple, si la Convention de Tokyo s'applique à une infraction commise immédiatement après le décollage alors que l'aéronef se trouve dans le territoire de l'État de départ. De plus, les dispositions relatives aux pouvoirs et obligations du commandant d'aéronef seraient seulement applicables quand les points de départ et d'arrivée prévue seraient situés dans un État autre que l'État d'immatriculation. On peut donc douter de la justesse du raisonnement qui mène à l'adoption de différents champs d'application pour le pilote-commandant de bord et les autres dispositions de la Convention.

Selon la deuxième variante, trois conditions devraient être satisfaites pour que le nouvel instrument puisse être appliqué. En premier lieu, l'infraction devrait être commise à bord d'un aéronef en vol. Deuxièmement, cet aéronef devrait effectuer un vol international. Troisièmement, il devrait être immatriculé dans un État partie. Le libellé de cette variante est beaucoup plus compréhensible que celui de la Convention de Tokyo. Toutefois, si les États dans lesquels les aéronefs immatriculés sont très nombreux ne ratifient pas la nouvelle convention, son champ d'application serait réduit au minimum.²⁰¹

Selon la troisième variante, les deux premières conditions des variantes précédentes seraient préservées mais il ne serait plus exigé que l'aéronef soit immatriculé dans un État partie. Cela élargit considérablement les chances que le nouvel instrument soit applicable. Si, par exemple, l'État d'atterrissage est un État partie, le nouvel instrument serait applicable à condition que l'aéronef en question effectue un vol international et en dépit du fait que l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant et l'État de départ ne seraient pas des États parties.²⁰²

199 Courriel de Ludwig Weber, Consultant de l'OACI et ancien Directeur des affaires juridiques de l'OACI (17 avril 2012) (archives de l'auteur).

200 Courriel de Gilles Lauzon, ancien Président du Comité juridique de l'OACI (3 mai 2012) (archives de l'auteur) [ci-après *Lauzon*].

201 Cette approche est aussi celle de la Convention de Rome. Pour qu'elle soit applicable, deux conditions concurrentes doivent être satisfaites. En premier lieu, les dommages au sol doivent se produire dans le territoire d'un État partie. Deuxièmement, l'aéronef qui cause ces dommages doit être immatriculé dans un État partie. Voir la Convention de Rome, *supra* note 39, art. 23. Il est bien établi que les États dont les marchés de l'aviation sont les plus développés n'ont jamais fait preuve d'un grand enthousiasme à l'égard d'un instrument international traitant des dommages causés au sol par un tiers. Les lois nationales de ces pays ont toujours permis de régler comme il convenait les problèmes de ce genre. La plupart des aéronefs immatriculés se trouvent dans ces pays. Le fait que la plupart de ces derniers ont choisi de ne pas ratifier la Convention de Rome explique pourquoi cet instrument n'a jamais été appliqué dans la pratique – du moins la jurisprudence ne fait état d'aucun cas de ce genre. Un des deux éléments nécessaires pour déclencher l'application de cet instrument fait défaut depuis près de 60 ans.

202 Ce scénario hypothétique soulève aussi une question de politique intéressante à examiner par le LC-SC. Supposons qu'un passager cause une grande perturbation pendant que l'aéronef est en vol international, et que le pilote-commandant de bord le soumet à des mesures de contrainte. À l'arrivée, le passager est remis aux autorités compétentes de l'État d'atterrissage. Il est détenu pendant quelques jours puis libéré. Quelques mois plus tard, pour tenter de se faire dédommager d'avoir subi des mesures de contrainte sans motif raisonnable, le passager intente des poursuites contre l'exploitant de l'aéronef devant les tribunaux de l'État d'atterrissage. Cet État est partie au nouvel instrument, contrairement à l'État d'immatriculation et à l'État

Enfin, comme il est d'usage à l'OACI, selon aucune de ces trois variantes le nouvel instrument ne serait applicable aux aéronefs utilisés par les services militaires, douaniers et de police.

8.7 Peines

Bien que cela soit peut-être souhaitable, le nouvel instrument ne prescrit pas de peines frappant expressément les infractions qui y sont visées. Il en est de même de tous les instruments internationaux des Nations Unies sur la prévention et la répression du terrorisme international. Selon le nouvel instrument, les États parties s'engagent à sanctionner les infractions de peines appropriées, compatibles avec le droit national et fonction de leur gravité et de leur caractère. Certains éléments de cette obligation ont été repris de la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime*.²⁰³ Ces peines peuvent prendre la forme, entre autres, d'un retrait des droits de survol et de sanctions monétaires.

8.8 Compétence

Pour remédier au vide de compétence dont il a été dit précédemment qu'il constitue une des lacunes de la Convention de Tokyo, le nouvel instrument combine le libellé de la Circulaire et les variantes des Convention de La Haye et de Montréal ainsi que des instruments de Beijing.

Plus précisément, le nouvel instrument reconnaît comme compétents : 1) l'État d'immatriculation ; 2) l'État de l'exploitant ; 3) l'État dans l'espace aérien duquel l'infraction est commise ; 4) l'État dont l'auteur de l'infraction a la nationalité ; et 5) l'État d'atterrissage.

De plus, tout comme dans les instruments de Beijing, un État a la possibilité d'exercer sa compétence quand la victime est un de ses ressortissants, ou quand l'infraction a été commise par un apatride ayant sa résidence permanente dans cet État.²⁰⁴ Tout comme dans le cas de la Convention de Tokyo, le nouvel instrument n'exclut pas la compétence pénale exercée conformément au droit national.

8.9 Pouvoirs du pilote-commandant de bord et immunité

Au cours des délibérations du SSG, l'IATA s'est inquiétée des interprétations juridiques mutuellement incompatibles des dispositions de la Convention de Tokyo concernant les pouvoirs et l'immunité.²⁰⁵ De fait, ces dispositions ont récemment fait l'objet d'un examen approfondi.

En 1993, un tribunal d'instance des États-Unis a rendu une décision selon laquelle l'emploi de doses du calmant « Valium » constituait une mesure de contrainte raisonnable à l'encontre d'un passager et que, par conséquent, le transporteur aérien en cause pouvait se prévaloir de la disposition de la Convention de Tokyo relative à l'immunité.²⁰⁶ En 2007, la Cour supérieure du Québec a jugé que le débarquement d'un passager qui avait perturbé un vol de Toronto à Kingston (Jamaïque) était

de l'exploitant. Malgré cela, c'est le tribunal de l'État d'atterrissage qui tenterait de déterminer si les mesures prises par le pilote-commandant de bord étaient raisonnables.

203 Voir la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, art. 5.

204 Bien qu'il puisse sembler a priori qu'un « apatride » se trouverait dans l'impossibilité de voyager en avion parce qu'il ne serait peut-être pas en possession d'un document de voyage valide, plusieurs États ont émis de tels documents à des étrangers domiciliés dans leur territoire ou y résidant temporairement. Même si le plus souvent ces étrangers font les démarches voulues pour devenir résidents permanents ou citoyens d'un État donné, il y a une période de transition pendant laquelle ils ne sont ressortissants d'aucun État.

205 Voir OACI, SSG/UNP-WP/3.

206 *Levy v. American Airlines Inc.*, 1993 U.S. Dist. LEXIS 7842 (S.D.N.Y. 9 juin 1993).

raisonnable.²⁰⁷ Plus récemment, la Cour des magistrats de Haïfa (Israël) a émis l'avis que les mesures prises à l'encontre d'un passager soupçonné d'avoir fumé dans les toilettes d'un aéronef étaient raisonnables.²⁰⁸ Ces mesures avaient notamment consisté à remettre ce passager aux autorités compétentes au sol, à lui interdire de voyager et à le débarquer d'un autre vol pour lequel il s'était procuré un billet.²⁰⁹ Le tribunal a souligné que, pour se prévaloir de la disposition de la Convention de Tokyo relative à l'immunité, le transporteur aérien n'avait pas à démontrer que le passager avait effectivement fumé dans les toilettes mais que, au contraire, au moment de cet incident, la personne qui était intervenue avait de bonnes raisons de penser qu'une infraction était commise.²¹⁰ De même, aux États-Unis, les forces de l'ordre ont estimé que les mesures prises pour maîtriser un passager d'un vol intérieur qui s'était précipité furieusement dans un poste de pilotage étaient raisonnables, même si ledit passager était mort plus tard d'asphyxie par suffocation. En conséquence, aucune poursuite n'avait été engagée.²¹¹

Dans ce domaine, l'affaire *Eid v. Alaska Airlines* est peut-être la plus controversée : un tribunal d'assise des États-Unis avait rejeté la demande d'un défendeur qui souhaitait obtenir un jugement selon une procédure simplifiée, car ce tribunal estimait qu'il devait appartenir à un jury de décider si les mesures prises par le pilote-commandant de bord (dans ce cas le détournement du vol) étaient raisonnables.²¹² La partie défenderesse avait soutenu sans succès que la Convention de Tokyo prescrit une norme de contrôle selon laquelle les mesures prises par la compagnie aérienne auraient dû être jugées raisonnables, à moins qu'il n'ait été démontré qu'elles avaient été arbitraires ou infondées.

Dans l'affaire *Cerqueira v. American Airlines*, un tribunal des États-Unis, qui examinait le droit qu'a un transporteur aérien de refuser de transporter un passager à bord d'un vol intérieur, avait pris une décision « arbitraire et infondée ». En particulier, il avait été d'avis que l'évaluation de la décision du pilote-commandant de bord aurait dû « se limiter aux renseignements effectivement connus de lui au moment où il a pris sa décision. »²¹³ Le tribunal avait aussi observé que le pilote-commandant de bord devrait « avoir le droit d'accepter sans en douter les déclarations d'autres employés du transporteur aérien. »²¹⁴

Le concept de ce qui est « arbitraire et infondé », tel qu'il a évolué dans la jurisprudence de droit coutumier, présuppose que les actes du pilote-commandant de bord sont raisonnables.²¹⁵ C'est là une norme de contrôle qui lui est favorable. C'est aux plaignants qu'il incombe de démontrer que les actions du pilote-commandant de bord ont été arbitraires et infondées. De même, dans de nombreuses juridictions de droit civil, les tribunaux ont tendance à invoquer cette norme dans le contexte du droit public lorsqu'ils déterminent si des actes de services gouvernementaux sont raisonnables.

207 *Gustadt v. Air Canada*, 2007 QCCCS 4374.

208 Voir Moshe Leshem, *Court Analyzes the Elements of Air Carriers Immunity Under the Tokyo Convention 1963: Zikry v. Air Canada* 220 32 Air & Space Law (2007).

209 *Id.*

210 *Id.*, 222.

211 Voir William P. Schwab, *supra* note 230, 402.

212 *Eid v. Alaska Airlines*, 621 F.3d 858. Voir aussi Gerard Chouest, *Eid v. Alaska Airlines No. 06-16457 (9^e Cir, 30 juillet 2010)* 337 36 Air & Space Law (2011) ; Oliver Beiersdorf et Jennifer A. Guidea, *Recent Developments in Aviation Law* 207 72 J.A.L.C. (2007) ; Paula L. Wegman, *Recent Developments in Aviation and Space Law* 225 46 Tort Trial & Ins. Prac. L.J. (2011); Linda L. Lane et Kimberly R. Gosling, *Recent Developments in Air Carrier Litigation* 197 76 J.A.L.C. (2011).

213 *Cerqueira v. American Airlines*, 520 F. 3d (1^{er} Cir., 2008).

