

Le cas des unruly passengers : quelles sont les implications juridiques ?

Mélanie Salvador Marques

Semestre automne 2015

Mémoire de master présenté dans le cadre du cours de droit aérien ;

Prof. F. Schubert

Table des matières :

I.	Introduction.....	p. 1
II.	Partie principale.....	p. 2
1.	La définition, les causes et les mesures préventives en amont d'un comportement d'un <i>unruly/disruptive passenger</i>	p. 2
	a. La définition du comportement d'un <i>unruly/disruptive passenger</i>	p. 2
	b. Les causes du comportement d'un <i>unruly/disruptive passenger</i>	p. 4
	c. Les mesures préventives à entreprendre en amont du comportement d'un <i>unruly/disruptive passenger</i>	p. 7
2.	Le régime juridique mis en place par la convention de Tokyo de 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs.....	p. 12
	a. Le processus qui a conduit à l'élaboration et à l'adoption de la convention de Tokyo de 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs.....	p. 12
	b. Le champ d'application de la convention de Tokyo de 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs.....	p. 13
	c. La compétence pénale dans la convention de Tokyo de 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs.....	p. 18
3.	Solutions proposées par l'ordre juridique américain pour combler les lacunes de la convention de Tokyo de 1963.....	p. 25
	a. Les premières prises de conscience et les précurseurs en matière de législations internes réprimant les comportements des <i>unruly/disruptive passengers</i>	p. 26
	b. Le pouvoir législatif aux Etats-Unis, le Congrès	p. 28
	c. La compétence pénale prévue par la loi fédérale américaine.....	p. 29
4.	Amendement de la Convention de Tokyo de 1963 : le Protocole de Montréal de 2014	

a.	Les modifications au niveau juridictionnel apportées par le protocole de Montréal de 2014.....	p. 36
b.	Les agents de sûreté en vol et leurs implications au niveau légal.....	p. 41
c.	Les chances de succès d'une prochaine entrée en vigueur du protocole de Montréal de 2014.....	p. 47
III.	Conclusion.....	p. 51

Bibliographie :

1. Législations :

- U. S GOVERNMENT, § 46504 *Interference with flight crew members and attendants*, in : U.S Government publishing office (<http://www.gpo.gov>), p. « <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/USCODE-2011-title49/html/USCODE-2011-title49-subtitleVII-partA-subpartiv-chap465-sec46504.htm> » (19.11.15)
- THE UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE, *Pretrial diversion program*, in : The United States Department of Justice (<http://www.justice.gov>), p. « <http://www.justice.gov/usam/usam-9-22000-pretrial-diversion-program> » (19.11.15)

2. Ouvrages doctrinaux :

- C. DOYLE, *Terrorist attacks on commercial airlines : federal criminal prohibitions*, s. l. 2010
- M. JENNISON, *The Montreal Protocol of 2014 is intended to modernise the Tokyo convention of 1963 : can it succeed ?*, in : Institute and Centre of Air and Space Law (édit), *Annals of Air and Space Law : Vol XXXIX (2014)*, Montreal 2014
- P. LARSEN/ J. SWEENEY/ J. GILLICK, *Aviation law : cases, laws and related sources*, 1^{ère} éd, Transnational Publishers, Ardsley 2006
- G. ODUNTAN, *Sovereignty and jurisdiction in the airspace and outer space : legal criteria fo spatial delimitation*, Routledge, Londres 2012
- P. RICHARD, *La convention de Tokyo : étude de la Convention de Tokyo relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, Lausanne 1971
- J. M SCHEB, *An introduction to the American legal system*, 2^{nde} éd, Wolters Kluwer Law & Business, Austin 2010

