



Doc 10014-LC/35

Organisation de l'aviation civile internationale

COMITÉ JURIDIQUE 35^e SESSION

Montréal, 6 – 15 mai 2013

RAPPORT

Publié sous l'autorité du Secrétaire général

2013



Doc 10014-LC/35

Organisation de l'aviation civile internationale

COMITÉ JURIDIQUE 35^e SESSION

Montréal, 6 – 15 mai 2013

RAPPORT

Publié sous l'autorité du Secrétaire général

2013

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, rue University, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies depositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Doc 10014, *Rapport du Comité juridique*

N° de commande : 10014
ISBN 978-92-9249-295-3

© OACI 2013

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

RAPPORT DE LA 35^e SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE

Lettre d'accompagnement

Le Président du Comité juridique

à

Monsieur le Président du Conseil

J'ai l'honneur de vous présenter, conformément à la Règle 46 du *Règlement intérieur du Comité juridique*, le rapport de la 35^e session du Comité juridique.



Michael Jennison

Montréal, le 14 juin 2013

COMITÉ JURIDIQUE – 35^e SESSION

(Montréal, 6 – 15 mai 2013)

Table des matières**Page**

Lieu et durée	1
Allocutions d'ouverture	1
Ordre du jour et organisation des travaux	2
Séances	2
Représentants des États et des organisations internationales.....	2
Procès-verbal.....	2

RAPPORT SUR L'ORDRE DU JOUR

Point 2 :	Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants	2-1
Point 3 :	Examen d'autres points inscrits au Programme général des travaux du Comité juridique	3-1
Point 4 :	Examen du Programme général des travaux du Comité juridique.....	4-1
Point 5 :	Élection du président et des vice-présidents du Comité.....	5-1
Point 6 :	Date, lieu et ordre du jour de la 36 ^e session du Comité juridique	6-1
Point 7 :	Rapport sur les travaux réalisés pendant la session.....	7-1
Appendice A :	Ordre du jour	A-1
Appendice B :	Liste des notes de travail et autres documents.....	B-1
Appendice C :	Liste des participants.....	C-1
Appendice D :	Rapport des Amis du Président (article 15 <i>bis</i>).....	D-1
Appendice E :	Rapport du Groupe de travail (article 83 <i>bis</i>).....	E-1
Appendice F :	Rapport du Groupe de travail des amis du Président sur les IFSO	F-1
Appendice G :	Projet de texte du Protocole à la Convention Tokyo de 1963 proposé par le Comité juridique.....	G-1

1. Lieu et durée

1.1 Le Comité juridique a tenu sa 35^e session à Montréal du 6 au 15 mai 2013. Le Président par intérim du Comité juridique, M. Michael Jennison (États-Unis), a présidé les travaux de la session.

2. Allocutions d'ouverture

2.1 **Le Président du Comité juridique** déclare ouverte la session. Au nom du Conseil, de son Président et du Secrétaire général, le **Premier Vice-Président du Conseil**, M. Dionisio Méndez Mayora, souhaite la bienvenue à tous les délégués et observateurs. Il évoque la longue histoire du Comité juridique, établi en 1947 durant la première Assemblée, et son rôle dans le développement et la codification du droit aérien international. Il rappelle que le Comité juridique a préparé l'adoption de 22 instruments de droit aérien international, soulignant notamment la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo en septembre 1963 (Convention de Tokyo). Cette convention, qui sera abordée à la présente session, est l'un des instruments internationaux le plus largement ratifiés jamais élaborés sous les auspices de l'OACI, ayant reçu la ratification de 185 États parties.

2.2 Malgré l'acceptation quasi universelle de la Convention de Tokyo, le Premier Vice-Président note que cet instrument date de plus de 50 ans, ce qui appelle sans doute un nouvel examen de son adéquation, surtout à la lumière de la multiplication marquée du nombre d'incidents dus à des passagers indisciplinés ou perturbateurs à bord des aéronefs. Il rappelle que, pour résoudre ce problème, le Conseil avait établi en 1997 un groupe d'étude du Secrétariat sur les passagers indisciplinés. Sur la base du rapport de ce groupe, l'Assemblée a adopté en 2001 la Résolution A33-4, *Adoption d'une législation nationale sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils (passagers indisciplinés ou perturbateurs)*, dans laquelle sont présentés des modèles de législation. Comme suite à cette résolution, des lignes directrices ont été élaborées sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs, sous la forme d'Éléments indicatifs sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs (Circulaire 288 de l'OACI), publiée en 2002.

2.3 Devant la montée incessante des incidents de comportements indisciplinés et perturbateurs, le Groupe de travail du Secrétariat sur les passagers indisciplinés a été remis en activité en 2001 par une décision du Conseil. Ce groupe a recensé un certain nombre de problèmes juridiques devant être examinés par la communauté internationale, et il a recommandé la création d'un Sous-Comité du Comité juridique chargé de rédiger un projet de texte afin de moderniser la Convention de Tokyo. Le rapporteur a produit un rapport qui a été soumis au Sous-Comité spécial ; ce dernier, réuni en mai et décembre 2012, a recommandé d'apporter un amendement à la Convention de Tokyo sous la forme d'un protocole complémentaire fondé sur le projet de texte.

2.4 Le projet de texte préparé par le Sous-Comité et soumis à l'examen du Comité juridique contient des options et des passages entre crochets, car certaines questions restent à résoudre, notamment les suivantes : la compétence de l'État de l'exploitant et de l'État d'atterrissage, bien qu'il n'ait pas été déterminé si de telles compétences doivent être facultatives ou obligatoires ; le texte ne comprend pas de liste d'infractions, bien que des propositions aient été soumises à cet égard. Le Premier Vice-Président exprime ses grandes attentes concernant les travaux du Comité juridique et est convaincu que le Comité s'acquittera avec succès de ses tâches. Si le projet de protocole complémentaire préparé par le Comité était jugé suffisamment avancé, la prochaine étape serait que le Conseil convoque une Conférence diplomatique pour mettre la touche finale au texte et l'adopter.

2.5 Le **Président du Comité juridique** remercie le Premier Vice-Président pour ses remarques claires, complètes et concises. Il annonce qu'en ce qui concerne la question des aspects de sécurité de la libéralisation économique et de l'article 83 *bis*, prévue au point 3 de l'ordre du jour, il envisage d'examiner la note connexe du Secrétariat LC/35-WP/3-2 le deuxième jour de la réunion et de constituer un petit groupe pour étudier cette question et faire rapport au Comité durant la deuxième semaine.

2.6 Il rappelle ensuite l'objet principal de la présente session, qui est la proposition d'amendement de la Convention de Tokyo de 1963, car le problème des passagers indisciplinés n'était pas au premier plan il y a 50 ans. Il reconnaît que, si l'on tient compte de l'établissement des instruments de Beijing de 2010, les manifestations de comportement perturbateur ne sont pas aussi lourdes de conséquences que les actes d'intervention illicite, mais il souligne qu'elles sont beaucoup plus fréquentes et que les problèmes qu'elles soulèvent nécessitent des solutions raisonnables qui fassent consensus et puissent être ratifiées, sachant que le traité de base, à savoir la Convention de Tokyo, a été largement ratifié.

3. **Ordre du jour et organisation des travaux**

3.1 Le Comité adopte l'ordre du jour provisoire figurant dans la note LC/35-WP/1-1. L'ordre du jour de la session adopté est reproduit en **Appendice A** au présent rapport.

3.2 Les notes de travail examinées par le Comité sont indiquées par point de l'ordre du jour en **Appendice B** au présent rapport.

3.3 La suite donnée par le Comité à chaque point de l'ordre du jour fait l'objet d'un compte rendu distinct dans le rapport. Les textes sont organisés selon l'ordre numérique des points de l'ordre du jour examinés par le Comité.

4. **Séances**

4.1 Le Comité a tenu au total 16 séances, toutes publiques.

4.2 M. J. V. Augustin, Directeur par intérim des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB), a rempli les fonctions de Secrétaire du Comité. M. B. Verhaegen, Administrateur hors classe de la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures, et M. J. Huang, Conseiller juridique principal, étaient Secrétaires adjoints. M. R. Abeyratne, Conseiller juridique principal, MM. A. Jakob, A. Opolot et C. Petras et M^{me} M. Weinstein, conseillers juridiques, étaient Secrétaires assistants. Le Comité était également appuyé par d'autres fonctionnaires de l'Organisation.

5. **Représentants des États et des organisations internationales**

5.1 Cinquante-six États membres et cinq organisations internationales étaient représentés à la présente session du Comité juridique par 152 délégués et observateurs, dont la liste figure en **Appendice C** au présent rapport.

6. **Compte rendu des délibérations**

6.1 Le Comité **décide**, en application de la règle 45 du Règlement intérieur, de ne pas établir de procès-verbaux de la 35^e session.

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

2:1 Le Rapporteur, M. A. Piera, présente les grandes lignes de son rapport, qui figure en Appendice 4 au rapport de la première réunion du Sous-Comité (LC/SC-MOT). La **Présidente du Sous-Comité**, M^{me} Siew-Huay Tan, présente alors les rapports des deux réunions de ce Sous-Comité, qui se sont tenues respectivement en mai et décembre 2012 (LC/SC-MOT et LC/SC-MOT/2), rapports qui, rappelle-t-elle, sont résumés dans la note LC/35-WP/2-1 du Secrétariat, à laquelle est joint le projet de texte à examiner.

2:2 Le Président annonce alors qu'il a l'intention d'organiser les délibérations en quatre volets : compétence ; infractions ; immunité et agents de sûreté en vol (IFSO) ; et questions diverses, à examiner après les déclarations générales des délégations.

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

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

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

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

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

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

2:8 La question des IFSO fait aussi l'objet d'observations de nombreuses délégations, dont certaines mettent en doute l'utilité de les mentionner dans la Convention de Tokyo ; il est jugé qu'il serait préférable de traiter le statut et l'autorité des IFSO à l'échelon bilatéral. Inversement, plusieurs délégations se déclarent favorables à ce que la Convention de Tokyo reconnaisse l'existence des IFSO, dont il est déjà fait mention dans l'Annexe 17 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944) et dans le *Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite* (Doc 8973) (appelé ci-après Manuel de sûreté de l'OACI), car ils ne sont ni des membres d'équipage ni des passagers et, par conséquent, il convient de bien préciser leur statut par rapport à celui du commandant d'aéronef ainsi que leur immunité.

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

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

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

2:12 Au cours du débat qui s'ensuit, un grand nombre de délégations se déclare en faveur de la compétence obligatoire de l'État d'atterrissage.

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

intéressé, dont celui-ci a été partiellement dédommagé par les passagers indisciplinés en cause. Cette délégation dit que l'État d'atterrissage a la possibilité de faire rapidement la lumière sur les faits et de recueillir les témoignages appropriés. Cette délégation fait observer que si l'article 3 de la Convention de Tokyo est amendé, il faudra apporter des modifications corrélatives à l'article 13, paragraphe 5), et à l'article 16. Une autre délégation partage ce point de vue. Une autre encore, qui appuie l'Option 1, note que la compétence de l'État d'atterrissage a été établie dans la Convention de Montréal de 1971 pour la répression d'actes illicites et dans d'autres instruments.

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

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

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

États d'abandonner leurs réserves à l'égard de la compétence obligatoire de l'État d'atterrissage. Une délégation note que l'article 13, paragraphe 5, de la Convention de Tokyo oblige de fait l'État qui met en détention l'auteur de l'acte de notifier la chose à l'État d'immatriculation et à l'État dont la personne détenue a la nationalité ainsi qu'à tout autre État intéressé ; cette délégation suggère de plus la possibilité d'une compétence conjointe, les États en cause décidant entre eux lequel devrait exercer sa compétence dans une situation donnée.