214 *Id.*

215 *Id.*

Il est clair que les interprétations de la question données par les tribunaux ont été différentes et parfois contradictoires. Cela n'est toutefois pas nécessairement attribuable à un défaut intrinsèque de la Convention de Tokyo, mais plutôt à une mauvaise compréhension de ses rédacteurs. Ainsi, pour ce qui est des pouvoirs qu'a le pilote-commandant de bord d'imposer des mesures pour restaurer l'ordre à bord de son aéronef, la rédaction du nouvel instrument se rapproche de celle de l'article 6 de la Convention de Tokyo – bien qu'elle présente aussi une autre possibilité de traiter la question des IFSO, au cas où LC-SC serait favorable à pareille approche. La complexité de la situation relative aux IFSO est expliquée plus en détail ci-après.

Quatre variantes de la disposition du nouvel instrument concernant l'immunité sont proposées. La première conserve *in extenso* la rédaction actuelle de l'article 10 de la Convention de Tokyo. La deuxième variante découle du même raisonnement mais elle comporte plusieurs modifications de forme qui visent à préciser que l'immunité se rapporte aux mesures prises par la personne contre laquelle les mesures ont été prises ou en son nom.²¹⁶ Telle serait aussi la situation des héritiers et successeurs du présumé auteur de l'infraction.²¹⁷ Selon la troisième variante, il est clair que la disposition concernant l'immunité adopte la norme de contrôle mais comporte aussi la notion de mesures « arbitraires et infondées ». Même si du strict point de vue de la sécurité de l'aviation, il est très souhaitable de mieux protéger le pilote-commandant de bord et son équipage, le LC-SC est encouragé aussi à établir si cette approche sert l'intérêt public. Enfin, il est tenté dans la dernière variante d'admettre qu'il faut de fournir un moyen de protéger dans une certaine mesure les IFSO, ainsi que certains l'ont recommandé.

8.10 Agents de sûreté en vol (IFSO)

À la deuxième réunion du SSG, un délégué a observé que la Convention de Tokyo ne tient pas adéquatement compte du rôle croissant que les IFSO jouent dans la protection des passagers à bord des vols internationaux.²¹⁸ Plus précisément, il a été indiqué que la Convention de Tokyo : 1) n'accorde aucun statut spécial aux IFSO ; 2) ne décharge les IFSO d'aucune responsabilité dans un certain nombre de cas où ils peuvent intervenir dans le cadre de leur fonction officielle mais possiblement hors du champ du régime international existant ; et 3) ne les protège pas contre les poursuites de tierces parties.²¹⁹ Il a aussi été expliqué au SSG qu'au titre de la Convention de Tokyo, les IFSO ne peuvent prendre des mesures pour protéger les passagers à bord sans l'autorisation du pilote-commandant de bord que dans la mesure où ils ont des motifs raisonnables de croire que ces mesures sont immédiatement nécessaires.²²⁰ Cette norme s'applique aussi à d'autres membres d'équipage et aux passagers.

À la lumière de ces considérations, il a été recommandé au SSG que la modernisation de la Convention de Tokyo devrait prévoir des dispositions pour 1) reconnaître le statut spécial des IFSO, 2) protéger les IFSO qui prennent des mesures conformes aux lois nationales de l'État d'immatriculation, 3) les protéger des poursuites de tierces parties, et 4) limiter la juridiction pour les poursuites contre des IFSO au seul État d'immatriculation.²²¹

216 Voir Lauzon, *supra* note 200.

217 Courriel de Michael Simon Gill, Conseil juridique principal, Conseil de division – Relations membres et gouvernements, IATA (mai 2012) (archives de l'auteur) [ci-après *Gill*].

218 Voir le rapport SSG-UNP/2 de l'OACI, 1.

219 *Id.*, 2.

220 *Id.*, 2.

221 *Id.*, 4. Dans la même veine, Paul Fitzgerald fait valoir que si l'État d'immatriculation décide de déployer des IFSO et que cet État est disposé à accepter la responsabilité des dommages potentiels causés par les IFSO, la compétence pour la connaître ne devrait relever que de l'État d'immatriculation. L'auteur laisse entendre que si toutes les conditions précédemment mentionnées sont satisfaites, l'autorisation de tous les « États intéressés » ne devrait pas être justifiée. Voir P. Paul Fitzgerald, *Air Marshals: The Need for Legal Certainty* 357, 406 75 J.A.L.C. (2010). Cependant, cette proposition ne tient pas compte

D'autres membres du SSG étaient d'avis que la reconnaissance des IFSO dans tout nouvel instrument poserait d'importants problèmes. Bien que la portée des programmes nationaux de sûreté de l'aviation traitant des IFSO varie considérablement, dans la majorité des États membres, ces agents spéciaux chargés de l'application de la loi sont placés à bord d'aéronefs commerciaux à la seule fin de protéger les aéronefs et leurs occupants contre des actes d'intervention illicite. Cette mesure est conforme à la définition des IFSO fournie dans l'Annexe 17.²²² Ils ne sont pas autorisés à intervenir dans les cas d'autres infractions mineures qui peuvent compromettre la sécurité ou l'ordre et la discipline à bord de l'aéronef. Pour inclure les IFSO dans le contexte du nouvel instrument, il faudrait employer un terme à définition élargie, ce pour quoi il faudra faire preuve de précaution étant donné que ce champ d'expertise relève du groupe AVSECP de l'OACI.

Le fait d'accorder une immunité supplémentaire aux IFSO pour les mesures prises à bord d'un aéronef en vol peut se révéler une décision de politique extrêmement difficile à justifier étant donné que ce traitement n'est normalement pas accordé à d'autres agents d'application de la loi. De plus, le fait de limiter la compétence en ce qui concerne les poursuites intentées contre des IFSO au seul État d'immatriculation va à l'encontre de l'idée de base de moderniser la Convention de Tokyo, qui part du principe qu'il existe un besoin d'élargir le champ de juridiction pour combler une lacune dans le régime juridique international.

C'est pour ces raisons que le présent rapport estime que le nouvel instrument ne constituerait pas le meilleur véhicule légal pour reconnaître le statut spécial des IFSO. Pour ce faire, il vaut mieux passer par des arrangements bilatéraux entre les États intéressés. Cela étant dit, si le LC-SC estime néanmoins que le nouvel instrument devrait tenter de tenir compte du cas spécial des IFSO, une autre option est prévue à l'article 6. Elle permettrait expressément aux IFSO d'intervenir lorsque de telles mesures sont immédiatement nécessaires pour protéger la sécurité de l'aéronef.

8.11 Capture illicite d'aéronefs

Le nouvel instrument propose tout simplement de supprimer l'article 11 de la Convention de Tokyo, qui traite de la capture illicite des aéronefs. Les Convention de La Haye, de Montréal et de Beijing, ainsi que le Protocole de Beijing, couvrent déjà cette question.²²³

des politiques et des réalités des relations internationales. Elle ne reconnaît pas non plus qu'une compétence exclusive accordée au seul État d'immatriculation ne peut être justifiable dans la perspective des politiques publiques. Il suffit d'imaginer une situation dans laquelle un IFSO prend des mesures de contrainte à l'égard d'un passager à bord d'un aéronef suite auxquelles ce passager décède juste avant l'atterrissage. À l'arrivée du vol, l'État d'atterrissage se rend compte qu'il ne peut instituer une enquête sur la mort d'un de ses ressortissants à bord d'un aéronef étranger. Cette idée serait pratiquement « invendable » à l'État d'atterrissage car il ne pourrait expliquer au grand public qu'il ne peut prendre aucune autre mesure étant donné que la compétence exclusive est accordée à l'État d'immatriculation. Lors de la rédaction de la législation, les personnes responsables d'établir les politiques tiennent compte d'une myriade de considérations autres qu'une simple attribution de responsabilités pour la gestion des risques.

222 La définition de l'Annexe 17 laisse entendre que les IFSO sont des agents autorisés à la fois par l'État de l'exploitant et par l'État d'immatriculation, déployés à bord de certains vols pour protéger les aéronefs et les passagers contre les actes d'intervention illicite. Voir l'Annexe 17 – Sûreté – Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite (neuvième édition, mars 2011), Chapitre 1^{er}. Le déploiement d'IFSO nécessite l'accord de tous les États intéressés. Les États doivent prendre en compte les demandes d'États qui souhaitent déployer des IFSO à bord de vols internationaux, mais ne sont assurément pas obligés de les accepter. Voir l'Annexe 17, Chapitre 4, Norme 4.7.5, page 4-4.

223 Voir la Convention de La Haye, *supra* note 93, art. 9, 2 ; la Convention de Montréal, *supra* note 94, art. 10, 2 ; la Convention de Beijing, *supra* note 96, art. 16, 2 ; le Protocole de Beijing, *supra* note 123, art. XIV.

8.12 Extradition

Concernant l'extradition, le nouvel instrument propose de suivre la formulation employée dans les Conventions de La Haye et de Montréal, ainsi que dans les instruments de Beijing adoptés plus récemment. Selon cette formulation, les États parties entreprennent soit d'extrader l'auteur d'une infraction qui se trouve sur leur territoire, soit de soumettre le cas à leurs autorités compétentes pour intenter des poursuites, appliquant ainsi le principe « *aut dedere aut judicare* ». Cette formulation laisse aux États une grande marge de manœuvre pour extrader l'auteur d'une infraction ou lui intenter des poursuites. Il n'est pas réaliste d'imposer aux États parties une obligation d'extrader des auteurs présumés chaque fois qu'une demande leur est présentée. De plus, il convient de rappeler que seules les infractions du premier niveau donnent lieu à une extradition.

8.13 Coopération entre États

De même que pour les conventions de l'OACI précédemment adoptées, le nouvel instrument cherche à promouvoir la coopération entre les États parties pour prévenir les cas de comportement indiscipliné à bord d'aéronefs. Cela avait aussi été identifié comme l'une des faiblesses de la Convention de Tokyo. À cette fin, il est demandé aux États parties de s'aider mutuellement dans les poursuites relatives à ces infractions. Les États doivent aussi fournir toutes informations disponibles lorsqu'ils ont des raisons de penser qu'une infraction est sur le point d'être commise.

8.14 Mesures préventives

L'éradication d'incidents dus à des passagers indisciplinés à bord d'aéronefs nécessite sans doute un certain nombre de mesures préventives. La création de lois internationales ne résoudra pas en soi le problème. De même qu'il faut une formation appropriée du personnel aéronautique,²²⁴ les autorités doivent aussi fortement insister sur l'information des voyageurs.²²⁵ À cet égard, l'OACI a déjà élaboré des modèles d'avis aux passagers sur les conséquences des comportements indisciplinés.²²⁶ Pour encourager les États à adopter de telles mesures, le nouvel instrument contient un texte qui exigerait des États qu'ils informent les passagers que de tels comportements perturbateurs sont inacceptables, ainsi que des conséquences juridiques qu'ils entraînent. De même, il est demandé aux États de veiller à ce que les aéroports, les exploitants et les autorités publiques assurent une formation adéquate du personnel chargé d'identifier et de gérer ces types de comportement. Le texte de ces dispositions a été pris de l'Annexe 9.²²⁷ Suivant le précédent établi par les Conventions de Montréal et de Beijing,²²⁸ le nouvel instrument encourage aussi les États à prendre toutes les mesures possibles pour prévenir les cas d'infraction.

8.15 Règlement des différends

Il est proposé que la disposition du nouvel instrument concernant le règlement des différends reprenne celle des Conventions de La Haye et de Montréal, ainsi que des instruments de Beijing.

224 Voir Aaron B. Swerdlow, *supra* note 62, 105.

225 Voir Yang Chen-Hua et Chang Hsin-Li, *Exploring the Perceived Competence of Airport Ground Staff in Dealing with Unruly Passenger Behaviour* 611 33 Tourism Management (2012) ; Kane, *supra* note 68, 196.

226 Voir Doc 8973/7 de l'OACI, Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, Volume IV (7^e édition, 2007).

227 Voir l'Annexe 9, pratiques recommandées 6.44 et 6.45.

228 Voir la Convention de Montréal, *supra* note 94, art. 10 ; la Convention de Beijing, *supra* note 96, art. 17.

9. Autres questions à examiner

Le LC-SC est aussi invité à examiner plus avant les questions suivantes :

- 1) La définition de l'expression « vol international » doit-elle contenir non seulement la notion de destination « prévue » mais aussi celle de destination « réelle » ? Le mot « réel » engloberait les vols dont il se trouve que, bien qu'intérieurs, ils atterrissent sur le territoire d'un autre État, par exemple dans les cas de déroutement.
- 2) L'expression « ordre et discipline » nécessiterait-elle de plus amples explications ?
- 3) L'expression « médicaments »²²⁹ doit-elle être définie ?²³⁰
- 4) La référence à l'aviation générale dans la définition de l'expression « pilote-commandant de bord » est-elle nécessaire aux fins du nouvel instrument ? La définition proposée ici a été tirée telle quelle de l'Annexe 2. De plus, le texte entre crochets tient-il compte de la situation dans laquelle le pilote-commandant de bord devient incapable de s'acquitter de ses fonctions et l'un des copilotes désignés doit les assumer ? Il conviendrait aussi d'examiner si cette définition cadre avec les cas où le vol peut ne pas avoir de copilote ou celui où plusieurs pilotes sont transportés à bord en raison de la durée du vol.²³¹
- 5) Le nouvel instrument doit-il tenir compte des types de comportement tels que le vol ou les fraudes en ligne, qui ne compromettent pas nécessairement la sécurité ou l'ordre et la discipline à bord de l'aéronef ?
- 6) Est-il souhaitable d'établir, comme condition préalable imposée à l'État l'atterrissage pour exercer sa compétence, que le pilote-commandant de bord non seulement livre les auteurs présumés aux autorités de cet État mais aussi présente une demande pour que ces personnes soient traduites en justice et confirme qu'aucune demande similaire n'a été présentée à un autre État ? Bien que le texte de cette disposition ait été tiré tel quel de la Circulaire, il peut être souhaitable de revoir si oui ou non, dans la perspective des politiques vis-à-vis du public, la compétence de l'État d'atterrissage dépend des mesures, demandes et confirmations du pilote-commandant de bord.²³²
- 7) Faut-il prévoir un texte qui oriente les États parties en ce qui concerne la manière de traiter les auteurs présumés une fois qu'ils sont sortis de l'aéronef ?
- 8) Est-il sensé, dans l'environnement actuel de l'aviation civile internationale, de distinguer entre débarquement et remise de personnes, ou ces deux concepts pourraient-ils être combinés dans la seule expression « remise de personnes » ? Selon les conditions de transport, l'exploitant d'aéronef peut refuser le transport pour un certain nombre de raisons, notamment, sans que cela soit limitatif, l'état d'ébriété

229 Une autre option consisterait à employer l'expression « matières contrôlées ». Courriel de Mark Andrew Glynn, associé à Fernandes Hearn LLP (5 mai 2012) (archives de l'auteur). De toute manière, cette expression devra peut-être aussi être définie.

230 Voir Gill, *supra* note 217.

231 Courriel de Paul McCarthy, ancien Représentant de l'IFALPA auprès de l'OACI (3 mai 2012) (archives de l'auteur).

232 Voir Siew Huay Tan, *supra* note 40.

d'un passager, son état de santé ou son attitude non coopérative avant le départ. Les dispositions relatives au débarquement sembleraient ne tenir compte que des situations où une personne qui a accompli ou est sur le point d'accomplir un acte qui peut compromettre la sécurité de l'aéronef.

- 9) Le nouvel instrument devrait-il reconnaître le droit de l'exploitant d'aéronef de refuser de transporter une personne dans certaines circonstances, ou cette question devrait-elle être fixée dans les conditions du contrat de transport ?
- 10) Le nouvel instrument devrait-il reconnaître le droit de l'exploitant d'aéronef d'exiger un dédommagement de la part du passager pour les dommages résultant d'un incident d'indiscipline causé par ce passager ?
- 11) Aux fins du présent nouvel instrument, est-il justifié d'inclure des dispositions traitant des IFSO ?
- 12) Le nouvel instrument doit-il incorporer une obligation pour les États membres de rendre compte d'incidents faisant intervenir un comportement indiscipliné à bord d'un aéronef, comme c'est le cas dans les Conventions de La Haye et de Montréal, de même que dans les instruments de Beijing.

10. Remerciements

L'auteur du présent rapport est très reconnaissant du soutien inconditionnel que lui a accordé l'Administration de l'aviation civile des Émirats arabes unis et sa mission diplomatique permanente auprès du Conseil de l'OACI. Ce rapport n'engage que l'auteur qui a tiré un immense profit de l'aide et des observations qu'ont bien voulu lui fournir les personnes suivantes : Gilles Lauzon, Terry Olson, Michael Jennison, Michael Gill, Kip Tourtellot, Denys Wibaux, Allan Mendelsohn, Michael Milde, Ludwig Weber, John Thachet, Siew Huay Tan, Gilse Landgraf, Norberto Ezequiel Luongo, Giselle Deiro, Alvaro Lisboa, Maria Teresa Faundez, Elizabeth Mireya Freidenberg, Milagros Montes, Arthur Flieger, Luisa Medina, Simone Di Ciero, Sebastian Villa, Mark Andrew Glynn, Ana Luisa Gondar, Gonzalo Yelpe, María Jesús Guerrero Lebrón, Gerard Chouest, John Balfour, Jeanne M. O'Grady, Steven Fus, Sorana Pop, Carlos Martins, Antonio Moura, Ines Teixeira, Michele M. Comenale Pinto, Manuel de la Torre Melendez, Eduardo Iglesias, Chris Roblett, Enrique Antonio Esquivel, Senarath Liyanage, Renate Dirnbeck, John Augustin, Diane Bertrand, Joaquin Rodriguez Zarza, Luz Hidalgo, Jorge Góngora, Eduardo Cartasso, Yaw Nyampong, Kevin Barlett, Jose Luis Ibanez, Paul McCarthy, Arnaud du Bedat, Ahmed Al Shaikh, Pascale Lachance, Manuel Sarmiento Garcia, Daniel Lisboa, Marva Gordon Simmons, Marcus Song, Paul Lamy, Jiefang Huang, Lee Jae Woon, Jongin Bae, Michael Zigayer, Shelley Chambers, Georges Lagace, Jim Marriott, Mitchell Fox, et Benoît Verhaegen. Inutile d'ajouter que les défauts que le lecteur trouvera dans le rapport n'engagent que la responsabilité de l'auteur.

APPENDICE A

NOUVEL INSTRUMENT POUR MODERNISER LA CONVENTION RELATIVE AUX INFRACTIONS ET À CERTAINS AUTRES ACTES SURVENANT À BORD DES AÉRONEFS

PRÉAMBULE

CHAPITRE I – DÉFINITIONS, INFRACTIONS ET CHAMP D'APPLICATION

Article 1

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, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que les autorités compétentes prennent en charge l'aéronef ainsi que les personnes et les biens à bord ;
- b) « membre d'équipage » signifie une personne chargée par un exploitant d'aéronefs de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol ;
- c) « agent de sûreté en vol » signifie une personne qui est autorisée par le gouvernement de l'État de l'exploitant et le gouvernement de l'État d'immatriculation à être déployée sur un aéronef dans le but de protéger cet aéronef et ses occupants contre des actes d'intervention illicite. Sont exclues les personnes employées pour assurer la protection personnelle exclusive d'une ou de plusieurs personnes voyageant à bord de l'aéronef, telles que les gardes du corps personnels ;
- d) « vol international » signifie un vol dont le point de départ et la destination prévue [ou effective] sont situés sur les territoires de deux États, qu'il y ait ou non une interruption dans le vol, ou sur le territoire d'un État s'il est prévu de faire escale sur le territoire d'un autre État ;
- e) « exploitant » signifie la personne qui utilise l'aéronef. Toutefois, est réputée être l'exploitant la personne qui, ayant conféré directement ou indirectement le droit d'utiliser l'aéronef, s'est réservé la direction de sa navigation. Est réputée utiliser un aéronef la personne qui en fait usage personnellement ou par l'intermédiaire de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, que ce soit ou non dans le cadre de leurs attributions ;
- f) « pilote commandant de bord » signifie le pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol. [En cas d'incapacité du pilote commandant de bord pour une raison quelconque, le commandant en second désigné assume la fonction de pilote commandant de bord] ;
- g) « État partie » signifie un État dans lequel la présente Convention est en vigueur.

Article 2

1. Commet une infraction à bord d'un aéronef toute personne qui :
 - a) agresse, menace ou intimide un membre d'équipage, que ce soit physiquement ou verbalement, ou s'immisce dans l'exercice des fonctions du membre d'équipage ou amoindrit la capacité qu'a le membre d'équipage d'accomplir ces fonctions ; ou
 - b) refuse de suivre une instruction légale qui lui est donnée par le pilote commandant de bord, ou au nom du pilote commandant de bord par un membre d'équipage, afin d'assurer la sécurité de l'aéronef ou de toute personne ou de tout bien se trouvant à bord ou de maintenir le bon ordre et la discipline à bord.
2. Commet une infraction à bord d'un aéronef toute personne qui :
 - a) accomplit ou menace d'accomplir un acte de violence physique à l'encontre d'une autre personne ; ou
 - b) commet une agression sexuelle contre une autre personne.
3. Une personne qui agit de manière susceptible de mettre en danger la sécurité de l'aéronef ou de toute personne se trouvant à bord ou qui met en danger le bon ordre et la discipline à bord, commet une infraction à bord si elle :
 - a) agresse, menace ou intimide, physiquement ou verbalement, une autre personne ; ou
 - b) cause intentionnellement l'endommagement ou la destruction de biens ; ou
 - c) consomme des boissons alcooliques ou des drogues¹ avec pour conséquence une intoxication.
4. Commet une infraction à bord d'un aéronef toute personne qui :
 - a) fume dans les toilettes ou ailleurs de façon susceptible de mettre en danger la sécurité de l'aéronef ; ou²
 - b) touche à un détecteur de fumée ou à tout autre dispositif de sécurité à bord de l'aéronef ; ou
 - c) utilise un engin électronique portable alors que cela est interdit ; ou
 - d) agit de toute autre manière qui compromette la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens se trouvant à bord.
5. Les infractions énumérées dans le présent article n'affectent en rien les infractions aux lois pénales visées à l'article 1, paragraphe 1, alinéa a), de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* de 1963, et la compétence en la matière.

1 On peut aussi envisager l'emploi du terme « substances réglementées ».

2 Autres options possibles : « fume dans les toilettes ou ailleurs alors que cela est interdit », ou « fume n'importe où à bord, que ce soit dans les toilettes ou ailleurs. »

Article 3

(Option 1 – Convention de Tokyo de 1963)

1. La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.
2. Sous réserve des dispositions du Chapitre III, la présente Convention s'applique aux infractions commises par une personne à bord d'un aéronef immatriculé dans un État partie pendant que cet aéronef se trouve en vol ou à la surface de la haute mer ou de toute autre zone ne faisant partie du territoire d'aucun État.
3. Les dispositions du Chapitre III ne s'appliquent aux infractions commises, ou sur le point de l'être, par une personne à bord d'un aéronef en vol ou dans l'espace aérien de l'État d'immatriculation ou au-dessus de la haute mer ou de toute autre zone ne faisant partie du territoire d'aucun État, que si le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu est situé sur le territoire d'un État autre que l'État d'immatriculation, ou si l'aéronef vole ultérieurement dans l'espace aérien d'un État autre que l'État d'immatriculation, ladite personne étant encore à bord.