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

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

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

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

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

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

2:23 **Résumant** le débat, le Président note qu'un consensus écrasant s'est dégagé en faveur de la compétence de l'État d'atterrissage et que la plupart des délégations qui appuient la compétence de l'État d'atterrissage préféreraient que cela soit obligatoire. Quelques délégations qui s'opposaient à toutes modifications de l'article 3 de la Convention de Tokyo ont déclaré qu'elles peuvent s'accommoder de la compétence facultative de l'État d'atterrissage mentionnée dans l'Option 2. Le Président note un certain appui et aucune opposition à la proposition du paragraphe 2:16 relative à une exception à la compétence de l'État d'atterrissage quand l'État dont l'auteur de l'acte a la nationalité demande l'extradition d'un de ses ressortissants accusé d'indiscipline, et il indique que cette proposition appelle un complément d'étude. La compétence obligatoire de l'État d'atterrissage serait donc mentionnée dans le projet de protocole, sans crochets. Le Président note que les deux options de l'article III du projet de protocole n'ont guère fait l'objet d'observations. Il a toutefois été mentionné que les deux libellés devraient respecter la structure actuelle de l'article 3 et rester en harmonie avec cet article, et le Président demande donc au groupe de rédaction de tenir compte de cette nécessité dans la poursuite de son examen de la question.

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

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

2:26 Dans la poursuite du débat sur la compétence de l'État de l'exploitant, de nombreuses délégations sont d'avis que le cadre juridique devrait traduire l'évolution des pratiques de l'aviation. C'est pourquoi il faudrait amender la Convention de Tokyo pour établir que cette compétence serait obligatoire. D'autres délégations estiment au contraire qu'elle devrait être facultative. Plusieurs délégations sont d'avis que la question de la compétence de l'État de l'exploitant n'est pas aussi évidente que celle de

l'État d'atterrissage. Rien n'a été dit jusqu'à présent pour démontrer que l'établissement d'une telle compétence est nécessaire pour traiter la question des passagers indisciplinés. Il n'a pas été jugé tout aussi important de modifier le régime juridique pour régler des problèmes dont il n'a pas été démontré qu'ils sont causés par un manque de compétence. De plus, l'élargissement de la compétence n'entraîne pas nécessairement une augmentation des poursuites intentées contre les passagers indisciplinés. Une délégation fait observer que l'article 3, paragraphe 3, n'interdit pas l'établissement d'autres compétences en application du droit national. Toute nouvelle disposition établissant une compétence facultative pourrait être erronément interprétée comme limitant l'effet de ce paragraphe.

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

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

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

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

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

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

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

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

« Si un État contractant qui exerce sa compétence au titre de l'article 3 a été averti, ou a appris de toute autre manière, qu'un ou plusieurs autres États

contractants ont engagé une enquête, des poursuites ou une procédure judiciaire en raison d'une même conduite, ces États doivent, selon qu'il convient, se consulter mutuellement en vue de coordonner leurs actions. »

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

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

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

« 1. Tout État contractant veille à ce que les actes suivants soient passibles de sanctions pénales ou administratives appropriées s'ils sont commis par un passager à bord d'un aéronef en vol :

- a) un acte de violence physique ou une menace de commettre un tel acte à l'encontre d'un membre de l'équipage ;
- b) un refus d'obéir à une instruction licite donnée par le commandant d'aéronef ou en son nom aux fins énoncées à l'article 6, paragraphe 1, alinéa a) ou b).

2. Aucune disposition de la présente convention n'affecte le droit de tout État contractant d'instaurer, conformément à sa législation nationale, des sanctions appropriées pour punir d'autres actes d'indiscipline ou de perturbation commis à bord par des passagers. »

La plupart des membres du Sous-Comité estiment que les alinéas a) et b) ci-dessus décrivent une conduite et ne constituent pas une liste d'infractions.

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

2:39 Une autre délégation s'oppose à tout effort qui aurait pour effet de transformer la Convention de Tokyo en un autre instrument d'incrimination; il est indiqué que l'article 15 *bis* constitue,

en substance, une liste d'infractions. La Convention de Tokyo a fait ses preuves pendant 50 ans et elle a été reprise dans diverses lois nationales. Il convient de ne pas la modifier témérairement du simple fait que les comportements indisciplinés causent des préoccupations. Les actes répréhensibles commis à bord d'aéronefs pourraient être décrits dans des éléments indicatifs, par exemple dans une mise à jour de la Circulaire 288 de l'OACI. Cette délégation note de plus que l'article 15 *bis* chevaucherait en partie les dispositions de conventions existantes adoptées sous les auspices de l'OACI. Par exemple, l'acte de violence physique mentionné à l'alinéa a) fait peut-être double emploi avec l'article 1, paragraphe 1, alinéa a), de la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971), et avec l'article correspondant de la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010). Si une liste d'infractions figure dans le protocole portant amendement à la Convention de Tokyo, plusieurs mesures de sauvegarde, par exemple une disposition excluant l'application de la Convention aux activités militaires, devraient aussi y être insérées. Plusieurs délégations appuient cette position.

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

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

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

- a) un refus d'obéir à une instruction licite donnée par le commandant de bord ou en son nom aux fins énoncées à l'article 6, paragraphe 1, alinéa a) ou b), *et susceptible de mettre en danger la sécurité de l'aéronef*. (passage ajouté en caractères italiques)

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

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

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

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

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

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

2:46 Le président est d'avis que, pour aller de l'avant, les délibérations devraient se centrer sur la question fondamentale de savoir s'il conviendrait ou non de modifier le caractère du projet d'instrument pour tenir compte de la criminalisation de certains actes ou comportements.

2:47 D'autres délégations formulent différentes opinions, certaines étant généralement en faveur de l'inclusion de l'article 15 *bis* (ou d'un texte semblable), quelques-unes s'opposant à cette inclusion, d'autres encore étant en faveur de la révision du texte dans le sens qui a été proposé au paragraphe 2:44 ci-dessus, ou même en faveur du retrait de cet article du projet de protocole et de son

inclusion dans une révision de la Circulaire 288 de l'OACI. Il est significatif que plus d'une délégation ait pris la parole pour faire valoir que le texte de l'article 15 *bis* devrait être modifié de manière qu'il s'applique aux « personnes » à bord de l'aéronef par opposition aux seuls « passagers ».

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

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

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

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

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

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

2:54 Plusieurs délégations peuvent appuyer l'inclusion de dispositions sur les IFSO dans le projet de protocole, à condition qu'elles soient compatibles avec l'Annexe 17, qu'elles se reportent

uniquement à des actes d'intervention illicite et qu'elles n'obligent pas les IFSO à maintenir le bon ordre et la discipline à bord. Plusieurs délégations estiment nécessaire de poursuivre l'examen du rôle des IFSO, certaines notant que dans leur État, ce rôle est limité à l'intervention dans les cas les plus graves, par exemple le détournement d'un aéronef et le terrorisme. Certaines craignent que si le rôle des IFSO est élargi pour qu'ils puissent traiter de cas mineurs, cela risque d'exposer leur présence à bord, nuisant ainsi à son secret ou à son caractère discret. Plusieurs délégations qui peuvent accepter l'inclusion de dispositions sur les IFSO, si la majorité des délégations la souhaitent ou si elles doivent faire un choix, se déclarent en faveur du texte figurant dans l'Option 2 de l'article IV figurant en Appendice à la note LC/35-WP/2-1. Alors que plusieurs délégations jugent nécessaire de définir les actes d'intervention illicite, d'autres pensent qu'ils sont déjà assez bien définis dans l'Annexe 17.

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

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

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

2:58 Le Président conclut qu'un grand nombre de délégations se sont exprimées en faveur de la poursuite de l'examen de la question, et que la meilleure façon d'établir les positions des délégations est de poursuivre l'examen des questions en jeu.

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

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

2:60 À la demande d'une délégation, la Présidente du Sous-Comité informe le Comité qu'à sa dernière réunion, le Sous-Comité, tout en notant que l'emploi des IFSO s'est généralisé au cours des ans, a conclu qu'il faudrait envisager de les mentionner dans la Convention de Tokyo. Toutefois, le Sous-Comité n'a pas pris de décision mais un consensus s'est dégagé en faveur du renvoi de la question au Comité juridique sous la forme de deux options entre crochets comme il est indiqué au paragraphe 8.5.6 du rapport de la réunion.

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

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

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

2:64 Le Comité prend note de l'idée que le mot « protection » est peut-être préférable à celui d'« immunités », qui peut être mal interprété.

2:65 Divers points de vue sont exprimés sur la détermination du rôle primordial des IFSO : est-il de prendre des mesures raisonnables contre un acte envisagé à l'article 1, paragraphe 1, de la Convention de Tokyo (Option 1) ou de protéger l'avion contre des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile (Option 2), comme il est indiqué dans le projet d'article IV de la note LC/35-WP/2-1, qui propose une révision éventuelle de l'article 6 de la Convention de Tokyo de 1963, en ajoutant un nouveau

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

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

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

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

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

2:70 Plusieurs délégations ayant demandé qu'un groupe de travail spécial soit établi pour apporter plus de clarté aux domaines non définis, il est décidé à la grande majorité des voix de mettre sur pied un tel groupe.

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

- a) les IFSO doivent être classés dans un groupe spécial distinct traduisant le statu quo ;
- b) la définition de l'IFSO devrait être aussi proche que possible de celle qui figure dans l'Annexe 17 de la Convention de Chicago ;
- c) la portée des fonctions des IFSO en matière d'intervention illicite devrait être resserrée ;
- d) les IFSO devraient participer à la sécurité de l'aéronef et des passagers à bord ;
- e) les États devraient pouvoir autoriser leurs IFSO à répondre aux menaces contre le bon ordre et la discipline à bord ;
- f) les IFSO devraient bénéficier au moins de la même protection que celle accordée aux passagers à bord.

2:72 Le Président annonce la composition du **Groupe de travail des amis du Président sur les IFSO** : Afrique du Sud, Argentine, Canada, Chili, Chine, Colombie, Émirats arabes unis, États-Unis, Fédération de Russie, France, Jamaïque, Japon, Liban, Mexique et Singapour, la présidence étant assurée par la France. Le groupe a pour mandat de préciser les rôles et fonctions des IFSO.

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

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

Il est entendu que le texte de l'article 15 *bis* tel que remanié par le groupe sera renvoyé au Comité de rédaction pour examen, et que ce dernier tiendra aussi compte des propositions de formulation mentionnées ci-dessus.

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

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

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

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

d'aucun préjudice subi par une personne suite à la résiliation du contrat de transport consécutive à un débarquement ou à une remise.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2:90 Le Président du **Groupe de travail des amis du Président sur les IFSO** présente le rapport du groupe contenant la justification de l'inclusion des dispositions relatives aux IFSO dans la Convention de Tokyo et des recommandations d'ordre rédactionnel sur le rôle et les fonctions des IFSO, leur protection juridique et leur définition, tels qu'ils apparaissent dans le **Flimsy n° 1 (Appendice F ci-joint)**.

2:91 Le Président du groupe informe le Comité que l'inclusion des IFSO dans la Convention de Tokyo a été généralement acceptée par les membres du groupe, afin de les désigner comme catégorie particulière de passagers, qui bénéficie du même niveau de protection que les membres d'équipage et les passagers lorsqu'ils prennent des mesures de prévention aux fins de sécurité aux termes des articles 6 et 10 de la Convention de Tokyo. Il est entendu par ailleurs que divers États appliquent différentes approches et méthodes pour mettre en œuvre leurs programmes d'IFSO, en fonction des arrangements ou des accords bilatéraux ou multilatéraux qu'ils ont conclus. Toutefois, en ce qui concerne la définition des IFSO, le groupe est arrivé à une multitude d'options, étant également partagé sur la nécessité de préciser l'objet des IFSO et d'inclure une définition d'« intervention illicite ». Certaines délégations appuient un

renvoi à l'Annexe 17, d'autres préfèrent mentionner les arrangements ou les accords bilatéraux et multilatéraux entre États, et d'autres encore ne voient pas la nécessité d'une définition.

2:92 Le Président du Comité prend note du rapport très utile soumis par le groupe, en signalant qu'en raison de la composition très divergente du groupe, le même climat d'opinions partagées se retrouvera sans doute en séance plénière. À la lumière de cette analyse et ne disposant pas du temps nécessaire pour solliciter l'avis de chaque délégation sur chacune des conclusions du rapport, le Président propose que les délégations se limitent dans leurs interventions à indiquer si elles estiment que le rapport rend compte avec exactitude du climat d'opinions au sein du groupe.