(Option 2)

1. La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.
2. La présente Convention s'applique aux infractions commises par une personne à bord d'un aéronef en vol immatriculé dans un État partie, à condition que cet aéronef effectue un vol international.

(Option 3)

1. La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.
2. La présente Convention s'applique aux infractions commises par une personne à bord d'un aéronef en vol, à condition que cet aéronef effectue un vol international.

Article 4

Tout État partie s'engage à rendre les infractions visées à l'article 2 punissables de sanctions appropriées, conformément à son droit national et compte tenu de la gravité et de la nature de ces infractions. Ces sanctions peuvent inclure, entre autres, la privation du droit de voyager par avion et des sanctions monétaires.

CHAPITRE II – COMPÉTENCE

Article 5

1. Tout État partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions énoncées à l'article 2 dans les cas suivants :

- a) si l'infraction est commise à bord d'un aéronef immatriculé dans cet État ;
- b) si l'infraction est commise à bord d'un aéronef donné en location avec ou sans équipage à un exploitant qui a son principal établissement, ou à défaut sa résidence permanente dans cet État ; ou
- c) si l'infraction est commise à bord d'un aéronef sur le territoire ou au-dessus du territoire de cet État ; ou
- d) si l'infraction est commise par un ressortissant de cet État ; ou
- e) si l'infraction est commise à bord d'un aéronef en vol en dehors de cet État :
 - 1) si le prochain atterrissage de l'aéronef est dans de cet État ; [et
 - 2) si le pilote commandant de bord a remis le suspect aux autorités compétentes de cet État, en les priant de poursuivre le suspect en justice et en affirmant qu'aucune demande semblable n'a été ou ne sera faite par le pilote commandant de bord ou par l'exploitant à aucun autre État.]

2. Tout État partie peut aussi établir sa compétence aux fins de connaître de toute infraction de ce genre dans les cas suivants :

- a) si l'infraction est commise contre un ressortissant de cet État ;
- b) si l'infraction est commise par une personne apatride qui a sa résidence habituelle sur le territoire de cet État.

3. De même, tout État partie prend les mesures qui peuvent être nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions énoncées aux paragraphes 1, alinéas a) et b), et 2, alinéas a) et b), de l'article 2, dans le cas où l'auteur présumé de l'infraction est présent dans son territoire et où il n'extrade cette personne conformément à l'article 17 vers aucun des États parties qui ont établi leur compétence conformément aux paragraphes applicables du présent article en ce qui concerne ces infractions.

4. La présente Convention n'exclut aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

CHAPITRE III – POUVOIRS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

Article 6

(Option 1 – Convention de Tokyo de 1963)

1. Lorsque le pilote commandant de bord est fondé à croire qu'une personne a commis ou est sur le point de commettre à bord une infraction visée à l'article 2, il peut prendre à l'égard de cette personne les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires :

- a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord ; ou
- b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ;
- c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Chapitre.

2. Le pilote commandant de bord peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans cette autorisation, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord.

(Option 2 – Agents de sûreté à bord)

1. Lorsque le pilote commandant de bord est fondé à croire qu'une personne a commis ou est sur le point de commettre à bord une infraction visée à l'article 2, il peut prendre à l'égard de cette personne les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires :

- a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord ; ou
- b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ;
- c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions de la présente Convention.

2. Le pilote commandant de bord peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans cette autorisation, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord.

3. Tout membre d'équipage, agent de sûreté en vol ou passager peut aussi prendre, sans cette autorisation, 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.

Article 7³

1. Les mesures de contrainte prises à l'égard d'une personne conformément aux dispositions de l'article 6 cesseront d'être appliquées au-delà de tout point d'atterrissage à moins :
 - a) que ce point ne soit situé sur le territoire d'un État non partie et que les autorités de cet État ne refusent d'y permettre le débarquement de la personne intéressée ou que des mesures de contrainte n'aient été imposées à celle-ci conformément aux dispositions de l'article 6, paragraphe 1, alinéa c), pour permettre sa remise aux autorités compétentes ;
 - b) que l'aéronef ne fasse un atterrissage forcé et que le pilote commandant de bord ne soit pas en mesure de remettre la personne intéressée aux autorités compétentes ; ou
 - c) que la personne intéressée n'accepte de continuer à être transportée au-delà de ce point en restant soumise aux mesures de contrainte.
2. Le pilote commandant de bord doit, dans les moindres délais et, si possible, avant d'atterrir sur le territoire d'un État avec à son bord une personne soumise à une mesure de contrainte prise conformément aux dispositions de l'article 6, informer les autorités dudit État de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte et des raisons de cette mesure.

Article 8⁴

1. Lorsque le pilote commandant de bord est fondé à croire qu'une personne a accompli ou est sur le point d'accomplir à bord un acte visé à l'article 2, il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout État où atterrit l'aéronef pour autant que cette mesure soit nécessaire aux fins visées à l'article 6, paragraphe 1, alinéa a) ou b).
2. Le pilote commandant de bord informe les autorités de l'État sur le territoire duquel il débarque une personne, conformément aux dispositions du présent article, de ce débarquement et des raisons qui l'ont motivé.

Article 9⁵

1. Lorsque le pilote commandant de bord est fondé à croire qu'une personne a commis à bord de l'aéronef une infraction visée à l'article 2, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout État partie sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.
2. Le pilote commandant de bord doit, dans les moindres délais et si possible avant d'atterrir sur le territoire d'un État partie avec à bord une personne qu'il a l'intention de remettre conformément aux dispositions du paragraphe précédent, faire connaître cette intention aux autorités de cet État ainsi que les raisons qui la motivent.
3. Le pilote commandant de bord communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, les éléments de preuve et d'information qui sont légitimement en sa possession.

3 Cet article correspond presque intégralement à l'article 7 de la Convention de Tokyo.

4 Cet article correspond presque intégralement à l'article 8 de la Convention de Tokyo.

5 Cet article correspond presque intégralement à l'article 9 de la Convention de Tokyo.

Article 10

(Option 1 – Convention de Tokyo de 1963)

Pour les mesures prises conformément à la présente Convention, ni le pilote commandant de bord, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué, ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures.

(Option 2)

Pour les mesures prises conformément à la présente Convention, ni le pilote commandant de bord, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée par la personne qui a fait l'objet de ces mesures ou pour le compte de cette personne.

(Option 3 – Norme fondée sur la retenue)

Pour les mesures prises conformément à la présente Convention, ni le pilote commandant de bord, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée par la personne qui a fait l'objet de ces mesures ou pour le compte de cette personne, à moins que ces mesures n'aient été prises de manière arbitraire et infondée.

(Option 4 – Agent de sûreté en vol)

Pour les mesures prises conformément à la présente Convention, ni le pilote commandant de bord, ni un agent de sûreté en vol, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée par la personne qui a fait l'objet de ces mesures ou pour le compte de cette personne.

CHAPITRE IV – POUVOIRS ET OBLIGATIONS DES ÉTATS

Article 11⁶

1. Tout État partie permet au pilote commandant de bord d'un aéronef immatriculé dans un autre État partie de débarquer toute personne conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1.
2. Tout État partie reçoit toute personne que le pilote commandant de bord lui remet conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1.⁷
3. S'il estime que les circonstances le justifient, tout État partie assure la détention ou prend toutes autres mesures en vue d'assurer la présence de toute personne qui lui a été remise. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit État ; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.⁸

6 Cet article correspond presque entièrement à l'article 12 de la Convention de Tokyo.

7 Ce texte correspond presque intégralement au paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention de Tokyo.

8 Ce texte constitue une version modifiée du paragraphe 2 de l'article 13 de la Convention de Tokyo.

4. Toute personne détenue en application du paragraphe précédent peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'État dont elle a la nationalité ; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.⁹

5. Tout État partie auquel une personne remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.¹⁰

6. Lorsqu'un État a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il informe immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, l'État d'immatriculation de l'aéronef, l'État de l'exploitant et l'État dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres États intéressés. L'État qui procède à l'enquête préliminaire visée au présent article, paragraphe 5, en communique promptement les conclusions auxdits États et leur indique s'il entend exercer sa compétence.¹¹

Article 12¹²

1. Si une personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, ne peut ou ne veut pas poursuivre son voyage, l'État d'atterrissage, s'il refuse d'admettre cette personne et que celle-ci n'ait pas la nationalité dudit État ou n'y ait pas établi sa résidence permanente, peut la refouler vers l'État dont elle a la nationalité ou dans lequel elle a établi sa résidence permanente, ou vers l'État sur le territoire duquel elle a commencé son voyage aérien.
2. Ni le débarquement, ni la remise, ni la détention, ni d'autres mesures, visées à l'article 11, paragraphe 3, ni le renvoi de la personne intéressée ne sont considérés comme valant admission sur le territoire de l'État partie concerné, au regard des lois de cet État relatives à l'entrée ou à l'admission des personnes, et rien dans la présente Convention ne peut affecter les lois d'un État partie relatives au refoulement des personnes.

Article 13

1. Sous réserve des dispositions de l'article 12, toute personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, et qui désire poursuivre son voyage peut le faire aussitôt que possible vers la destination de son choix, à moins que sa présence ne soit requise selon la loi de l'État d'atterrissage aux fins d'extradition ou de poursuites pénales.¹³
2. Sous réserve de ses lois relatives à l'entrée et à l'admission, à l'extradition et au refoulement des personnes, un État partie dans le territoire duquel une personne a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, garantira à cette personne un traitement équitable et tous les droits et garanties conformes à ses lois et aux dispositions applicables du droit international, y compris celles qui ont trait aux droits de l'homme.¹⁴

⁹ Ce texte correspond au paragraphe 3 de l'article 13 de la Convention de Tokyo.

¹⁰ Ce texte correspond presque intégralement au paragraphe 4 de l'article 13 de la Convention de Tokyo.

¹¹ Ce texte correspond presque intégralement au paragraphe 5 de l'article 13 de la Convention de Tokyo.

¹² Cet article correspond presque intégralement à l'article 14 de la Convention de Tokyo.

¹³ Ce texte correspond partiellement au paragraphe 1 de l'article 15 de la Convention de Tokyo.

¹⁴ Ce texte est une combinaison du paragraphe 2 de l'article 15 de la Convention de Tokyo et de l'article 11 de la Convention de Beijing (clause sur le traitement équitable).

CHAPITRE V – AUTRES DISPOSITIONS

Article 14¹⁵

1. Les infractions autres que celles visées aux paragraphes 1, alinéas a) et b), et 2, alinéas a) et b), de l'article 2 ne sont pas considérées passibles d'extradition.
2. L'État partie sur le territoire duquel l'auteur d'une infraction visée aux paragraphes 1, alinéas a) et b), et 2, alinéas a) et b), de l'article 2 est découvert, s'il n'extrade pas cette personne, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave conformément au droit de cet État.

Article 15¹⁶

1. Les infractions visées aux paragraphes 1, alinéas a) et b), et 2, alinéas a) et b), de l'article 2 sont de plein droit comprises comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition existant entre les États parties. Les États parties s'engagent à comprendre les infractions comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.
2. Si un État partie qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre État partie avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, il a la latitude de considérer la présente Convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne les infractions visées aux paragraphes 1, alinéas a) et b), et 2, alinéas a) et b), de l'article 2. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'État requis.
3. Les États parties qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent les infractions visées aux paragraphes 1, alinéas a) et b), et 2, alinéas a) et b), de l'article 2 comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'État requis.
4. Entre États parties, chacune des infractions visées aux paragraphes 1, alinéas a) et b), et 2, alinéas a) et b), de l'article 2 est considérée aux fins d'extradition comme ayant été commise tant au lieu de sa perpétration que sur le territoire des États parties tenus d'établir leur compétence en vertu des alinéas a), b), d) et e) du paragraphe 1 de l'article 5 et qui ont établi leur compétence en vertu du paragraphe 2 de l'article 5.

Article 16¹⁷

Aucune des infractions visées aux paragraphes 1, alinéas a) et b) et 2, alinéas a) et b) de l'article 2 ne sera considérée, aux fins d'extradition ou d'entraide judiciaire, comme une infraction politique, comme une infraction liée à une infraction politique ou comme une infraction inspirée par des motifs politiques. En conséquence, une demande d'extradition ou d'entraide judiciaire fondée sur une telle infraction ne peut être refusée au seul motif qu'elle concerne une infraction politique, une infraction liée à une infraction politique ou une infraction inspirée par des motifs politiques.

15 Ce texte correspond à l'article 10 de la Convention de Beijing.

16 Ce texte correspond presque intégralement à l'article 12 de la Convention de Beijing.

17 Ce texte correspond presque intégralement à l'article 13 de la Convention de Beijing.

Article 17¹⁸

Aucune disposition de la présente Convention n'est interprétée comme impliquant une obligation d'extradition ou d'entraide judiciaire si l'État partie requis a des raisons sérieuses de croire que la demande d'extradition concernant les infractions visées aux paragraphes 1, alinéas a) et b) et 2, alinéas a) et b), de l'article 2 ou la demande d'entraide judiciaire concernant de telles infractions a été présentée aux fins de poursuivre ou de punir une personne pour des raisons de race, de religion, de nationalité, d'origine ethnique, d'opinions politiques ou de sexe, ou que donner suite à cette demande porterait un préjudice à la situation de cette personne pour l'une quelconque de ces raisons.

Article 18¹⁹

Les États parties ayant établi des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation d'aéronefs sous immatriculation conjointe ou internationale désignent pour chaque aéronef, suivant des modalités appropriées, celui d'entre eux qui exerce sa compétence et qui a les attributions de l'État d'immatriculation aux fins de la présente Convention, et ils en avisent le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui en informe tous les États parties à la présente Convention.

Article 19²⁰

Lorsque le vol d'un aéronef a été retardé ou interrompu du fait de la perpétration de l'une des infractions visées à l'article 2, tout État partie sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les passagers ou l'équipage facilite aux passagers et à l'équipage la poursuite de leur voyage aussitôt que possible.

Article 20

1. Les États parties, conformément au droit international et national, s'efforcent de prendre les mesures raisonnables en vue de prévenir les infractions visées à l'article 2.²¹
2. Les États parties prennent toutes les dispositions nécessaires pour sensibiliser davantage les passagers à l'inadmissibilité et aux conséquences judiciaires des types de comportement énoncés à l'article 2 à l'intérieur des installations aéronautiques et à bord des aéronefs.²²
3. Les États parties veillent à ce que les exploitants d'aéroports et d'aéronefs et les autorités publiques donnent aux membres intéressés de leur personnel une formation à l'identification et à la gestion des types de comportements énoncés à l'article 2, y compris la reconnaissance et le désamorçage de situations en escalade, ainsi que la maîtrise des crises.²³

18 Ceci correspond presque intégralement à l'article 14 de la Convention de Beijing.

19 Ce texte correspond à l'article 15 de la Convention de Beijing et à l'article 18 de la Convention de Tokyo.

20 Ce texte correspond au paragraphe 2 de l'article 16 de la Convention de Beijing.

21 Ce texte correspond au paragraphe 1 de l'article 16 de la Convention de Beijing.

22 Tiré de la pratique recommandée 6.44 de l'Annexe 9.

23 Tiré de la pratique recommandée 6.45 de l'Annexe 9.

Article 21

1. Les États parties s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative aux infractions visées à l'article 2. Dans tous les cas, le droit applicable est celui de l'État requis.²⁴
2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article n'affectent pas les obligations découlant des dispositions de tout autre traité de caractère bilatéral ou multilatéral qui régit ou régira, en tout ou en partie, le domaine de l'entraide judiciaire en matière pénale.²⁵
3. Tout État partie qui a lieu de croire que l'une des infractions visées à l'article 2 est sur le point d'être commise fournit, en conformité avec les dispositions de son droit national, tous renseignements utiles en sa possession aux États parties qui à son avis seraient les États visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 5.²⁶
4. Les États parties prennent des mesures appropriées pour assurer une coopération des exploitants et de leurs équipages et des passagers dans les poursuites intentées à propos de la perpétration de n'importe laquelle des infractions énoncées à l'article 2.

Article 22²⁷

1. Tout différend entre deux ou plusieurs États parties concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une demande conformément au Statut de la Cour.
2. Tout État peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'accession à cette Convention, déclarer qu'il ne se considère pas lié par le paragraphe précédent. Les autres États parties ne seront pas liés par ledit paragraphe vis-à-vis de tout État partie ayant formulé une telle réserve.
3. Tout État partie ayant formulé une réserve en vertu du paragraphe précédent peut à tout moment retirer cette réserve par notification au Dépositaire.

DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

24 Ce texte correspond au paragraphe 1 de l'article 17 de la Convention de Beijing.

25 Ce texte correspond au paragraphe 2 de l'article 17 de la Convention de Beijing.

26 Ce texte correspond à l'article 18 de la Convention de Beijing.

27 Ce texte correspond à l'article 20 de la Convention de Beijing.

APPENDICE B

Nouvel instrument pour amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs

TITRE I^{ER} — CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION PRÉAMBULE

CHAPITRE I – DÉFINITIONS, INFRACTIONS ET CHAMP D'APPLICATION

Article 1^{er}

1. — ~~La présente Convention s'applique:~~

a) ~~aux infractions aux lois pénales;~~

b) ~~aux actes qui, constituant ou non des infractions, peuvent compromettre ou compromettent la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord, ou compromettent le bon ordre et la discipline à bord.~~

2. — ~~Sous réserve des dispositions du Titre III, la présente Convention s'applique aux infractions commises ou actes accomplis par une personne à bord d'un aéronef immatriculé dans un État contractant pendant que cet aéronef se trouve, soit en vol, soit à la surface de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun État.~~

3. — ~~Aux fins de la présente Convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin.~~

4. — ~~La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.~~

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, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que les autorités compétentes prennent en charge l'aéronef ainsi que les personnes et les biens à bord ;

b) « membre d'équipage » signifie une personne chargée par un exploitant d'aéronefs de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol ;

c) « agent de sûreté en vol » signifie une personne qui est autorisée par le gouvernement de l'État de l'exploitant et le gouvernement de l'État d'immatriculation à être déployée sur un aéronef dans le but de protéger cet aéronef et ses occupants contre des actes d'intervention illicite. Sont exclues les personnes employées pour assurer la protection personnelle exclusive d'une ou de plusieurs personnes voyageant à bord de l'aéronef, telles que les gardes du corps personnels ;

- d) « vol international » signifie un vol dont le point de départ et la destination prévue [ou effective] sont situés sur les territoires de deux États, qu'il y ait ou non une interruption dans le vol, ou sur le territoire d'un État s'il est prévu de faire escale sur le territoire d'un autre État ;
- e) « exploitant » signifie la personne qui utilise l'aéronef. Toutefois, est réputée être l'exploitant la personne qui, ayant conféré directement ou indirectement le droit d'utiliser l'aéronef, s'est réservé la direction de sa navigation. Est réputée utiliser un aéronef la personne qui en fait usage personnellement ou par l'intermédiaire de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, que ce soit ou non dans le cadre de leurs attributions ;
- f) « pilote commandant de bord » signifie le pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol. [En cas d'incapacité du pilote commandant de bord pour une raison quelconque, le commandant en second désigné assume la fonction de pilote commandant de bord ;
- g) « État partie » signifie un État dans lequel la présente Convention est en vigueur.

Article 2

~~Sans préjudice des dispositions de l'Article 4 et sous réserve des exigences de la sécurité de l'aéronef et des personnes ou des biens à bord, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme autorisant ou prescrivant l'application de quelque mesure que ce soit dans le cas d'infractions à des lois pénales de caractère politique ou fondées sur la discrimination raciale ou religieuse.~~

1. Commet une infraction à bord d'un aéronef toute personne qui :

- a) agresse, menace ou intimide un membre d'équipage, que ce soit physiquement ou verbalement, ou s'immisce dans l'exercice des fonctions du membre d'équipage ou amoindrit la capacité qu'a le membre d'équipage d'accomplir ces fonctions ; ou
- a)b) refuse de suivre une instruction légale qui lui est donnée par le pilote commandant de bord, ou au nom du pilote commandant de bord par un membre d'équipage, afin d'assurer la sécurité de l'aéronef ou de toute personne ou de tout bien se trouvant à bord ou de maintenir le bon ordre et la discipline à bord.

2. Commet une infraction à bord d'un aéronef toute personne qui :

- a) accomplit ou menace d'accomplir un acte de violence physique à l'encontre d'une autre personne ; ou
- b) commet une agression sexuelle contre une autre personne.

3. Une personne qui agit de manière susceptible de mettre en danger la sécurité de l'aéronef ou de toute personne se trouvant à bord ou qui met en danger le bon ordre et la discipline à bord, commet une infraction à bord si elle :

- a) agresse, menace ou intimide, physiquement ou verbalement, une autre personne ; ou

- b) cause intentionnellement l'endommagement ou la destruction de biens ; ou
- c) consomme des boissons alcooliques ou des drogues¹ avec pour conséquence une intoxication.
4. Commet une infraction à bord d'un aéronef toute personne qui :
- a) fume dans les toilettes ou ailleurs de façon susceptible de mettre en danger la sécurité de l'aéronef ; ou²
- b) touche à un détecteur de fumée ou à tout autre dispositif de sécurité à bord de l'aéronef ; ou
- c) utilise un engin électronique portable alors que cela est interdit; ou
- d) agit de toute autre manière qui compromette la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens se trouvant à bord.
5. Les infractions énumérées dans le présent article n'affectent en rien les infractions aux lois pénales visées à l'article 1, paragraphe 1, alinéa a), de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* de 1963, et la compétence en la matière.

CHAPITRE II — COMPÉTENCE

Article 3

1. ~~L'État d'immatriculation de l'aéronef est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord.~~
2. ~~Tout État contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence, en sa qualité d'État d'immatriculation, aux fins de connaître des infractions commises à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation.~~
3. ~~La présente Convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.~~

(Option 1 – Convention de Tokyo de 1963)

1. La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.
2. Sous réserve des dispositions du Chapitre III, la présente Convention s'applique aux infractions commises par une personne à bord d'un aéronef immatriculé dans un État partie pendant que cet aéronef se trouve en vol ou à la surface de la haute mer ou de toute autre zone ne faisant partie du territoire d'aucun État.

¹ On peut aussi envisager l'emploi du terme « substances réglementées ».