2:93 À propos du texte proposé par le groupe sur le **rôle et les fonctions des IFSO**, une délégation, appuyée par une autre, propose qu'en présence de deux options très nettes, les délégations indiquent leur préférence pour l'une ou pour l'autre par un vote à main levée. Une majorité écrasante du Comité appuie l'Option 2, c'est-à-dire ajouter les mots « , tout agent de sûreté en vol » entre les mots « tout membre d'équipage » et « ou tout passager » à l'article 6, paragraphe 2, de la Convention de Tokyo. Répondant à des questions soulevées par certaines délégations, le Président explique qu'en exprimant leur préférence pour une option particulière, les délégations ont simplement indiqué les positions qu'elles pourraient appuyer de façon générale, et non pas de façon définitive. Il note par ailleurs que le rapport du groupe n'a pas fait l'objet de débats détaillés faute de temps. Les États ont donc le loisir de soulever des questions et de proposer des formulations de texte différentes à la Conférence diplomatique.

2:94 Concernant la disposition sur la **protection juridique des IFSO**, le Comité **accepte** la recommandation du groupe d'insérer les mots « ni un agent de sûreté en vol, » entre les mots « ni un passager, » et « ni le propriétaire, » à l'article 10 de la Convention de Tokyo. Une délégation réitère sa position de n'appuyer aucun amendement de l'article 10, puisque toutes les parties concernées, incluant les IFSO, sont protégées de façon adéquate si elles prennent des mesures raisonnables.

2:95 Le Comité prend note de la multiplicité des options et de la clarification du Président du groupe selon laquelle certains États peuvent appuyer plus d'une option, et il **est convenu** d'adopter et de renvoyer au Comité de rédaction les observations et les recommandations du groupe sur la **définition des IFSO** aux fins d'inclusion à l'article 1 de la Convention de Tokyo. Le Président précise en outre que l'examen du Comité de rédaction n'inclura pas l'Option B du paragraphe 3, alinéa b), qui n'a pas reçu l'appui de la plupart des délégations, bien que ce point soit modifié par la suite, comme il est indiqué au paragraphe 2:101 ci-après.

2:96 Un observateur, appuyé par une délégation, invite le Comité à examiner sa proposition d'ordre rédactionnel de modifier l'article 10, afin de clarifier la **portée de l'immunité** qui s'appliquera au commandant d'aéronef, compte tenu d'une décision judiciaire indiquant qu'il n'est peut-être pas adéquat que le commandant d'aéronef se fonde uniquement sur les rapports du personnel de cabine. L'observateur signale que cela risque de créer une incertitude opérationnelle puisque le commandant ne peut pas quitter le poste de pilotage pour faire une analyse plus poussée de la situation en cabine. L'observateur craint la probabilité que des tribunaux puissent à l'avenir interpréter l'inaction des États devant une telle proposition comme étant une acceptation tacite de l'interprétation judiciaire mentionnée plus haut.

2:97 Une délégation, appuyée par une autre, indique qu'elle ne voit pas de difficulté à ce que ses tribunaux interprètent et appliquent la norme de raisonnabilité mentionnée aux articles 6 et 10.

2:98 Le Président signale que le Sous-Comité a conclu sans équivoque qu'il n'était pas nécessaire de modifier le libellé des articles 6 et 10 de la Convention de Tokyo, en ce qui concerne

l'immunité du commandant d'aéronef, et que la proposition de l'observateur n'est pas appuyée par au moins deux États. Il **décide** en conséquence que la proposition d'ordre rédactionnel sur ce sujet n'est pas acceptée.

2:99 Le Président annonce que le Comité est saisi de deux points importants : 1) examen du rapport du Comité de rédaction et 2) examen de la question de savoir si le projet de protocole est suffisamment avancé pour en saisir le Conseil avec la recommandation de convoquer une Conférence diplomatique.

2:100 À la reprise de la séance, une délégation soulève un point de procédure sur des débats antérieurs, au cours desquels le Comité a examiné le texte proposé dans le rapport du Groupe de travail des « amis du Président » (Recommandation A) concernant le rôle et les fonctions des IFSO. Plus précisément, la délégation conteste la procédure par laquelle le Président a demandé un vote à main levée pour déterminer le soutien accordé aux diverses variantes de dispositions sur les IFSO qui figurent dans le rapport, sans que les délégués aient eu la possibilité de débattre davantage de la question en plénière. La délégation précise qu'elle ne souhaite pas rouvrir les débats sur le sujet, mais qu'elle tient à ce que ses réserves soient consignées dans le compte rendu des délibérations.

2:101 Le Président indique qu'il étudiera le point de procédure soulevé par la délégation, en consultation avec le Secrétariat et, après une brève suspension de séance, annonce sa décision. Le Président reconnaît l'incohérence dans la façon dont le Comité a examiné la Recommandation A des « amis du Président » par rapport au traitement réservé à d'autres questions importantes au titre du point 2 de l'ordre du jour, dans la mesure où la question a été réglée par un vote à main levée sans débats approfondis préalables sur ce qui était effectivement deux variantes de textes nouvellement formulés. Il propose comme solution de traiter la Recommandation A de la même manière que les Recommandations B et C. C'est-à-dire que le Comité accepterait la recommandation des « amis du Président » d'insérer les diverses nouvelles propositions entre crochets dans le projet de Protocole, et il indiquerait dans son rapport le poids des opinions exprimées sur les deux variantes tant dans le rapport des « amis du Président », qui sera joint en appendice au rapport de la session, que dans le vote effectué à main levée durant la plénière.

2:102 La solution proposée par le Président à ce point de procédure ne soulève aucune objection, bien qu'une délégation indique qu'elle soulève le même point et qu'elle accepte le résumé amendé proposé par le Président.

2:103 Le Président annonce que le Comité examinera ensuite le **rapport du Comité de rédaction** (LC/35-WP/2-6).

2:104 Le Président du Comité de rédaction présente le rapport de son Comité, avec quelques modifications d'ordre rédactionnel.

2:105 Le Président du Comité de rédaction indique par ailleurs que plusieurs États représentés au sein du Comité de rédaction ont exprimé le souhait de formuler leurs préoccupations concernant le projet de Protocole proposé.

2:106 Le Président du Comité juridique félicite le Comité de rédaction pour l'excellence de ses travaux et propose de procéder à l'examen du texte du projet de Protocole en l'examinant article par article et paragraphe par paragraphe pour les questions d'ordre rédactionnel. Le Président invite instamment les délégués à se centrer sur le point de savoir si les instructions de la Plénière au Comité de rédaction ont bien été appliquées dans le projet de Protocole proposé.

2:107 Le Président invite les observations concernant l'article I du projet de Protocole et, en l'absence de toute intervention, déclare l'article I **adopté**.

2:108 Le Président invite ensuite les observations concernant l'article II du projet de Protocole. Une délégation demande que de plus amples renseignements soient fournis sur les préoccupations des États représentés au sein du Comité de rédaction, tandis qu'une deuxième délégation signale que la version anglaise de l'article II du projet de Protocole utilise le terme « State of registration » alors que la Convention de Chicago parle de « State of registry », et elle se demande s'il ne serait pas préférable d'adopter la terminologie de la Convention de Chicago.

2:109 Le Président demande alors des observations portant expressément sur l'article II, paragraphe 3, alinéa a), du projet de Protocole. Sur ce point, plusieurs délégations se demandent s'il est approprié que des dispositions du projet de Protocole soient adaptées à partir de textes d'autres instruments existants, tels que la définition du terme « en vol » de la Convention de Beijing de 2010 et la terminologie de la Convention de Tokyo sur l'« atterrissage forcé ». Le Président note que les réserves exprimées par les délégations sont des questions de fond qu'il serait plus approprié d'examiner dans le cadre d'une conférence diplomatique ultérieure. Trois autres délégations indiquent que les versions française, chinoise et arabe du rapport du Comité de rédaction posent des problèmes de rédaction et/ou de traduction et elles proposent de soumettre au Secrétariat des textes révisés dans ces langues.

2:110 Une délégation indique qu'à l'article II, paragraphe 3, alinéa b), du projet de Protocole, le membre de phrase « placé à bord d'un aéronef, en vertu d'un accord ou d'un arrangement bilatéral ou multilatéral » soulève des problèmes, car il peut être interprété comme signifiant qu'un accord ou un arrangement bilatéral ou multilatéral entre des États peut avoir préséance sur les dispositions de la Convention de Tokyo révisée. Le Président trouve que l'intervention de la délégation est à la fois d'ordre rédactionnel et de fond, et il propose que la question soit soumise à une conférence diplomatique ultérieure aux fins de résolution.

2:111 Enfin, une délégation propose qu'à la deuxième ligne de l'article II, paragraphe 3, alinéa b), le membre de phrase « le gouvernement de l'État de l'exploitant ou le gouvernement de l'État d'immatriculation » soit remplacé par « le gouvernement de l'État de l'exploitant et/ou le gouvernement des États d'immatriculation » entre crochets, puisque d'après l'Annexe 17, la présence d'un IFSO à bord de l'aéronef doit être approuvée par les deux parties. De nouveau, le Président trouve que la remarque de la délégation est une question de fond et qu'il faudrait par conséquent en saisir une conférence diplomatique ultérieure.

2:112 Le Comité **accepte**, sans observations, les propositions du Comité de rédaction présentées à l'**article II, alinéas 3 c) et d)**, concernant respectivement la définition de l'« État de l'exploitant » et de l'« État d'immatriculation ».

2:113 Le Comité procède ensuite à l'examen de l'**article III** du projet de Protocole relatif à la compétence. Une délégation, invoquant la nécessité de cohérence avec le paragraphe 1 et le chapeau du paragraphe 1 *bis* de l'article III, propose de modifier le paragraphe 1 *bis* en y remplaçant les expressions « infractions commises ou actes accomplis » par « infractions commises et actes accomplis » partout où elles apparaissent aux alinéas a), b) et c). La proposition n'étant pas appuyée, elle reste lettre morte.

2:114 Trois délégations prennent la parole pour faire enregistrer leurs réserves sur la question de la compétence obligatoire de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant prévue à l'article III. Le Président invite les délégations à s'abstenir de réitérer des points de vue qui ont déjà été exprimés précédemment et qui seront dûment consignés dans le rapport du Comité. Ces questions pourront être

soulevées lors d'une conférence diplomatique lorsqu'elle sera convoquée. Il rappelle aux délégués que la compétence est un élément crucial du projet de Protocole et qu'il importe grandement d'assurer que le texte d'une telle disposition ne soit pas mis entre crochets. Il assure toutes les délégations que le rapport sur cette question soulignera les résultats des délibérations du Comité et le poids des opinions accordé à chaque position.

2:115 Une délégation fait état des difficultés qu'elle a eues avec la disposition du paragraphe 2 *ter* concernant la compétence fondée sur la nationalité, en raison des circonstances particulières des nationalités multiples qui sont courantes dans son État. Le Président note que ceci ne devrait pas poser de grands problèmes parce qu'on trouve, dans divers traités, un traitement cohérent d'États comprenant des entités quasi souveraines. Le Comité **accepte** sans modification l'article III du projet de Protocole.

2:116 À propos de l'**article IV** du projet de Protocole, une délégation note que la proposition figurant à l'article 3 *bis* relative à la coordination entre des États à compétence concurrente est une nouvelle disposition qui n'a pas été prise en compte dans le rapport du Sous-Comité ni suffisamment débattue par le Comité ; elle propose donc de la mettre entre crochets puisque les délégations n'ont pas eu le temps de procéder à des consultations. Cette délégation, appuyée par d'autres, indique qu'elle peut appuyer le maintien de la disposition si elle est rédigée de façon non prescriptive, en employant le mot « may » en anglais plutôt que « shall ». Les délégations qui préfèrent un libellé plus libéral estiment qu'un libellé normatif rendrait les consultations obligatoires et pourrait donc enfreindre la souveraineté des États ou les contraindre à agir précipitamment pour imposer des sanctions afin de permettre au contrevenant de poursuivre son voyage. Une délégation indique que d'autres traités contiennent un libellé similaire à celui de l'article IV du projet de Protocole, tels que la *Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée de 2000*.

2:117 Le Président du Comité de rédaction, appuyé par d'autres délégations, explique que l'inclusion des mots « le cas échéant » vise à atténuer les inquiétudes de certaines délégations sur la formulation normative de la disposition. Le Président fait remarquer qu'en supprimant les mots « le cas échéant » et en mettant entre crochets le mot « shall » (dans le texte anglais), on créerait l'effet non voulu de limiter le pouvoir discrétionnaire des États. Le Comité **accepte** l'article IV avec les mots « may » et « shall » entre crochets (dans le texte anglais) avant les mots « le cas échéant ».

2:118 Invoquant la nécessité de cohérence, une délégation demande qu'à l'article 3 *bis*, les mots « infractions ou actes » soient également mis entre crochets, comme c'est le cas avec d'autres dispositions connexes du projet de Protocole. La proposition n'étant pas appuyée par d'autres délégations, elle reste lettre morte.

2:119 À propos de l'**article V** du projet de Protocole, une délégation demande si la suppression complète du paragraphe 2 de l'article 5 de la Convention risque d'avoir des incidences sur d'autres dispositions de la Convention. Le Président du Comité de rédaction reconnaît le bien-fondé de cette observation et propose un complément d'étude des conséquences d'une telle suppression. Le Comité **accepte** le maintien de l'article V sans modification et demande de souligner dans le rapport la nécessité d'un nouvel examen des conséquences non voulues de la suppression de ce paragraphe, notamment les mots qui sont liés au Chapitre III de la Convention.

2:120 Concernant l'**article VI** du projet de Protocole, qui ne contient qu'une des deux options présentées par le Groupe de travail des amis du Président sur les IFSO, relative au rôle et aux fonctions des IFSO, le Président rappelle au Comité sa décision antérieure d'inclure les deux options et charge en conséquence le Secrétariat de réintroduire l'option omise dans le projet de Protocole.

2:121 Le Comité procède à l'examen du texte du paragraphe 2 de l'article 6 de l'Annexe VI proposé par le Comité de rédaction. Le Président du Comité de rédaction appelle l'attention du Comité sur les mots « agent de sûreté en vol » qui ont été ajoutés à la deuxième ligne de la première phrase, en expliquant qu'il s'agit d'une proposition du Comité de rédaction qui n'a pas été tranchée en plénière et n'a donc pas l'appui général.

2:122 Une délégation, qui appuie l'addition de ces mots, explique que le commandant d'aéronef devrait avoir la capacité non seulement de demander à l'IFSO d'immobiliser un passager indiscipliné, mais aussi de l'y autoriser.

2:123 Une délégation, appuyée par plusieurs autres, demande que ces mots soient supprimés de la première phrase, car ils soulèvent des problèmes importants de politique concernant le renforcement du rôle des IFSO que le Comité n'a pas encore examinés. Le Comité **accepte** l'article VI du projet de Protocole, avec l'ajout des mots « agent de sûreté en vol » seulement dans la deuxième phrase du paragraphe 2 de l'article 6.

2:124 Le Comité **accepte** sans modification les articles **VII**, **VIII**, **IX** et **X** du projet de Protocole. Une délégation réitère la nécessité, à propos de l'article IX sur le dédommagement, de confirmer la position de politique selon laquelle cette disposition n'a pas pour objet d'entraver l'action des tribunaux nationaux.

2:125 À l'issue de ces débats, le Comité **convient** du texte du projet de Protocole présenté en **Appendice G** au présent rapport.

2:126 Le Président invite alors le Comité à donner son évaluation du point de savoir si le projet de protocole peut être considéré « comme prêt à être présenté aux États en tant que projet final » dans le contexte de la procédure d'approbation des projets de convention établis dans la Résolution A7-6 de l'Assemblée.

2:127 Le Comité convient au consensus que le projet d'instrument est suffisamment mûr et conclut que le texte est prêt à être transmis au Conseil en tant que projet final à présenter aux États puis, comme l'indique la note C-WP/14034, paragraphe 2.1.6, à une conférence diplomatique. Les délégations qui prennent la parole à ce sujet notent que le Comité a pris des décisions sur des questions non controversées en arrivant à préciser et à fournir des options claires concernant des éléments limités sur lesquels on n'a pas encore pu arriver à un consensus. Ces délégations estiment que les questions ouvertes restantes sont des questions de politique qui devraient être examinées par la Conférence diplomatique.

2:128 Il est également reconnu que les travaux du Comité ont réussi à faire mieux comprendre les questions, et le Comité préconise de prévoir une meilleure sensibilisation à l'instrument et aux questions en cause en moyen de séminaires juridiques régionaux, en vue de faciliter la participation des États qui n'ont pas participé à cette session du Comité.

Point 3 : Examen d'autres points inscrits au Programme général des travaux du Comité juridique

3:1 Le Secrétariat présente la note LC/35-WP/3-2-Révision, qui porte sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de l'article 83 *bis* de la Convention de Chicago et l'assistance apportée à ce sujet, notamment l'élaboration par l'OACI d'éléments indicatifs destinés à aider les États dans leurs efforts de mise en œuvre, la constatation faite dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) selon laquelle 68 % des États parties à l'article 83 *bis* n'ont pas modifié leur législation de base, règlements et procédures concernant l'aviation pour tenir compte des transferts de fonctions et d'obligations prévus par l'article, le faible nombre d'accords conclus en application de l'article 83 *bis* qui ont été enregistrés auprès de l'OACI, et la décision du Conseil de l'OACI d'augmenter la priorité de cette question en la faisant passer au troisième rang dans le programme général des travaux du Comité juridique. Le Comité est invité à examiner la note de travail et à approuver trois conclusions : la première, que les États dont le régime constitutionnel exige en principe qu'une autorité de haut niveau signe les accords conclus aux termes de l'article 83 *bis* devraient examiner la possibilité de signer des accords-cadres prévoyant la délégation à un niveau inférieur du pouvoir de conclure de tels accords ; la deuxième, que bien que les accords mettant en œuvre l'article 83 *bis* doivent être enregistrés auprès de l'OACI, les États tiers peuvent être officiellement informés par notification directe qu'un État partie a conclu un tel accord, conformément aux dispositions du paragraphe b) de l'article 83 *bis* ; et la troisième, qu'étant donné la mise en place progressive par l'OACI de son Registre d'immatriculation des aéronefs (ARS) et de son système des permis d'exploitation aérienne (AOC), qui devraient être utiles pour identifier de façon précise l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant respectifs de chaque aéronef, il conviendrait d'examiner l'utilité d'une interface électronique entre ces systèmes et la base de données des accords et arrangements aéronautiques (DAGMAR).

3:2 Le Président propose de créer un **petit groupe sur la question des aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et l'article 83 *bis*** chargé d'examiner la note de travail et ses conclusions. Ce groupe, qui se réunira lorsque la plénière et les groupes de rédaction ne siègent pas, fera rapport au Comité au cours de la deuxième semaine de la session. Le Président compose ce groupe comme suit : Afrique du Sud, États-Unis, Canada, France, Jamaïque, Nigeria, Pays-Bas, Singapour et IATA ; il sera présidé par M. J. Thachet (Canada). Le Président souligne qu'il ne s'agit pas d'un groupe fermé et invite les autres délégations et observateurs à participer à ses travaux.

3:3 Le Président du groupe de travail présente le rapport du groupe, qui est reproduit en **Appendice E**. Le rapport conclut que l'article 83 *bis* ou le projet d'accord proposé par l'OACI dans la Circulaire 295 ne pose pas de problèmes juridiques proprement dits mais qu'il pourrait y en avoir dans la mise en œuvre de l'article 83 *bis* en raison de la compréhension insuffisante d'un certain nombre d'États membres quant à l'applicabilité de l'article et à la nature de la location. Le rapport recommande :

- 1) que le Secrétariat examine la Circulaire 295 de l'OACI afin de déterminer si des modifications sont nécessaires pour résoudre des questions cruciales, notamment sur la nature volontaire des accords, les circonstances dans lesquelles les divers accords de location et/ou de banalisation d'aéronefs concernent l'article 83 *bis*, la question de savoir si les accords de transfert d'aéronefs d'un État à un autre pour une courte période concernent (ou nécessitent) un transfert des responsabilités de l'État d'immatriculation visées par l'article 83 *bis*, les incidences juridiques pour chaque État de la conclusion d'un accord au titre de l'article 83 *bis*, etc. ;
- 2) qu'une équipe spéciale composée de personnel approprié du Secrétariat de l'OACI et de représentants du Comité juridique possédant des compétences dans le traitement des accords conclus en application de l'article 83 *bis* soit créée afin d'aider à la révision de la Circulaire 295 de l'OACI et de mieux informer les États membres sur l'applicabilité des accords conclus au titre de l'article 83 *bis* ;

- 3) s'agissant de la question de l'enregistrement :
 - a) que pour résoudre la question de l'enregistrement des accords qui ne comportent pas de transfert de responsabilités de l'État d'immatriculation, on pourrait informer les États membres de l'application de l'article 83 *bis* ainsi que du but et de l'effet de l'enregistrement de ces accords auprès de l'OACI ;
 - b) en ce qui concerne les retards dans l'enregistrement, que — sous réserve de la disponibilité de ressources — l'OACI étudie l'option de créer un registre web où les États membres pourraient eux-mêmes saisir les renseignements et charger les accords en ligne au lieu de les envoyer à l'OACI pour achever le processus d'enregistrement ;
- 4) lorsque des conférences régionales sont organisées, que l'OACI envisage d'inscrire un point sur l'article 83 *bis* à l'ordre du jour et soutienne la pertinence des accords auprès des États membres.

3:4 À l'issue de cette présentation, le Président demande s'il y a des questions, mais aucune n'est posée. Il invite ensuite les membres du Comité à formuler les objections qu'ils pourraient avoir au sujet des recommandations présentées par le groupe de travail dans son rapport. Aucune objection n'étant formulée à l'encontre de la recommandation 1), elle est réputée adoptée par le Comité. Au cours des délibérations sur la recommandation 2), une délégation propose que le Comité juridique élabore un projet d'accord type concernant l'article 83 *bis* afin d'aider les États dans les activités de mise en œuvre. Le Président note que la Circulaire 295 de l'OACI contient un accord type et que son actualisation fait partie des travaux que le Secrétariat effectuera comme suite à la recommandation 1). Une autre délégation pose la question de savoir s'il est nécessaire que les accords conclus au titre de l'article 83 *bis* soient des accords de « niveau traité ». Le Président fait observer que l'article 83 *bis* utilise le mot « accord », qu'un tel arrangement est un échange de droits et obligations entre des États et que la façon dont il est conclu relève du droit national. Le Comité adopte la recommandation 2).

3:5 Le Président demande ensuite au Comité d'exprimer toute objection qu'il pourrait avoir à l'encontre des recommandations 3) et 4) ; aucune objection n'étant formulée, il déclare que les recommandations sont adoptées. Une délégation prend alors la parole et propose que le Secrétariat offre un programme sur l'article 83 *bis* au cours de la prochaine (38^e) session de l'Assemblée, sous réserve de la disponibilité de ressources et de la faisabilité du programme, vu le peu de temps qui reste pour sa planification. Une autre délégation demande que la recommandation 4) suppose qu'une conférence régionale a déjà été prévue et que le Secrétariat programme un séminaire juridique à l'échelon régional. Le secrétaire invite les délégués à prier instamment leurs administrations respectives d'accueillir des conférences régionales, notant que LEB n'a pas le budget pour financer de tels événements. Le Président intervient aussi et se félicite du soutien de la direction à une conférence tenue récemment à Varsovie et financée par l'Administration de l'aviation civile (AAC) de la Pologne. Dernier point, une délégation demande que les recommandations du groupe de travail soient modifiées de manière à inclure l'élaboration d'un projet de clause type sur une délégation de pouvoir concernant l'article 83 *bis*, destinée à être utilisée dans les accords bilatéraux de transport aérien/services aériens. Dans ce cas également, le Président note que la proposition sera étudiée dans le cadre de l'examen que le Secrétariat fera de la Circulaire 295 en réponse à la recommandation 1).