² Autres options possibles : « fume dans les toilettes ou ailleurs alors que cela est interdit », ou « fume n'importe où à bord, que ce soit dans les toilettes ou ailleurs. »

3. Les dispositions du Chapitre III ne s'appliquent aux infractions commises, ou sur le point de l'être, par une personne à bord d'un aéronef en vol, soit dans l'espace aérien de l'État d'immatriculation ou au-dessus de la haute mer ou de toute autre zone ne faisant partie du territoire d'aucun État, que si le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu est situé sur le territoire d'un État autre que l'État d'immatriculation, ou si l'aéronef vole ultérieurement dans l'espace aérien d'un État autre que l'État d'immatriculation, ladite personne étant encore à bord.

(Option 2)

1. La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

2. La présente Convention s'applique aux infractions commises par une personne à bord d'un aéronef en vol immatriculé dans un État partie, à condition que cet aéronef effectue un vol international.

(Option 3)

1. La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

2. La présente Convention s'applique aux infractions commises par une personne à bord d'un aéronef en vol, à condition que cet aéronef effectue un vol international.

Article 4

~~Un État contractant qui n'est pas l'État d'immatriculation ne peut gêner l'exploitation d'un aéronef en vol en vue d'exercer sa compétence pénale à l'égard d'une infraction commise à bord que dans les cas suivants :~~

- ~~a) cette infraction a produit effet sur le territoire dudit État;~~
- ~~b) cette infraction a été commise par ou contre un ressortissant dudit État ou une personne y ayant sa résidence permanente;~~
- ~~c) cette infraction compromet la sécurité dudit État;~~
- ~~d) cette infraction constitue une violation des règles ou règlements relatifs au vol ou à la manœuvre des aéronefs en vigueur dans ledit État;~~
- ~~e) l'exercice de cette compétence est nécessaire pour assurer le respect d'une obligation qui incombe audit État en vertu d'un accord international multilatéral.~~

Tout État partie s'engage à rendre les infractions visées à l'article 2 punissables de sanctions appropriées, conformément à son droit national et compte tenu de la gravité et de la nature de ces infractions. Ces sanctions peuvent inclure, entre autres, la privation du droit de voyager par avion et des sanctions monétaires.

TITRE III — POUVOIRS DU COMMANDANT D'AÉRONEF CHAPITRE II – COMPÉTENCE**Article 5**

1. — ~~Les dispositions du présent Titre ne s'appliquent aux infractions commises et actes accomplis, ou sur le point de l'être, par une personne à bord d'un aéronef en vol, soit dans l'espace aérien de l'État d'immatriculation, soit au dessus de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun État, que si le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu est situé sur le territoire d'un État autre que celui d'immatriculation, ou si l'aéronef vole ultérieurement dans l'espace aérien d'un État autre que l'État d'immatriculation, ladite personne étant encore à bord.~~

2. — ~~Aux fins du présent Titre, et nonobstant les dispositions de l'Article 1^{er}, paragraphe 3, un aéronef est considéré comme 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 du présent Titre continuent de s'appliquer à l'égard des infractions et des actes survenus à bord jusqu'à ce que l'autorité compétente d'un État prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.~~

1. Tout État partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions énoncées à l'article 2 dans les cas suivants :

- a) si l'infraction est commise à bord d'un aéronef immatriculé dans cet État ;
- b) si l'infraction est commise à bord d'un aéronef donné en location avec ou sans équipage à un exploitant qui a son principal établissement, ou à défaut sa résidence permanente dans cet État ; ou
- c) si l'infraction est commise à bord d'un aéronef sur le territoire ou au-dessus du territoire de cet État ; ou
- d) si l'infraction est commise par un ressortissant de cet État ; ou
- e) si l'infraction est commise à bord d'un aéronef en vol en dehors de cet État :
 - 1) si le prochain atterrissage de l'aéronef est dans de cet État ; [et
 - 2) si le pilote commandant de bord a remis le suspect aux autorités compétentes de cet État, en les priant de poursuivre le suspect en justice et en affirmant qu'aucune demande semblable n'a été ou ne sera faite par le pilote commandant de bord ou par l'exploitant à aucun autre État.]

2. Tout État partie peut aussi établir sa compétence aux fins de connaître de toute infraction de ce genre dans les cas suivants :

- a) si l'infraction est commise contre un ressortissant de cet État ;
- b) si l'infraction est commise par une personne apatride qui a sa résidence habituelle sur le territoire de cet État.

3. De même, tout État partie prend les mesures qui peuvent être nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions énoncées aux paragraphes 1, alinéas a) et b), et 2, alinéas a) et b), de l'article 2, dans le cas où l'auteur présumé de l'infraction est présent dans son territoire et où il n'extrade cette personne conformément à l'article 17 vers aucun des États parties qui ont établi leur compétence conformément aux paragraphes applicables du présent article en ce qui concerne ces infractions.

4. La présente Convention n'exclut aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

CHAPITRE III – POUVOIRS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

Article 6

Option 1

1. Lorsque le pilote commandant de bord commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a commis ou ~~accompli~~ est sur le point de commettre ou ~~d'accomplir~~ à bord une infraction ~~ou un acte,~~ visé/visée à l'article ~~2-1^{er}, paragraphe 1,~~ il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires :

- a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord ; ou
- b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ;
- c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre/Chapitre.

2. Le pilote commandant de bord commandant d'aéronef peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans cette autorisation, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord.

(Option 2 – Agents de sûreté à bord)

1. Lorsque le pilote commandant de bord est fondé à croire qu'une personne a commis ou est sur le point de commettre à bord une infraction visée à l'article 2, il peut prendre à l'égard de cette personne les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires :

- a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord ; ou
- b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ;
- c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions de la présente Convention.

2. Le pilote commandant de bord peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans cette autorisation, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord.

3. Tout membre d'équipage, agent de sûreté en vol ou passager peut aussi prendre, sans cette autorisation, 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.

Article 7

1. Les mesures de contrainte prises à l'égard d'une personne conformément aux dispositions de l'article 6 cesseront d'être appliquées au-delà de tout point d'atterrissage à moins :

- a) que ce point ne soit situé sur le territoire d'un État non ~~contractant~~ partie et que les autorités de cet État ne refusent d'y permettre le débarquement de la personne intéressée ou que des mesures de contrainte n'aient été imposées à celle-ci conformément aux dispositions de l'article 6, paragraphe 1, alinéa c), pour permettre sa remise aux autorités compétentes ;
- b) que l'aéronef ne fasse un atterrissage forcé et que le pilote commandant de bord ~~commandant d'aéronef~~ ne soit pas en mesure de remettre la personne intéressée aux autorités compétentes ;
ou
- c) que la personne intéressée n'accepte de continuer à être transportée au-delà de ce point en restant soumise aux mesures de contrainte.

2. Le pilote commandant de bord ~~commandant d'aéronef~~ doit, dans les moindres délais et, si possible, avant d'atterrir sur le territoire d'un État avec à son bord une personne soumise à une mesure de contrainte prise conformément aux dispositions de l'article 6, informer les autorités dudit État de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte et des raisons de cette mesure.

Article 8

1. Lorsque le pilote commandant de bord ~~commandant d'aéronef~~ est fondé à croire qu'une personne a accompli ou est sur le point d'accomplir à bord un acte visé à l'article 2 4^{es}, ~~paragraphe 1, b)~~, il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout État où atterrit l'aéronef pour autant que cette mesure soit nécessaire aux fins visées à l'article 6, paragraphe 1, alinéa a) ou b).

2. Le pilote commandant de bord ~~commandant d'aéronef~~ informe les autorités de l'État sur le territoire duquel il débarque une personne, conformément aux dispositions du présent article, de ce débarquement et des raisons qui l'ont motivé.

Article 9

1. Lorsque le pilote commandant de bord ~~commandant d'aéronef~~ est fondé à croire qu'une personne a ~~accompli~~ commis à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui, constitue une infraction grave, conformément aux lois pénales de l'État d'immatriculation de l'aéronef visée à l'article 2, il peut remettre

ladite personne aux autorités compétentes de tout État ~~contractant~~partie sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.

2. Le pilote commandant de bord ~~commandant d'aéronef~~ doit, dans les moindres délais et si possible avant d'atterrir sur le territoire d'un État ~~contractant~~partie avec à bord une personne qu'il a l'intention de remettre conformément aux dispositions du paragraphe précédent, faire connaître cette intention aux autorités de cet État ainsi que les raisons qui la motivent.

3. Le pilote commandant de bord ~~commandant d'aéronef~~ communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, les éléments de preuve et d'information qui, ~~conformément à la loi de l'État d'immatriculation de l'aéronef,~~ sont légitimement en sa possession.

Article 10

Option 1

~~Lorsque l'application des mesures prévues par la présente Convention est conforme à celle-ci~~ Pour les mesures prises conformément à la présente Convention, ni le pilote commandant de bord ~~commandant d'aéronef~~, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué, ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures.

(Option 2)

Pour les mesures prises conformément à la présente Convention, ni le pilote commandant de bord, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée par la personne qui a fait l'objet de ces mesures ou pour le compte de cette personne.

(Option 3 – Norme fondée sur la retenue)

Pour les mesures prises conformément à la présente Convention, ni le pilote commandant de bord, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée par la personne qui a fait l'objet de ces mesures ou pour le compte de cette personne, à moins que ces mesures n'aient été prises de manière arbitraire et infondée.

(Option 4 – Agent de sûreté en vol)

Pour les mesures prises conformément à la présente Convention, ni le pilote commandant de bord, ni un agent de sûreté en vol, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée par la personne qui a fait l'objet de ces mesures ou pour le compte de cette personne.

TITRE IV — CAPTURE ILLICITE D'AÉRONEFS CHAPITRE IV – POUVOIRS ET OBLIGATIONS DES ÉTATS

Article 11

1. ~~Lorsque, illicitement, et par violence ou menace de violence, une personne à bord a gêné l'exploitation d'un aéronef en vol, s'en est emparé ou en a exercé le contrôle, ou lorsqu'elle est sur le point d'accomplir un tel acte, les États contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.~~

2. ~~Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout État contractant où atterrit l'aéronef permet aux passagers et à l'équipage de poursuivre leur voyage aussitôt que possible. Il restitue l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.~~

1. Tout État partie permet au pilote commandant de bord d'un aéronef immatriculé dans un autre État partie de débarquer toute personne conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1.

2. Tout État partie reçoit toute personne que le pilote commandant de bord lui remet conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1.³

3. S'il estime que les circonstances le justifient, tout État partie assure la détention ou prend toutes autres mesures en vue d'assurer la présence de toute personne qui lui a été remise. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit État ; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.⁴

4. Toute personne détenue en application du paragraphe précédent peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'État dont elle a la nationalité ; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.⁵

5. Tout État partie auquel une personne remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.⁶

6. Lorsqu'un État a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il informe immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, l'État d'immatriculation de l'aéronef, l'État de l'exploitant et l'État dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres États intéressés. L'État qui procède à l'enquête préliminaire visée au présent article, paragraphe 5, en communique promptement les conclusions auxdits États et leur indique s'il entend exercer sa compétence.⁷

3 Ce texte correspond presque intégralement au paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention de Tokyo.

4 Ce texte constitue une version modifiée du paragraphe 2 de l'article 13 de la Convention de Tokyo.

5 Ce texte correspond au paragraphe 3 de l'article 13 de la Convention de Tokyo.

6 Ce texte correspond presque intégralement au paragraphe 4 de l'article 13 de la Convention de Tokyo.

7 Ce texte correspond presque intégralement au paragraphe 5 de l'article 13 de la Convention de Tokyo.

TITRE V — POUVOIRS ET OBLIGATIONS DES ÉTATS

Article 12

~~Tout État contractant doit permettre au commandant d'un aéronef immatriculé dans un autre État contractant de débarquer toute personne conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1.~~

1. Si une personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, ne peut ou ne veut pas poursuivre son voyage, l'État d'atterrissage, s'il refuse d'admettre cette personne et que celle-ci n'ait pas la nationalité dudit État ou n'y ait pas établi sa résidence permanente, peut la refouler vers l'État dont elle a la nationalité ou dans lequel elle a établi sa résidence permanente, ou vers l'État sur le territoire duquel elle a commencé son voyage aérien.