3:6 Le Secrétaire présente ensuite la note LC/35-WP/3-1, qui rend compte des progrès récemment accomplis sur les points du programme général des travaux du Comité juridique. Le Comité ne formule aucune observation.

Point 4 : Examen du Programme général des travaux du Comité juridique

4:1 Comme suite à la présentation de la note LC/35-WP/4-1, une délégation demande s'il convient de conserver tous les points inscrits au programme des travaux du Comité. Elle fait remarquer que d'autres points liés aux activités de l'OACI, tels que la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) par les États, la mise en œuvre des traités par les États et la conformité des États aux SARP, surtout dans les domaines de la sécurité et de la sûreté, ne figurent pas dans le programme des travaux, alors que, par exemple, il n'y a actuellement aucune activité au titre du point 4 du programme des travaux, qui traite des garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. De l'avis de la délégation, une nouvelle priorisation des points qui restent dans le programme des travaux s'impose.

4:2 Le Président brosse à l'intention des délégués un tableau général de la situation actuelle du programme des travaux présenté au paragraphe 5 de la note LC/35-WP/4-1.

4:3 À la suite du tableau général tracé par le Président, les débats se centrent sur le point 4 – *Examen, en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) et les organismes multinationaux régionaux, de la création d'un cadre juridique* – après qu'une délégation a proposé de le supprimer du programme des travaux (ou du moins de lui donner un ordre de priorité moins élevé), compte tenu du fait qu'il y est inscrit depuis une vingtaine d'années, mais qu'il n'a fait l'objet d'aucune activité depuis 2004. Plusieurs délégations prennent la parole pour s'opposer à la suppression du point 4 du programme des travaux, une délégation expliquant que l'absence de progrès est due essentiellement au fait que le point avait été initialement mis en place et appuyé par de nombreux États africains sous réserve que la mise en œuvre d'un système mondial GNSS comprenne une « assistance technique » qui, en fin de compte, ne s'est pas matérialisée. Une autre délégation opposée à la suppression du point 4 ajoute que supprimer ce point du programme des travaux faute de progrès ne ferait que rendre tout progrès encore plus difficile. D'autres délégations appuient la suppression du point 4 du programme des travaux, dont une délégation qui fait observer qu'il est toujours possible de le rajouter ultérieurement lorsque des progrès seront possibles.

4:4 Outre les débats sur la suppression ou la nouvelle priorisation du point 4, les délégations proposent également de changer l'ordre de priorité de plusieurs autres points du programme des travaux, sans arriver cependant à un consensus, sauf pour la proposition d'accorder une priorité plus élevée au point 7 – *Examen d'orientations sur les conflits d'intérêts*, qui est largement appuyée.

4:5 Le **Président** fait le **résumé** des délibérations sur le point 4 de l'ordre du jour, notant qu'en l'absence de consensus clair sur la suppression du point 4 du programme des travaux, ce point sera conservé, avec son ordre de priorité actuel. Le Président propose par ailleurs qu'à l'issue des débats, le point 7 du programme des travaux se voie attribuer la priorité n° 5, et que la priorité des points 5 et 6 soit réduite en conséquence.

Point 5 : Élection du président et des vice-présidents du Comité

5:1 Avant l'élection du Président et des Vice-Présidents du Comité à la fin de la session, le Comité note qu'à sa 34^e session et lors de la session en cours, le Président précédemment élu était absent et n'a présidé aucune séance du Comité. Une proposition informelle a donc été faite visant à amender le Règlement intérieur du Comité juridique (Doc 7669-LC/139/5) pour indiquer que lorsque le Président démissionne ou n'est plus en mesure de remplir ses fonctions pour le reste de son mandat, le premier Vice-Président devient Président et les autres Vice-Présidents avancent d'un cran dans la hiérarchie, le poste de quatrième Vice-Président restant vacant.

5:2 M^{me} S. Tan (Singapour), troisième Vice-Présidente du Comité, préside les délibérations sur cette question étant donné que M. M. Jennison a renoncé à le faire en raison d'une apparence de conflit d'intérêt. M^{me} Tan déclare à la réunion que si l'amendement proposé avait été adopté, elle serait passée du rang de troisième Vice-Président à celui de deuxième Vice-Président, ce qui aurait également pu être perçu comme un conflit d'intérêt. En dépit de cette déclaration, le Comité décide que M^{me} Tan peut présider la séance.

5:3 Avant d'en venir à l'examen du contenu de l'amendement proposé, certaines questions de procédure sont soulevées concernant la manière d'introduire ce point dans l'ordre du jour. Selon un point de vue, l'introduction à ce stade d'un nouveau point dans l'ordre du jour par le Comité lui-même, après que l'ordre du jour a été fixé, peut ne pas être conforme au Règlement intérieur étant donné que la règle 11, alinéa c), exige l'approbation du Conseil pour ajouter un point à l'ordre du jour. Selon une autre interprétation possible, le Comité est généralement maître de sa propre procédure et, par conséquent, sous réserve des contraintes de sa constitution et des dispositions spécifiques de la règle 47, il peut amender son Règlement comme il le juge nécessaire ou approprié.

5:4 À titre de solution de rechange à l'amendement du Règlement intérieur, deux délégations présentent conjointement une motion selon laquelle, compte tenu de la présidence de facto de M. M. Jennison aux 34^e et 35^e sessions du Comité juridique, le Comité devrait adopter une décision pour le reconnaître Président *de jure* des deux sessions. Cette proposition est appuyée par de nombreuses délégations et acceptée à l'unanimité du Comité. Il est décidé que le procès-verbal du Comité juridique devrait indiquer que M. Jennison a assuré la présidence durant un mandat complet correspondant aux 34^e et 35^e sessions du Comité juridique. Plusieurs délégations mentionnent la nécessité d'amender le Règlement intérieur du Comité en temps opportun, en tenant compte des délibérations ci-dessus.

5:5 Sur la base de la note LC/35-WP/5-1 et conformément à la Règle 6 de son Règlement intérieur, le Comité procède à l'élection de son Président ainsi que de ses Premier, Deuxième, Troisième et Quatrième Vice-Présidents.

5:6 M. Terri Olson (France) est élu Président. Sa candidature est proposée par la Délégation du Liban et appuyée par la Délégation du Canada. Ces deux délégations proposent également et appuient les candidatures des quatre Vice-Présidents. Tous les candidats sont élus par acclamation.

5:7 En conséquence, les candidats ci-après sont élus : M^{me} S. H. Tan (Singapour), Première Vice-Présidente ; M. A. Piera (Émirats arabes unis), Deuxième Vice-Président ; M. N. Luongo (Argentine), Troisième Vice-Président ; et M^{me} H. Hitula (Namibie), Quatrième Vice-Présidente.

5:8 Le Comité exprime sa profonde reconnaissance à M. Jennison pour les travaux qu'il a accomplis et pour l'orientation qu'il a donnée au Comité.

Point 6 : Date, lieu et ordre du jour de la 36^e session du Comité juridique

6:1 Le Comité examine ce point sur la base de la note LC/35-WP/6-1, présentée par le Secrétariat. Sur recommandation du Président, le Comité décide que le soin devrait être laissé au Conseil de déterminer la date, le lieu et l'ordre du jour de la 36^e session.

Point 7 : Rapport sur les travaux réalisés pendant la session

7:1 Le Comité examine et approuve, avec un certain nombre de modifications, le rapport sur les travaux réalisés durant les sept premiers jours de la session. En ce qui concerne les points examinés le dernier jour, le mercredi 15 mai 2013, il **est convenu** de déléguer au Président le pouvoir d'approuver au nom du Comité la partie correspondante du rapport.

7:2 Plusieurs délégations remercient le Président du leadership, de la sagesse et du dévouement avec lesquels il a guidé les travaux du Comité, qui ont produit des conclusions utiles et un texte solide en vue de la poursuite des travaux. Ces sentiments sont partagés par d'autres délégations, qui mentionnent aussi l'excellent travail réalisé par le Président lors de la 34^e session du Comité. Plusieurs délégations expriment l'espoir que le Président puisse continuer à assister les travaux futurs du Comité juridique en sa capacité de Président d'office.

7:3 Le Président remercie les délégations de leurs bonnes paroles et espère les revoir toutes lors de l'Assemblée de l'OACI et de la future Conférence diplomatique.

APPENDICE A

ORDRE DU JOUR

Point 1 : Adoption de l'ordre du jour

Note : La règle 11, alinéa a), du *Règlement intérieur du Comité juridique* (Doc 7669-LC/139/5) stipule que « Le Comité fixe l'ordre du jour définitif de chaque session lors de la première séance. »

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

Note : Il s'agit du **point principal** à examiner par le Comité juridique ; le Comité étudiera ce point sur la base du texte rédigé par le Sous-Comité spécial pour la modernisation de la Convention de Tokyo y compris la question des passagers indisciplinés.

Point 3 : Examen d'autres points inscrits au Programme général des travaux du Comité juridique

Note : Le Comité examinera les rapports sur les autres points inscrits à son Programme général des travaux :

- Réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux ;
- Aspects de sécurité de la libéralisation économique et article 83 *bis* ;
- Examen, en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) et les organismes multinationaux régionaux, de la création d'un cadre juridique ;
- Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques) ;
- Examen de la question de la ratification des instruments de droit aérien international ;
- Examen d'orientations sur les conflits d'intérêt.

Point 4 : Examen du Programme général des travaux du Comité juridique

Note : le Comité déterminera son Programme général des travaux à soumettre à l'approbation du Conseil, en indiquant l'ordre de priorité des points.

Point 5 : Élection du président et du vice-président du Comité

Note : La Règle 6 du *Règlement intérieur du Comité juridique* stipule que « Le Comité élit toutes les deux sessions, à la fin de la seconde, un président ainsi que les premier, deuxième, troisième et quatrième vice-présidents, parmi les représentants des États. Les membres du bureau resteront en fonction depuis le moment de la clôture de la session à laquelle ils ont été élus jusqu'à la fin de la session à laquelle leurs successeurs auront été dûment élus. Ils ne seront pas immédiatement rééligibles aux mêmes fonctions. »

Point 6 : Date, lieu et ordre du jour de la 36^e session du Comité juridique

Note : Le Comité envisagera la date, le lieu et l'ordre du jour provisoire de sa prochaine session, à la lumière des décisions qu'il aura prises pendant sa 35^e session.

Point 7 : Rapport sur les travaux de la session

APPENDICE B**LISTE DES NOTES DE TRAVAIL ET AUTRES DOCUMENTS****NOTES DE TRAVAIL TITRE****Point 1**

LC/35-WP/1-1	Ordre du jour provisoire
LC/35-WP/1-2	Note sur la documentation et l'organisation des travaux

Point 2

LC/35-WP/2-1	Note liminaire
LC/35-WP/2-2	Comments of the International Air Transport Association (IATA) on LC/35-WP/2-1 and the Legal Aspects of the Issue of Unruly Passengers
LC/35-WP/2-3	Views of the International Air Transport Association (IATA) on Some Practical Aspects of the Issue of Unruly Passengers
LC/35-WP/2-4	Comments of the International Union of Aerospace Insurers (IUAI) on LC/35-WP/2-1 and the Legal Aspects of the Issue of Unruly Passengers
LC/35-WP/2-5	Views of the United Arab Emirates on the Draft Protocol to Amend the Tokyo Convention
LC/35-WP/2-6	Report of the Drafting Committee

Point 3

LC/35-WP/3-1	Consideration of Other Items on the General Work Programme of the Legal Committee
LC/35-WP/3-2	Safety Aspects of Economic Liberalization and Article 83 <i>bis</i>

Point 4

LC/35-WP/4-1 Examen du programme général des travaux du Comité juridique

Point 5

LC/35-WP/5-1 Note sur l'élection

Point 6

LC/35-WP/6-1 Date, lieu et ordre du jour de la 36^e session du Comité juridique

Point 7

LC/35-WP/7 Projet de rapport sur les travaux de la 35^e session du Comité juridique – Organisation de la réunion

LC/35-WP/7-1 Projet de rapport sur les travaux de la 35^e session du Comité juridique – Point 2 – Paragraphes 2:1 à 2:22

LC/35-WP/7-2 Projet de rapport sur les travaux de la 35^e session du Comité juridique – Point 2 – Paragraphes 2:23 à 2:71

LC/35-WP/7-3 Projet de rapport sur les travaux de la 35^e session du Comité juridique – Point 2 – Paragraphes 2:72 à 2:89

LC/35-WP/7-4 Projet de rapport sur les travaux de la 35^e session du Comité juridique – Point 2 – Paragraphes 2:90 à 2:125

LC/35-WP/7-5 Projet de rapport sur les travaux de la 35^e session du Comité juridique – Point 3 – Paragraphes 3:1 à 3:6

LC/35-WP/7-6 Projet de rapport sur les travaux de la 35^e session du Comité juridique – Point 4 – Paragraphes 4:1 à 4:5

LC/35-WP/7-7 Projet de rapport sur les travaux de la 35^e session du Comité juridique – Point 5 – Paragraphes 5:1 à 5:5

LC/35-WP/7-8 Projet de rapport sur les travaux de la 35^e session du Comité juridique – Appendice A

LC/35-WP/7-9 Projet de rapport sur les travaux de la 35^e session du Comité juridique – Appendice B

LC/35-WP/7-10	Projet de rapport sur les travaux de la 35 ^e session du Comité juridique – Appendice C
LC/35-WP/7-11	Projet de rapport sur les travaux de la 35 ^e session du Comité juridique – Appendice D
LC/35-WP/7-12	Projet de rapport sur les travaux de la 35 ^e session du Comité juridique – Appendice E
LC/35-WP/7-13	Projet de rapport sur les travaux de la 35 ^e session du Comité juridique – Appendice F
LC/35-WP/7-14	Projet de rapport sur les travaux de la 35 ^e session du Comité juridique – Appendice G

AUTRES DOCUMENTS**LC/SC-MOT**

Sous-Comité spécial du Comité juridique pour la modernisation de la Convention de Tokyo, y compris la question des passagers indisciplinés — Première réunion

LC/SC-MOT-2

Sous-Comité spécial du Comité juridique pour la modernisation de la Convention de Tokyo, y compris la question des passagers indisciplinés — Deuxième réunion

APPENDIX C
LIST OF PARTICIPANTS

STATES

Argentina	Luongo, N. Vallarino, C. M.
Australia	Reid, J.
Belgium	Deckers, F.
Brazil	Arbigaus, D. F. Botelho de Queiroz, J.R.P. Da Fonseca Filho Cleso, J. Torres Nogueira, F.
Cameroon	Afouba Ngayihi, M. S. Zambo Zambo, D. Zoa Etoundi, E.
Canada	Thachet, J. Lalonde, S. Zigayer, M. Forsythe, C.
Chile	Espinoza, C. Mena, A. E.
China	Chim Ho, B. Ding, C. Guo, R. Liu, H. Sa Da Bandeira, M. Wang, R. Zhao, J.
Colombia	Bejarano Ramon, C. A. Rivera Florez, E. B.
Congo	Makaya Batchi, R. M. F.
Côte D'Ivoire	Coulibaly, S.
Cuba	Castillo de la Paz, J. F. Pérez, A. M.

D.R. Congo	Kanyanga Tshimanga, A.
Denmark	Nissem, M.
Ecuador	Montes de Oca, B. P. Simball Mosquera, X.
Finland	Metsalampi, S. Tupamaki, M.
France	Olson, T. De La Guéronnière, A. Gonnet, K. Mezi, É. Orus, S. Risse, E.
Germany	Schwierczinski, U.
Greece	Andritsou, I.
Guatemala	Rosales Slaverria Hector, A.
Haiti	Théramène, B.
I.R. Iran	Shahbazilar, H.
Indonesia	Afrianto, D. Kresna Budhi, K. Maulani, N. Mayrianti, C. Ramon Adrianus Adityo, V. Ricardo, R. Rosita, Y.
Italy	Bardaro, A.
Jamaica	Gordon, M.
Japan	Sugiyama, H. Nishio, S. Sakamoto, K. Furuhata, M. Takata, S. Uchita, T. Fukushiro, T. Hagio, M. Koda, T.

Jordan	Abual Arja, I.
Kuwait	Al-Awady Ibraheem, O. Al-Mansouri Youssef, A. Almutairi, M. Rashid Khamees, K.
Lebanon	Eid, S.
Malaysia	Yong Heng, L.
Mali	Traore Coulibaly, A.
Malta	Spagnol Clive, A.
Mexico	Méndez Mayora, D. Valle Álvarez, D. M.
Mozambique	Pinto, A.
Namibia	Hitula, H. Fikunawa, C.
Netherlands	Cambridge, M. C. Muller, T. L.
Nigeria	Muhammad, L. A. Ejembi, A. A. Gbem, A. Okoronkwo, P. I. Owolabi, A.
Paraguay	Bález Argana, D. Meza Abdo, A. Recalde, R.
Peru	Camacho Bueno, L. Lazo Jorge, E.
Republic of Korea	Choi Dong, H. Kang Myong, I. Kang, S. Moon, D. Lee, J. Lee Jae, W.

Russian Federation

Efimov, D. G.
Gavrilov, I. K.
Gruzdev, Y. N.
Malikova, N. V.
Novgorodov, A. A.
Shiyan, D. V.
Subbotin, D. V.

Saudi Arabia

Alblawi, B. A.
Almoghraby, A.

Singapore

Dawn, V.
Kaur, R.
Tan, S. H.

South Africa

Mabaso, L.
Chiumya, J.
Mamabolo, M.
Mdlalose, B.
Peege, T.
Steenkamp, T.
Thabethe, F.

Swaziland

Litchfield, D.
Nkonyane, S.

Sweden

Anderson, J.

Switzerland

Candrian, A.
Noel, L.

Tanzania

Camulungu, V.

Thailand

Sanguthai, C.
Sathiracharocnsap, S.

Turkey

Turna Zeynep, B.

Uganda

Baliddawa Zephaniah, M.
Kanyunyuzi Jane Frances, K.
Okwalinga Joseph, J.
Ruhesi, R.

United Arab Emirates

Al Maazmi Nadia, I.
Piera, A.

United States	Burrows, T. Giovanniello, A. Cors, D. Jennison, M. McDonald, S. W. Tisi, A. Tourtellot, C. Weir, E.
Uruguay	González Silva, M. A.
Venezuela B.R.	Blanco, D.
Zambia	Kabaso, S. Mulenga, C. Kombe, M. C.
OBSERVERS	
African Civil Aviation Commission (AFCAC)	Gaiya, S.
Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (The) (ASECNA)	Fofana, M. Moussa, H. Sankara, M. B.
European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL)	Tanhouse, P.
International Air Transport Association (IATA)	Gill, M. Hocking, A.
International Union of Aviation Insurers (IUAI)	Gates, S.

— — — — —

APPENDICE D

RAPPORT DES AMIS DU PRÉSIDENT

sur

L'examen du point 2 de l'ordre du jour de LC/35 concernant
« l'établissement de normes et pratiques communes relatives aux infractions »
à l'article 15 *bis* du projet de Protocole et dans la Circulaire 288 de l'OACI

(9 mai 2013)

Argentine, Chine, Colombie, Équateur, France, Indonésie, Jamaïque (Président), Japon, Ouganda, Singapour et IATA.

Mandat :

Réviser l'article 15 *bis* sur la base des diverses propositions de révision présentées à la plénière, et présenter un rapport le vendredi 10 mai 2013 avant l'heure du déjeuner. Ne pas examiner s'il convient ou non de garder l'article 15 *bis*.

DÉBAT ET LOGIQUE

Les Amis du Président réitèrent l'avis qu'il ne s'agit pas de créer de nouvelles infractions ni de modifier le caractère de la Convention, mais bien d'encourager les États à codifier les types d'infraction qui sont soulignés. Après un assez long débat, il est jugé utile d'utiliser la proposition présentée par Singapour à la plénière comme base de la suite des discussions étant donné que cette proposition se rapproche le plus de ce dont les délégués membres de ce Groupe des amis du Président ont déterminé la nécessité.

Il est à noter que les mentions des actes particularisés visés à l'article 15 *bis*, paragraphe 1, alinéas a) et b), constituent des moyens d'attirer l'attention des États sur ceux-ci, étant donné que les compagnies aériennes ont déterminé qu'ils sont particulièrement problématiques.

Les recommandations et le projet d'article 15 *bis* présentés par notre groupe ont les objectifs suivants :

1. Éviter le chevauchement des infractions indiquées avec celles créées dans d'autres conventions sur la sûreté de l'aviation.
2. Répondre aux préoccupations des États qui préfèrent ne pas inclure une liste d'infractions dans la Convention ainsi que de ceux qui préfèrent inclure une telle liste.
3. Nous utilisons les mots « est encouragé à » (au lieu d'un libellé de type normatif) étant donné que les États auront déjà, dans leur législation nationale, prévu des sanctions pour toutes les infractions en vertu de leur droit pénal, il est donc approprié de les encourager à engager des poursuites criminelles ou administratives particulièrement lorsque les infractions commises ou les actes accomplis à bord d'un aéronef mettent en danger l'aéronef ou les personnes ou les biens à bord.

4. La mention de l'agression des membres d'équipage est maintenue pour souligner l'incidence sur la sécurité de l'aviation civile.

5. Nous avons mis des crochets au paragraphe 1, alinéa b), pour permettre au Comité juridique de confirmer laquelle des instructions légitimes du commandant d'aéronef serait couverte (c'est-à-dire s'il ne faut viser que les instructions légitimes données pour assurer la sécurité ou s'il faut viser aussi les instructions données pour assurer le bon ordre et la discipline).

6. Nous avons mis des crochets au paragraphe 2 étant donné que cette disposition garantit la souveraineté des États, mais nous ne sommes pas certains que cela soit strictement nécessaire. Nous voulions néanmoins assurer que les États reconnaissent que les actes mentionnés ne sont pas les seuls sur lesquels il faut se pencher.

7. Nous avons mis des crochets au paragraphe 2. En effet les conventions parlent généralement de pénalités mais des mesures permettraient d'autres sanctions (*utilisées dans la Convention de Beijing*).

8. Nous avons supprimé le mot « autres » qui figurait au paragraphe 2 original, pour des raisons de clarté.

9. Nous avons été fortement tentés de catégoriser en deux groupes les six (6) infractions/actes énumérés, ceux qui se prêtent à des poursuites et pénalités criminelles (les trois premiers) et ceux qui se prêtent à des poursuites et pénalités administratives (les trois suivants) en vue de leur inclusion dans la Circulaire 288, mais nous nous en sommes gardés, ne voulant pas dire aux États comment ils doivent ordonner leur législation interne. Nous comprenons aussi que tous les États n'utilisent/appliquent pas des poursuites et pénalités administratives.

Nous ajoutons aussi que l'article 15 *bis* remanié et la proposition de mise à jour de la Circulaire 288 **constituent un ensemble** pour arriver à une harmonisation entre les États contractants en ce qui concerne les mesures visant à s'occuper du problème des passagers indisciplinés.

RECOMMANDATIONS DESTINÉES AU PRÉSIDENT DU COMITÉ JURIDIQUE :

1) Modifier comme suit le libelle de l'article 15 *bis* :

« 1. Tout État contractant est encouragé à prendre les mesures nécessaires pour engager des procédures pénales ou administratives appropriées contre toute personne qui à bord d'un aéronef commet une infraction ou accomplit un acte dont il est fait référence à l'article 1, paragraphe 1, en particulier :

- a) un acte de violence physique ou une menace d'accomplir un tel acte à l'encontre d'un membre de l'équipage ;
- b) un refus d'obéir à une instruction licite donnée par le commandant de bord ou en son nom [aux fins indiquées à l'article 6, paragraphe 1, alinéa a) ou b)]/[aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens qui s'y trouvent].

[2. Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit de tout État contractant d'introduire, en fonction de sa législation nationale, des [pénalités]/[mesures] appropriées pour sanctionner des actes d'indiscipline ou de perturbation accomplis à bord.]