2. Ni le débarquement, ni la remise, ni la détention, ni d'autres mesures, visées à l'article 11, paragraphe 3, ni le renvoi de la personne intéressée ne sont considérés comme valant admission sur le territoire de l'État partie concerné, au regard des lois de cet État relatives à l'entrée ou à l'admission des personnes, et rien dans la présente Convention ne peut affecter les lois d'un État partie relatives au refoulement des personnes.

Article 13

1. ~~Tout État contractant est tenu de recevoir une personne que le commandant d'aéronef lui remet conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1.~~

2. ~~S'il estime que les circonstances le justifient, tout État contractant assure la détention ou prend toutes autres mesures en vue d'assurer la présence de toute personne auteur présumé d'un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, ainsi que de toute personne qui lui a été remise. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit État; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.~~

3. ~~Toute personne détenue en application du paragraphe précédent, peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'État dont elle a la nationalité; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.~~

4. ~~Tout État contractant auquel une personne est remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou sur le territoire duquel un aéronef atterrit après qu'un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, a été accompli, procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.~~

5. ~~Lorsqu'un État a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, l'État d'immatriculation de l'aéronef, l'État dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres États intéressés. L'État qui procède à l'enquête préliminaire visée au présent article, paragraphe 4, en communique promptement les conclusions auxdits États et leur indique s'il entend exercer sa compétence.~~

1. Sous réserve des dispositions de l'article 12, toute personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions

de l'article 9, paragraphe 1, et qui désire poursuivre son voyage peut le faire aussitôt que possible vers la destination de son choix, à moins que sa présence ne soit requise selon la loi de l'État d'atterrissage aux fins d'extradition ou de poursuites pénales.⁸

2. Sous réserve de ses lois relatives à l'entrée et à l'admission, à l'extradition et au refoulement des personnes, un État partie dans le territoire duquel une personne a été débarquée conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ou remise conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, garantira à cette personne un traitement équitable et tous les droits et garanties conformes à ses lois et aux dispositions applicables du droit international, y compris celles qui ont trait aux droits de l'homme.⁹

3. — CHAPITRE V – AUTRES DISPOSITIONS

Article 14

1. — ~~Si une personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, ne peut ou ne veut pas poursuivre son voyage, l'État d'atterrissage, s'il refuse d'admettre cette personne et que celle-ci n'ait pas la nationalité dudit État ou n'y ait pas établi sa résidence permanente, peut la refouler vers l'État dont elle a la nationalité ou dans lequel elle a établi sa résidence permanente, ou vers l'État sur le territoire duquel elle a commencé son voyage aérien.~~

2. — ~~Ni le débarquement, ni la remise, ni la détention, ni d'autres mesures, visées à l'Article 13, paragraphe 2, ni le renvoi de la personne intéressée ne sont considérés comme valant entrée sur le territoire d'un État contractant, au regard des lois de cet État relatives à l'entrée ou à l'admission des personnes. Les dispositions de la présente Convention ne peuvent affecter les lois des États contractants relatives au refoulement des personnes.~~

1. Les infractions autres que celles visées aux paragraphes 1, alinéas a) et b), et 2, alinéas a) et b), de l'article 2 ne sont pas considérées passibles d'extradition.

2. L'État partie sur le territoire duquel l'auteur d'une infraction visée aux paragraphes 1, alinéas a) et b), et 2, alinéas a) et b), de l'article 2 est découvert, s'il n'extrade pas cette personne, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave conformément au droit de cet État.

Article 15

1. — ~~Sous réserve des dispositions de l'article précédent, toute personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, et qui désire poursuivre son voyage peut le faire aussitôt que possible vers la destination~~

⁸ Ce texte correspond partiellement au paragraphe 1 de l'article 15 de la Convention de Tokyo.

⁹ Ce texte est une combinaison du paragraphe 2 de l'article 15 de la Convention de Tokyo et de l'article 11 de la Convention de Beijing (clause sur le traitement équitable).

~~de son choix, à moins que sa présence ne soit requise selon la loi de l'État d'atterrissage, aux fins de poursuites pénales et d'extradition.~~

~~2. — Sous réserve de ses lois relatives à l'entrée et à l'admission, à l'extradition et au refoulement des personnes, tout État contractant dans le territoire duquel une personne a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué et à laquelle est imputé un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, accorde à cette personne un traitement qui, en ce qui concerne sa protection et sa sécurité, n'est pas moins favorable que celui qu'il accorde à ses nationaux dans des cas analogues.~~

1. Les infractions visées aux paragraphes 1, alinéas a) et b), et 2, alinéas a) et b), de l'article 2 sont de plein droit comprises comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition existant entre les États parties. Les États parties s'engagent à comprendre les infractions comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.

2. Si un État partie qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre État partie avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, il a la latitude de considérer la présente Convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne les infractions visées aux paragraphes 1, alinéas a) et b), et 2, alinéas a) et b), de l'article 2. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'État requis.

3. Les États parties qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent les infractions visées aux paragraphes 1, alinéas a) et b), et 2, alinéas a) et b), de l'article 2 comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'État requis.

4. Entre États parties, chacune des infractions visées aux paragraphes 1, alinéas a) et b), et 2, alinéas a) et b), de l'article 2 est considérée aux fins d'extradition comme ayant été commise tant au lieu de sa perpétration que sur le territoire des États parties tenus d'établir leur compétence en vertu des alinéas a), b), d) et e) du paragraphe 1 de l'article 5 et qui ont établi leur compétence en vertu du paragraphe 2 de l'article 5.

TITRE VI — AUTRES DISPOSITIONS

Article 16

~~1. — Les infractions commises à bord d'aéronefs immatriculés dans un État contractant sont considérées, aux fins d'extradition, comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire de l'État d'immatriculation de l'aéronef.~~

~~2. — Compte tenu des dispositions du paragraphe précédent, aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme créant une obligation d'accorder l'extradition.~~

Aucune des infractions visées aux paragraphes 1, alinéas a) et b) et 2, alinéas a) et b) de l'article 2 ne sera considérée, aux fins d'extradition ou d'entraide judiciaire, comme une infraction politique, comme une infraction liée à une infraction politique ou comme une infraction inspirée par des motifs politiques. En conséquence, une demande d'extradition ou d'entraide judiciaire fondée sur une telle infraction ne peut être refusée au seul motif qu'elle concerne une infraction politique, une infraction liée à une infraction politique ou une infraction inspirée par des motifs politiques.

Article 17

~~En prenant des mesures d'enquête ou d'arrestation ou en exerçant de toute autre manière leur compétence à l'égard d'une infraction commise à bord d'un aéronef, les États contractants doivent dûment tenir compte de la sécurité et des autres intérêts de la navigation aérienne et doivent agir de manière à éviter de retarder sans nécessité l'aéronef, les passagers, les membres de l'équipage ou les marchandises.~~

Aucune disposition de la présente Convention n'est interprétée comme impliquant une obligation d'extradition ou d'entraide judiciaire si l'État partie requis a des raisons sérieuses de croire que la demande d'extradition concernant les infractions visées aux paragraphes 1, alinéas a) et b) et 2, alinéas a) et b), de l'article 2 ou la demande d'entraide judiciaire concernant de telles infractions a été présentée aux fins de poursuivre ou de punir une personne pour des raisons de race, de religion, de nationalité, d'origine ethnique, d'opinions politiques ou de sexe, ou que donner suite à cette demande porterait un préjudice à la situation de cette personne pour l'une quelconque de ces raisons.

Article 18

~~Si des États contractants constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et si les aéronefs utilisés ne sont pas immatriculés dans un État déterminé, ces États désigneront, d'aéronefs sous immatriculation conjointe ou internationale désignent pour chaque aéronef, suivant des modalités appropriées, celui d'entre eux qui sera considéré, exerce sa compétence et qui a les attributions de l'État d'immatriculation aux fins de la présente Convention, comme État d'immatriculation. Ils aviseront de cette désignation et ils en avisent le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui en informera~~ Les États parties ayant établi des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et si les aéronefs utilisés ne sont pas immatriculés dans un État déterminé, ces États désigneront, d'aéronefs sous immatriculation conjointe ou internationale désignent pour chaque aéronef, suivant des modalités appropriées, celui d'entre eux qui sera considéré, exerce sa compétence et qui a les attributions de l'État d'immatriculation aux fins de la présente Convention, comme État d'immatriculation. Ils aviseront de cette désignation et ils en avisent le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui en informera tous les États parties à la présente Convention.

TITRE VII — DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

Article 19

~~La présente Convention, jusqu'à la date de son entrée en vigueur dans les conditions prévues à l'Article 21, est ouverte à la signature de tout État qui, à cette date, sera membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.~~

Lorsque le vol d'un aéronef a été retardé ou interrompu du fait de la perpétration de l'une des infractions visées à l'article 2, tout État partie sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les passagers ou l'équipage facilite aux passagers et à l'équipage la poursuite de leur voyage aussitôt que possible.

Article 20

1. ~~La présente Convention est soumise à la ratification des États signataires conformément à leurs dispositions constitutionnelles.~~

2. ~~Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.~~

1. Les États parties, conformément au droit international et national, s'efforcent de prendre les mesures raisonnables en vue de prévenir les infractions visées à l'article 2.¹⁰

2. Les États parties prennent toutes les dispositions nécessaires pour sensibiliser davantage les passagers à l'inadmissibilité et aux conséquences judiciaires des types de comportement énoncés à l'article 2 à l'intérieur des installations aéronautiques et à bord des aéronefs.¹¹

3. Les États parties veillent à ce que les exploitants d'aéroports et d'aéronefs et les autorités publiques donnent aux membres intéressés de leur personnel une formation à l'identification et à la gestion des types de comportements énoncés à l'article 2, y compris la reconnaissance et le désamorçage de situations en escalade, ainsi que la maîtrise des crises.¹²

Article 21

~~1. Lorsque la présente Convention aura réuni les ratifications de douze États signataires, elle entrera en vigueur entre ces États le quatre vingt dixième jour après le dépôt du douzième instrument de ratification. À l'égard de chaque État qui la ratifiera par la suite, elle entrera en vigueur le quatre vingt dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.~~

~~2. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par l'Organisation de l'aviation civile internationale.~~

1. Les États parties s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative aux infractions visées à l'article 2. Dans tous les cas, le droit applicable est celui de l'État requis.¹³

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article n'affectent pas les obligations découlant des dispositions de tout autre traité de caractère bilatéral ou multilatéral qui régit ou régira, en tout ou en partie, le domaine de l'entraide judiciaire en matière pénale.¹⁴

3. Tout État partie qui a lieu de croire que l'une des infractions visées à l'article 2 est sur le point d'être commise fournit, en conformité avec les dispositions de son droit national, tous renseignements utiles en sa possession aux États parties qui à son avis seraient les États visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 5.¹⁵

4. Les États parties prennent des mesures appropriées pour assurer une coopération des exploitants et de leurs équipages et des passagers dans les poursuites intentées à propos de la perpétration de n'importe laquelle des infractions énoncées à l'article 2.