2) Mettre à jour la Circulaire 288

Il est recommandé que le Comité juridique recommande que la Conférence diplomatique, si elle est convoquée/lorsqu'elle sera convoquée, adopte une résolution appelant l'OACI à mettre à jour la Circulaire 288 avec, s'il y a lieu, l'appui de, par exemple, un groupe *ad hoc* créé parmi les États et observateurs participant à la Conférence diplomatique, pour y inclure une liste d'actes d'indiscipline survenant communément à bord des aéronefs et à propos desquels les États parties seraient vivement encouragés à prendre des mesures criminelles ou administratives en vertu de leurs lois nationales et à les sanctionner au moyen de pénalités criminelles ou administratives appropriées. Cette liste pourrait comprendre les infractions/actes déjà mentionnés dans la Circulaire 288 ainsi que les suivants :

Accomplissement intentionnel à bord d'un aéronef de tout acte qui :

- compromet la sécurité de l'aéronef ;
- compromet ou met en danger la vie ou l'intégrité physique ou morale des passagers ou des membres d'équipage ;
- porte atteinte à la propriété desdites personnes ou de l'exploitant d'aéronef ;
- porte atteinte au bon ordre et la discipline à bord ;
- perturbe la paix ou la tranquillité ou dérange toute personne à bord ;
- cause des retards ou perturbe toute opération.

APPENDICE E**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL CHARGÉ D'EXAMINER
LA NOTE LC/35-WP/3-2 RÉVISION « ASPECTS DE LA LIBÉRALISATION
ÉCONOMIQUE RELATIFS À LA SÉCURITÉ
ET ARTICLE 83 BIS »**

Le Président de la 35^e session du Comité juridique a demandé à ce groupe de travail d'examiner la note LC/35-WP/3-2 Révision « Aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et article 83 *bis* », présentée par le Secrétariat de l'OACI, et de préparer un rapport indiquant s'il existe des problèmes juridiques liés à la négociation d'accords au titre de l'article 83 *bis* et à leur enregistrement auprès de l'OACI. À titre subsidiaire, ce groupe de travail a été invité à formuler des recommandations visant à améliorer la qualité de ces accords.

Un accord au titre de l'article 83 *bis* est un moyen par lequel l'État d'immatriculation peut transférer à l'État de l'exploitant certaines fonctions et obligations en cas de location, d'affrètement ou de banalisation d'un aéronef. Faute de tels accords, la supervision de la sécurité serait une opération coûteuse et compliquée car l'État d'immatriculation pourrait être contraint d'assister les aéronefs auprès de juridictions étrangères pour s'assurer que lesdits aéronefs se conforment aux règlements de sécurité de l'autre État. L'article 83 *bis* précise clairement que pour l'établissement d'un accord au titre de l'article 83 *bis*, l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant doivent convenir du transfert de tout ou partie des responsabilités juridiques que les articles 12, 30, 31 et 32 *a*) de la Convention confèrent à l'État d'immatriculation, et qui généralement portent sur les licences du personnel, les certificats de navigabilité, l'équipement radio des aéronefs et les règles de l'air. Ces accords sont donc utiles lorsque des aéronefs sont transférés à long terme.

D'emblée, le groupe de travail a été d'avis qu'il n'y a pas de problème juridique en soi quant à la formulation de l'article 83 *bis* ou au projet d'accord proposé par l'OACI dans sa Circulaire 295 ; toutefois, des questions juridiques corrélatives peuvent survenir dans la mise en œuvre de l'article 83 *bis* en raison d'un manque de compréhension, par certains États membres, de l'applicabilité de l'article 83 *bis* et de la nature de la location. Le Secrétariat de l'OACI a également indiqué dans sa note de travail LC/35-WP/3-2 que la plupart des accords au titre de l'article 83 *bis* enregistrés auprès de l'OACI ne sont pas des accords 83 *bis* valides. Il s'agit pour la plupart d'accords de location par lesquels les deux États conviennent d'accomplir certains aspects de leurs fonctions respectives, sans qu'il y ait transfert de la supervision de la sécurité, ce qui n'est pas la finalité réelle d'un accord au titre de l'article 83 *bis*. En fait, la plupart de ces accords, selon le Secrétariat, sont des accords de location standard.

Le problème connexe qui se pose est celui de l'enregistrement par les États de ces accords auprès de l'OACI comme « Accords au titre de l'article 83 *bis* », alors que lesdits accords ne portent pas en réalité sur un transfert des responsabilités juridiques de l'État d'immatriculation, comme cela est envisagé dans l'article 83 *bis*. Cela peut avoir certaines conséquences non souhaitées, car des États tiers qui ont ratifié l'article 83 *bis* peuvent être amenés à croire que de tels accords comprennent un transfert de responsabilités de l'État d'immatriculation, qu'ils sont tenus de reconnaître au titre de l'article 83 *bis*, alinéa b), alors qu'en fait ils ne le sont pas. S'agissant des États qui ont conclu ces prétendus Accords 83 *bis*, l'enregistrement d'un accord 83 *bis* qui ne comporte pas de transfert des responsabilités conférées à l'État d'immatriculation par les articles 12, 30, 31 ou 32 *a*) de la Convention peut être le signe d'une méconnaissance de l'applicabilité de l'article 83 *bis*, qui se perpétue lorsque l'accord est enregistré

auprès de l'OACI. Pour compliquer la question, l'OACI a clairement indiqué qu'elle n'a ni le mandat légal, ni les ressources pour procéder à des examens de fond de ces accords, ni des centaines d'accords de divers types que les États soumettent annuellement au registre de l'OACI. En fait, l'OACI a indiqué qu'en raison des grands nombres d'accords qu'elle reçoit, il y a tout un arriéré d'accords dont l'enregistrement est en attente.

Le groupe de travail a examiné ces questions en détail et aimerait présenter au Président du Comité juridique les recommandations suivantes :

1. Divers accords de location et/ou de banalisation d'aéronefs sont des outils utiles qui permettent à des transporteurs aériens de répondre à des besoins opérationnels fluctuants, et de profiter d'occasions commerciales et d'augmentations de la demande en dépit d'un manque de capacité interne en termes de flotte pendant les périodes de pic de demande. Toutefois, certains États semblent méconnaître l'applicabilité de l'article 83 *bis* et son applicabilité à ces types de transactions. Le groupe estime, sans nul doute, que des éléments indicatifs sur l'applicabilité de l'article 83 *bis* et la nature des accords au titre de l'article 83 *bis* devraient être mis à la disposition des États membres. Dans un premier temps, le Secrétariat pourrait revoir la Circulaire 295 de l'OACI afin de déterminer s'il faut y apporter des changements pour traiter certaines questions clés, comme : la nature volontaire de ces accords ; les circonstances dans lesquelles ces divers accords de location et/ou de banalisation d'aéronef tombent sous le coup de l'article 83 *bis* ; la question de savoir si les accords de transfert d'aéronef d'un État à un autre État à court terme impliquent (ou imposent) un transfert de responsabilités de l'État d'immatriculation au titre de l'article 83 *bis* ; les incidences juridiques pour chaque État de la conclusion d'un accord au titre de l'article 83 *bis*, etc.

2. Le groupe recommande également de créer une équipe spéciale composée de membres appropriés du Secrétariat de l'OACI et de représentants du Comité juridique connaissant bien les accords au titre de l'article 83 *bis*, qui serait chargée de réviser la Circulaire 295 de l'OACI et de mieux éclairer les États membres quant à l'applicabilité des accords au titre de l'article 83 *bis*.

3. Il se pose deux problèmes en matière d'enregistrement : 1) des accords qui ne comprennent pas de transfert de responsabilités de l'État d'immatriculation sont enregistrés au titre de l'article 83 *bis* et 2) les retards de l'enregistrement. On pourrait régler le premier problème en sensibilisant les États membres à l'application de l'article 83 *bis* et à l'objet et aux incidences de l'enregistrement de ces accords auprès de l'OACI. À cet égard, l'équipe spéciale recommandée au paragraphe 2) pourrait être utile. En ce qui concerne les retards de l'enregistrement, le groupe recommande que, sous réserve de la disponibilité de ressources, l'OACI étudie la possibilité de créer un registre en ligne où les États membres pourraient fournir des renseignements et télécharger des accords eux-mêmes électroniquement plutôt que d'envoyer l'accord à l'OACI pour effectuer les formalités d'enregistrement. Les questions juridiques liées à la mise en œuvre d'un registre en ligne pourraient être étudiées par l'équipe spéciale. Une autre possibilité serait que les États informent les autres États directement ou par un moyen parallèle comme il est indiqué à l'article 83 *bis*, alinéa b).

4. Une autre recommandation du groupe consiste à ce que, lors de conférences régionales, l'OACI envisage d'inscrire l'article 83 *bis* à l'ordre du jour et insiste auprès des États membres sur la pertinence de ces accords. Il en résulterait une meilleure compréhension de ces accords au sein des États membres.

5. Le groupe de travail nourrit des doutes quant à l'utilité de conclure ces accords pour des locations à court terme, en raison des complexités de la négociation de ces accords, car de nombreux États

les considèrent comme des traités formels, et aussi en raison des coûts financiers associés à leur mise en œuvre. Par conséquent, le groupe recommande que l'OACI continue à encourager les États à faire preuve de souplesse dans la négociation de ces accords, afin qu'ils ne finissent pas par négocier des traités chaque fois qu'un accord au titre de l'article 83 *bis* est conclu. Même si cela dépend de la nature des législations nationales et des régimes constitutionnels de chaque État, l'OACI devrait faire une campagne de sensibilisation aux accords qui offrent aux États une certaine souplesse quant au niveau d'autorité requis pour l'approbation des accords au titre de l'article 83 *bis*, par exemple, des accords-cadres prévoyant la délégation du pouvoir de signature à des fonctionnaires nationaux d'un niveau inférieur pour négocier des accords futurs avec le même État étant donné la nature des locations à court terme, qui sont plus courantes aujourd'hui.

Rapport préparé par :

Macheld Cambridge (Déléguée – Pays-Bas)
Augustine Hocking (IATA)
Michael Gill (IATA)
Elizabeth Weir (Déléguée – États-Unis d'Amérique)
Siew Huay Tan (Déléguée – Singapour)
Marva Gordon (Déléguée – Jamaïque)
Pollie Okoronkwo (Déléguée – Nigéria)
Emilie Mezi (Déléguée – France)
Levers Mabaso (Déléguée – Afrique du Sud)
Anastasia A Gbem (Déléguée – Nigéria)
John Thachet – Président (Délégué – Canada)

Avec le soutien de :

Mitch Fox (Direction de la navigation aérienne – OACI)
Henry Gourджи (Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité)
Christopher Petras (Direction des affaires juridiques et des relations extérieures – OACI)

APPENDICE F

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES AMIS DU PRÉSIDENT SUR LES IFSO

Le Groupe de travail des amis du Président chargé d'examiner les questions concernant le rôle et les fonctions des IFSO s'est réuni les 8 et 11 mai 2013. Des délégués de 15 États membres ont participé à ses travaux (Afrique du Sud, Argentine, Canada, Chili, Chine, Colombie, Émirats arabes unis, États-Unis, Fédération de Russie, France, Jamaïque, Japon, Liban, Mexique, Singapour). La présidence était assurée par la France.

Logique

Le Groupe prend note des points suivants :

1. Les délégations qui préconisent l'inclusion de dispositions sur les IFSO dans la Convention de Tokyo souhaitent principalement 1) qu'ils soient mentionnés explicitement étant donné qu'ils constituent une catégorie particulière distincte du commandant d'aéronef, des membres d'équipage ou des passagers, et 2) qu'on leur accorde la même protection juridique que celle dont bénéficient les membres d'équipage ou les passagers.
2. Parmi les pays qui possèdent un programme IFSO, le travail accompli à bord des avions par ces agents peut différer en fonction de la législation de chacun de ces États.
3. Le déploiement des IFSO est décidé conformément à des accords ou arrangements bilatéraux ou multilatéraux.

Le groupe note aussi que certains pays ont des préoccupations concernant les deux options examinées par le Sous-Comité juridique, qui se traduiraient par l'addition d'un nouveau paragraphe 3 à l'article 6 de la Convention de Tokyo. Les débats du groupe ont montré que des solutions plus simples pourraient consister :

1. à aligner le pouvoir de l'IFSO sur celui du commandant d'aéronef [alinéas a) et b)], à ceci près qu'il semble difficile de donner à l'IFSO l'autorité de livrer une personne aux autorités compétentes ou de la débarquer, cette autorité étant conférée au commandant d'aéronef en vertu de l'alinéa c), (voir l'option 1 ci-dessous) ; *ou*
2. à ajouter l'IFSO à la liste des personnes figurant au paragraphe 2 (voir l'option 2 ci-dessous).

Si l'une ou l'autre de ces options était conservée, il faudrait alors ajuster la définition des IFSO :

1. en mentionnant les accords bilatéraux ou multilatéraux sur la base desquels ils interviennent *et*
2. *si nécessaire*, en définissant l'objet de leur intervention à bord des aéronefs. S'il est nécessaire de définir cet objet, le groupe a envisagé trois options :

-
-
- les IFSO protègent l'aéronef et ses occupants contre les actes d'intervention illicite (voir l'option A ci-dessous) ;
 - les IFSO protègent l'aéronef et ses occupants contre tout acte qui est défini comme étant une infraction au titre de l'article 1, paragraphe 1, alinéa a), de la Convention de Tokyo, à condition que toutes les interventions illicites soient des actes criminels (voir l'option B ci-dessous) ;
 - les IFSO protègent la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord (voir l'option C ci-dessous).

Si ces ajustements étaient apportés à l'article 6 et si une définition appropriée des IFSO était introduite, il ne serait plus nécessaire d'ajouter un nouveau paragraphe 3 à l'article 6 de la Convention de Tokyo.

Recommandations de libellé

Les nouvelles dispositions qui s'appliquent aux IFSO apparaissent en caractères **gras**.

A – Définition du rôle et des fonctions des IFSO : ARTICLE 6

1) Ajouter une mention des IFSO selon l'une des deux options suivantes :

Option 1

1. Lorsque le commandant d'aéronef **ou l'agent de sûreté en vol** est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte, visés à l'article 1, 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 ;
- b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ;
- c) pour permettre **au commandant d'aéronef** de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre.

2. Le 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 passager peut également 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.

Option 2

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte, visés à l'article 1, 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 ;
- 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.

2. Le 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, **agent de sûreté en vol** ou passager peut également 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.

2) Supprimer le projet de paragraphe 3 (les deux options).

Observations

Tous les membres du groupe de travail sont convenus que le projet de Protocole peut tenir compte de l'existence des IFSO.

Les avis du Groupe de travail étaient partagés sur le point de savoir ce qui constitue la façon la plus appropriée de réaliser cet objectif.

La majorité des délégations ont exprimé leur préférence pour l'Option 2, estimant que cette option est compatible avec les règles et règlements existants de l'OACI en vertu desquels les IFSO relèvent de l'autorité du commandant d'aéronef, dont ils devraient toujours suivre les instructions. Elles partagent l'avis que cette option est plus compatible avec l'Annexe 17.

D'autres délégations estiment cependant que le projet de Protocole devrait aller plus loin et donner aux IFSO la plupart des pouvoirs conférés au commandant d'aéronef. Elles ont donc exprimé leur préférence pour l'Option 1.

B – PROTECTION JURIDIQUE DES IFSO : ARTICLE 10

Si les mesures prises sont conformes à la présente Convention, ni le commandant d'aéronef, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, **ni un agent de sûreté en vol**, 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 tenus responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures.

Observations

De l'avis général du Groupe de travail, ce libellé correspond bien à l'une ou l'autre des options (1 ou 2) à choisir pour l'article 6. Le groupe recommande donc de l'adopter de toute façon.

C – DÉFINITION DES IFSO : ARTICLE 1

Ajouter une définition des IFSO suivant l'une des trois options ci-dessous :

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.;~~
 - 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 ses portes est ouverte en vue du débarquement ; en cas d'atterrissage forcé, le vol est présumé se poursuivre jusqu'à ce que les autorités compétentes reprennent la responsabilité de l'aéronef et des personnes et biens à bord ;
 - b) l'expression « agent de sûreté en vol » désigne [un fonctionnaire]/[une personne] spécialement sélectionné[e], formé[e] et autorisé[e] par le gouvernement de l'État de l'exploitant [et]/[ou] le gouvernement de l'État d'immatriculation pour être placé[e] à bord d'un aéronef, en vertu [d'un accord (et/ou) d'un arrangement] bilatéral ou multilatéral, dans le but

(Option A) de protéger cet aéronef et ses occupants contre des actes d'intervention illicite*.

(Option B) de protéger cet aéronef et ses occupants contre toute infraction ou tout acte visés à l'article 1, paragraphe 1.

(Option C) d'assurer la sécurité de cet aéronef ou des personnes ou des biens à bord.

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

Observations

Les avis des membres du Groupe de travail étaient assez également partagés en faveur de l'Option A ou de l'Option C. Peu de délégations étaient en faveur de l'Option B.

La plupart des délégations en faveur de l'option A ont exprimé l'avis que, si elle était adoptée, l'expression « intervention illicite » devrait être définie. Cela constituerait à renvoyer à l'Annexe 17 à la Convention de Chicago. Une délégation a recommandé de spécifier que, si le rôle de l'IFSO consiste à protéger l'aéronef et les personnes à bord contre l'intervention illicite, on pourrait éviter une définition à condition qu'il soit spécifié que l'IFSO agit « conformément aux pouvoirs prévus dans un tel accord ou arrangement ». Une autre délégation considère qu'une telle définition est inutile si une telle option est adoptée.

Une délégation a noté que, si l'option 1 est adoptée au titre de l'article 6, il y aurait un certain manque de cohérence quelle que soit l'option choisie au titre de l'article 1 étant donné qu'aucune de ces trois options n'indique ce que l'IFSO fait pour protéger le bon ordre et la discipline.

Certaines délégations ont exprimé l'avis qu'il n'est peut-être pas nécessaire de définir l'objectif de l'intervention des IFSO, étant donné que la portée de cette intervention est précisée par les accords ou arrangements pertinents. Elles ont donc recommandé d'examiner la possibilité d'abandonner les trois options et de ne garder que le « chapeau » comme définition du rôle des IFSO, en supprimant les mots « dans le but de ».

Deux délégations partageaient l'avis que la mention des accords ou arrangements s'appliquerait mieux à l'article 6.

APPENDICE G

PROJET DE TEXTE DU PROTOCOLE À LA CONVENTION DE TOKYO DE 1963 PROPOSÉ PAR LE COMITÉ JURIDIQUE

Article I

Le présent Protocole complète la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 (appelée ci-après « la Convention »), et, entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

Article II

1. L'article 1, paragraphe 3, de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« 3. 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 ses portes est ouverte en vue du débarquement ; en cas d'atterrissage forcé, le vol est présumé se poursuivre jusqu'à ce que les autorités compétentes reprennent la responsabilité de l'aéronef et des personnes et biens à bord [./[;]

[b) l'expression « agent de sûreté en vol » désigne [un fonctionnaire]/[une personne] spécialement sélectionné[e], formé[e] et autorisé[e] par le gouvernement de l'État de l'exploitant ou le gouvernement de l'État d'immatriculation pour être placé[e] à bord d'un aéronef, en vertu d'un accord ou d'un arrangement bilatéral ou multilatéral[./[, dans le but de protéger cet aéronef et ses occupants contre des actes d'intervention illicite.]/[, dans le but d'assurer la sécurité de cet aéronef ou des personnes ou des biens à bord.]

[c) l'expression « État de l'exploitant » désigne l'État dans lequel l'exploitant a son principal établissement ou, à défaut, sa résidence permanente [./[;]

[d) l'expression « État d'immatriculation » désigne l'État où l'aéronef est immatriculé.] »

Article III

L'article 3 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« 1. L'État d'immatriculation est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord.

1 bis. Un État est aussi compétent pour connaître des infractions commises et des actes accomplis à bord :

-
-
- a) en tant qu'État d'atterrissage, lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise ou l'acte est accompli atterrit sur son territoire et que l'auteur présumé de l'infraction est encore à bord ;
 - b) en tant qu'État de l'exploitant, lorsque l'infraction est commise ou l'acte est accompli à bord d'un aéronef loué sans équipage à un preneur dont le principal établissement ou, à défaut, la résidence permanente se trouve dans ledit État [./]/[.];
 - c) [lorsque l'infraction est commise ou l'acte est accompli par ou contre un ressortissant dudit État.]

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 [et des actes accomplis] à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation.

2 bis. Tout État contractant prend aussi les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions commises [et des actes accomplis] à bord d'aéronefs dans les cas suivants :

- a) en tant qu'État d'atterrissage, lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise [ou l'acte est accompli] atterrit sur son territoire et que l'auteur présumé de l'infraction se trouve encore à bord ;
- b) en tant qu'État de l'exploitant, lorsque l'infraction est commise [ou l'acte est accompli] à bord d'un aéronef loué sans équipage à un preneur dont le principal établissement ou, à défaut, la résidence principale se trouve dans ledit État.

[2 ter. Tout État contractant peut aussi prendre les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions commises [et des actes accomplis] à bord d'un aéronef lorsque cette infraction est commise [ou cet acte est accompli] par ou contre un ressortissant dudit État.]

3. La présente Convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales. »

Article IV

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'article 3 *bis* de la Convention :

« Si un État contractant, exerçant sa compétence au titre de l'article 3, a été informé ou a appris autrement qu'un ou plusieurs autres États contractants mènent une enquête, une poursuite ou une instance judiciaire concernant les mêmes infractions ou actes, ledit État contractant [peut consulter]/[consulte], le cas échéant, ces autres États contractants aux fins de coordonner leurs actions. »

Article V

L'article 5, paragraphe 2, de la Convention est supprimé.

[Article VI

L'article 6, paragraphe 2, de la Convention est remplacé par le texte suivant :

Option 1

[« 1. Lorsque le commandant d'aéronef ou l'agent de sûreté en vol est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte, visés à l'article 1, 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 ;
- b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ;
- c) pour permettre au commandant d'aéronef de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre.

2. Le 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 passager peut également 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. »]

Option 2

[« 1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte, visés à l'article 1, 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 ;
- 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.

2. Le 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, agent de sûreté en vol ou passager peut également 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 VII

L'article 10 de la Convention est remplacé par le texte suivant :

« Si les mesures prises sont conformes à la présente Convention, ni le commandant d'aéronef, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni un agent de sûreté en vol, 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 tenus responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures. »]

[Article VIII

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'article 15 *bis* de la Convention.

« 1. Tout État contractant est encouragé à prendre les mesures nécessaires pour engager des procédures pénales ou administratives appropriées contre toute personne qui à bord d'un aéronef commet une infraction ou accomplit un acte dont il est fait référence à l'article 1, paragraphe 1, en particulier :

- a) un acte de violence physique ou une menace d'accomplir un tel acte à l'encontre d'un membre de l'équipage ;
- b) un refus d'obéir à une instruction licite donnée par le commandant de bord ou en son nom aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens qui s'y trouvent.

[2. Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit de tout État contractant d'introduire [ou de maintenir] dans sa législation nationale des mesures appropriées pour sanctionner des actes d'indiscipline ou de perturbation accomplis à bord.] »]

Article IX

L'article 16, paragraphe 1, de la Convention est remplacé par le texte suivant :

« 1. Les infractions commises à bord d'aéronefs sont considérées, aux fins d'extradition entre les États contractants, comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire des États contractants qui doivent établir leur compétence conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 2 *bis* de l'article 3 [et qui ont établi leur compétence conformément aux dispositions du paragraphe 2 *ter* de l'article 3]. »

[Article X

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'article 18 *bis* de la Convention.

« Lorsque le commandant d'aéronef débarque ou remet une personne conformément aux dispositions de l'article 8 ou 9, respectivement, rien ne fait obstacle à ce que l'exploitant de l'aéronef recoure auprès de ladite personne des dommages-intérêts pour tout préjudice subi par ledit exploitant à la suite d'un tel débarquement ou d'une telle remise. »]

ISBN 978-92-9249-295-3



9 7 8 9 2 9 2 4 9 2 9 5 3