Article 22

~~1. La présente Convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout État membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.~~

10 Ce texte correspond au paragraphe 1 de l'article 16 de la Convention de Beijing.

11 Tiré de la pratique recommandée 6.44 de l'Annexe 9.

12 Tiré de la pratique recommandée 6.45 de l'Annexe 9.

13 Ce texte correspond au paragraphe 1 de l'article 17 de la Convention de Beijing.

14 Ce texte correspond au paragraphe 2 de l'article 17 de la Convention de Beijing.

15 Ce texte correspond à l'article 18 de la Convention de Beijing.

~~2. — L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et prendra effet le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de ce dépôt.~~

1. — Tout différend entre deux ou plusieurs États parties concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une demande conformément au Statut de la Cour.

2. — Tout État peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'accession à cette Convention, déclarer qu'il ne se considère pas lié par le paragraphe précédent. Les autres États parties ne seront pas liés par ledit paragraphe vis-à-vis de tout État partie ayant formulé une telle réserve.

3. — Tout État partie ayant formulé une réserve en vertu du paragraphe précédent peut à tout moment retirer cette réserve par notification au Dépositaire.

Article 23

~~1. — Tout État contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification faite à l'Organisation de l'aviation civile internationale.~~

~~2. — La dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.~~

Article 24

~~1. — Tout différend entre des États contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.~~

~~2. — Chaque État pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres États contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout État contractant qui aura formulé une telle réserve.~~

~~3. — Tout État contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée à l'Organisation de l'aviation civile internationale.~~

Article 25

Sauf dans le cas prévu à l'Article 24, il ne sera admis aucune réserve à la présente Convention.

Article 26

~~L'Organisation de l'aviation civile internationale notifiera à tous les États membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée :~~

- ~~a) toute signature de la présente Convention et la date de cette signature ;~~
- ~~b) le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt ;~~
- ~~c) la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 1^{er} de l'Article 21 ;~~
- ~~d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception ; et~~
- ~~e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'Article 24 et la date de réception.~~

~~EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.~~

~~FAIT à Tokyo le quatorzième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante trois, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole.~~

~~La présente Convention sera déposée auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale où, conformément aux dispositions de l'Article 19, elle restera ouverte à la signature et cette Organisation transmettra des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les États membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.~~

DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

APPENDICE 5**SOUS-COMITÉ SPÉCIAL DU COMITÉ JURIDIQUE POUR
LA MODERNISATION DE LA CONVENTION DE TOKYO
Y COMPRIS LA QUESTION DES PASSAGERS INDISCIPLINÉS**

Montréal, 22 – 25 mai 2012

Résumé général (final)

1. La communauté de l'aviation internationale se préoccupe de plus en plus du problème des passagers indisciplinés. La question doit être approfondie en vue de rassembler des données pour mieux évaluer l'ampleur du problème.
2. La compétence actuelle de l'État d'immatriculation pour connaître des infractions dans le cadre de ses lois pénales, indiquée dans la Convention de Tokyo, doit être préservée.
3. Le sentiment général est que l'inclusion et l'exercice des compétences de l'État de l'exploitant et de l'État d'atterrissage aidera à refreiner la tendance croissante aux comportements indisciplinés à bord des aéronefs. Naturellement, la compétence territoriale doit être incluse. L'inclusion d'autres bases de compétence exigera un complément d'examen. L'exigence proposée visant à ce que la compétence de l'État d'atterrissage soit conditionnée par la demande d'un pilote commandant de bord doit être supprimée. Il faut examiner plus avant si toutes ces bases de compétence (si elles sont incluses) devraient être obligatoires ou facultatives. Il n'est pas nécessaire de prévoir une hiérarchie de bases de compétence.
4. Si de l'avis général il serait utile de disposer d'une liste d'infractions faisant l'objet de nouvelles bases de compétence, certaines délégations doivent encore être convaincues de la nécessité d'une telle liste. Certaines autres délégations s'inquiètent de ce qu'une telle liste ne soit pas suffisamment exhaustive. Il faut approfondir la nécessité, l'objectif et le contenu d'une telle liste. On trouvera des détails supplémentaires dans le rapport du Groupe de travail sur la liste d'infractions, ci-joint.
5. Le consensus général est que toute liste d'infractions dont l'inclusion serait envisagée dans la Convention de Tokyo ne doit pas faire double emploi avec les infractions visées dans les autres conventions contre le terrorisme et que ces infractions devraient être suffisamment graves pour intéresser la communauté internationale et justifier qu'elles fassent l'objet d'une compétence criminelle. Il y a des réserves quant à l'inclusion dans la liste d'infractions mineures qui se prêtent mieux à des sanctions administratives des États compétents ou à des mesures à prendre par les exploitants.
6. Il y a consensus général sur le fait qu'il n'est peut-être pas approprié de transplanter le système d'extradition des conventions contre le terrorisme à la Convention de Tokyo pour traiter du problème des passagers indisciplinés. De l'avis général des membres, s'il doit y avoir une disposition sur l'extradition, elle devrait être réservée aux infractions graves ou aux infractions les plus graves. Il est noté que l'article 16 de la Convention de Tokyo contient déjà une disposition sur l'extradition qui devra être amendée si des bases supplémentaires de compétence sont incluses. Le Sous-Comité

accepte la suggestion visant à examiner les modèles établis par certains autres traités comme la *Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée* de 2000, la *Convention des Nations Unies contre la corruption* de 2003 et la *Convention sur la cybercriminalité* de 2001.

7. Il y a consensus général sur l'idée que l'immunité accordée par la Convention de Tokyo au pilote commandant de bord, à l'équipage, aux passagers et au propriétaire et exploitant de l'aéronef doit être conservée. Il est noté que la Convention de Tokyo prescrit déjà une norme de ce qui est raisonnable pour la conduite à laquelle s'applique cette immunité. Il faudra étudier plus avant le point de savoir s'il est nécessaire d'appliquer une norme supplémentaire ou de rechange à cette immunité (comme la nécessité et la proportionnalité). En outre, il faudra étudier plus avant l'étendue de l'immunité, qu'il s'agisse d'« une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures » ou seulement d'une procédure « engagée par la personne qui a fait l'objet de ces mesures ou pour le compte de cette personne ».
8. Certaines délégations préfèrent que les agents de sûreté en vol (IFSO) soient reconnus dans la Convention de Tokyo révisée et se voient accorder un statut spécial au moyen d'une disposition connexe sur l'immunité. Certaines autres délégations ont exprimé des doutes sur le point de savoir si la Convention de Tokyo révisée est l'instrument qui convient à cette fin. D'autres estiment que les IFSO peuvent être visés par le cadre existant de la Convention de Tokyo dans la catégorie des passagers.
9. Il n'y a pas de consensus sur la suppression de l'actuel article 11 de la Convention de Tokyo concernant la restitution du contrôle de l'aéronef.
10. L'idée est généralement appuyée que c'est aux États de déterminer les pénalités appropriées, qui peuvent comprendre des sanctions administratives comme le refus du transport et l'imposition d'amendes.
11. La nécessité et l'ampleur de la modernisation de la Convention de Tokyo doivent être approfondies et déterminées. Les aspects/considérations ci-après seraient pertinents pour cette étude et cette détermination : a) il ne faut pas de double emploi quant aux questions déjà traitées dans les conventions contre le terrorisme mises à jour ; b) certaines pratiques et questions commerciales rendent nécessaire de moderniser la Convention de Tokyo (par exemple celles qui rendent nécessaire la compétence de l'État de l'exploitant) mais d'autres pourraient bien être résolues par des mesures commerciales et d'autres mesures à prendre par les exploitants ; c) sauf pour les vides de compétence relevés, la Convention de Tokyo en elle-même n'a, de façon générale, pas besoin d'être complètement révisée et de nombreuses délégations préfèrent que l'effort de modernisation se centre sur le problème des passagers indisciplinés.
12. En conséquence de ce qui précède, de nombreuses délégations ont exprimé la nécessité d'une autre réunion du Sous-Comité et certains ont demandé qu'elle se tienne cette année pour maintenir l'élan des travaux. Plusieurs délégations ont également demandé qu'un projet de protocole soit établi pour aider le Sous-Comité dans ses délibérations lors de la prochaine réunion. De nombreuses délégations ne semblent pas avoir eu suffisamment de temps pour se préparer pour cette réunion du Sous-Comité et en conséquence, les délégations devraient disposer de plus de temps pour rassembler davantage de données et étudier les questions ainsi que le projet de protocole pour bien préparer la prochaine réunion.

PIÈCE JOINTE À L'APPENDICE 5

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA LISTE D'INFRACTIONS

Il est rappelé au Groupe que son mandat consiste :

1. à déterminer l'objectif d'une liste d'infractions ;
2. à déterminer le contenu de cette liste.

Le Groupe de travail examine d'abord l'objectif d'une liste d'infractions.

Si de l'avis général il serait utile de disposer d'une liste d'infractions sur laquelle fonder l'exercice de nouvelles bases de compétence, certaines délégations doivent encore être convaincues de la nécessité d'une telle liste et souhaitent que davantage de données soient rassemblées quant aux problèmes causés par l'absence actuelle d'une liste dans la Convention de Tokyo. Il est reconnu que la rédaction d'une liste entraîne le risque de l'oubli de quelque point important. D'autre part, mention est faite du champ d'application croissant de la Convention qui, de l'avis de certaines délégations, rend l'existence d'une liste naturelle. Il est noté que les États qui estiment que l'ampleur de leurs compétences en droit international s'élargit pourraient considérer l'existence d'une liste comme une limitation ou une entrave, tandis que les États qui considèrent leurs compétences de façon plus conservatrice cherchent un degré de spécificité dans l'autorité internationale d'aller de l'avant. Pour beaucoup, il est également souhaitable d'être en mesure de conseiller précisément aux instances politiques de leurs gouvernements sur le point de savoir quelles sont les nouvelles compétences qu'ils assument dans le cadre du nouvel instrument ainsi que les implications que supposent pour elles les nouvelles compétences concurrentes et la coopération requise entre les parties.

Tout en notant que certains États ont actuellement des réserves quant à la nécessité d'une liste, le Groupe discute du contenu possible d'une liste. Il est tout d'abord déterminé que les points de cette liste ne devraient faire double emploi avec aucune infraction établie dans les instruments de Montréal de 1971 et de Beijing de 2010. Il est noté que les homicides, agressions graves, agressions sexuelles graves et tentatives de commettre ces infractions présentent un degré de gravité suffisant pour intéresser la communauté internationale lorsque ces infractions et tentatives d'infractions sont commises à bord d'un aéronef en vol, et qu'elles pourraient constituer un bon motif d'établir la compétence criminelle dans le cadre d'au moins certaines des nouvelles bases de compétence concurrente à l'étude. D'autre part, gêner les membres de l'équipage dans l'exercice de leurs fonctions, refuser de suivre les instructions données par le pilote commandant de bord ou un membre de l'équipage, endommager des biens ou fumer se prêtent mieux à l'imposition de remèdes administratifs à appliquer par les États compétents ou à des mesures à prendre par les exploitants d'aéronefs et qui pourraient s'étendre à l'établissement de listes noires.

Enfin, il semble utile de conserver l'autorité du commandant d'aéronef de maintenir l'ordre et la discipline à bord comme le prévoient actuellement les articles 1, paragraphe 1, alinéa *b*), et 6, paragraphe 1, alinéa *b*), de la Convention.