3. Textes doctrinaux publiés sur Internet :

- S. AZHARI, *Overview of federal offenses involving aircraft*, in : Federal criminal lawyer (<http://www.federalcriminallawyer.us>), p. « <http://www.federalcriminallawyer.us/2010/11/19/overview-of-federal-offenses-involving-aircraft/> » (19.11.15)
- B. J BERKLEY/ M. ALA, *Identifying and Controlling Threatening Airline Passengers*, in : Sciencedirect (<http://www.sciencedirect.com>), Cornell University 2001, p. « http://ac.els-cdn.com/S0010880401800410/1-s2.0-S0010880401800410-main.pdf?_tid=09e0b6de-8f78-11e5-a228-

00000aab0f6c&acdnat=1448018322_5196a38a54b0d2ef38852329929f0b16 »
(19.11.15)

- BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, *Restructuration de l'aviation civile : conséquences pour la direction et le personnel*, in : Organisation internationale du Travail (<http://www.ilo.org>), Genève 2001, p. « http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2001/101B09_307_fren.pdf » (19.11.15)
- O. CONSTANT, *Passagers indisciplinés : des avancées très attendues*, in : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, (<http://www.developpement-durable.gouv.fr>), in : Dossier spécial 70 ans de l'aviation civile, p. « http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DGAC_AC-372_Enrichi.pdf » (19.11.15)
- IATA, *Unruly Passengers*, in : IATA (<http://www.iata.org>), p. « <https://www.iata.org/policy/pages/tokyo-convention.aspx> » (19.11.15)
- OACI, *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, in : Organisation de l'aviation civile internationale (<http://www.icao.int>), p. « http://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole_mu.pdf » (19.11.15)
- OACI, *Protocole portant amendement de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs fait à Montréal le 4 avril 2014*, in : Organisation de l'aviation civile internationale (<http://www.icao.int>), p. « http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Montreal_Prot_2014_FR.pdf » (19.11.15)
- K. PIERSON et al. , *Airline Passenger Misconduct : Management Implications for Physicians*, in : Ingentaconnect (<http://www.ingentaconnect.com>), p. « <http://docserver.ingentaconnect.com/deliver/connect/asma/00956562/v78n4/s1.pdf?expires=1448010550&id=83726179&titleid=8218&acname=Guest+User&checksum=D8CBA3D79DE8FC920002565AC4B4CBDD> » (19.11.15)
- S. RHODEN/ R. RALSTON/ E. M. INESON, *Cabin crew training to control disruptive airline passenger behavior : A cause for tourism concern ?*, in : Researchgate (<http://www.researchgate.com>) , Manchester Metropolitan University 2007, p. « http://www.researchgate.net/profile/Elizabeth_Ineson/publication/240186332_Cabin_crew_training_to_control_disruptive_airline_passenger_behavior_A_cause_for_tourism_concern/links/53fb960d0cf2dca8fffe7fc3.pdf » (19.11.15)
- P. ROLFE, « *Air rage* » : *Disruptive passengers. The Causes and the Cures*, in : Researchgate (<http://www.researchgate.com>), p. « http://www.researchgate.net/publication/242242008_Air_Rage_Disruptive_Passengers_The_Causes_and_the_Cures!_A_Masters_Degree_Dissertation » (19.11.15)

- J. SILVERSMITH, *Federal Criminal Charges Against Unruly Airline Passengers*, in : Thirdamendment (<http://www.thirdamendment.com>), p. « <http://www.thirdamendment.com/UnrulyPassengers.pdf> » (19.11.15)
- SKYBRARY, *Unruly Passengers*, in : Skybrary (<http://www.skybrary.aero>), p. « http://www.skybrary.aero/index.php/Unruly_Passengers » (19.11.15)
- SWISS INTERNATIONAL AIR LINES AG, *Article 07 : Refus et limitation de transport*, in : Swiss International Air Lines AG (<http://www.swiss.com>), p. « <http://www.swiss.com/ch/FR/informations-legales/conditions-de-transport/article-07> » (19.11.15)

I. Introduction :

Le fait avait défrayé la chronique il y a quelques années: Gérard Depardieu, incapable de refreiner une envie irrépressible, a uriné en dehors des toilettes à bord d'un avion Air France, au départ de Paris et à destination de Dublin, peu de temps avant la phase de décollage. L'appareil est aussitôt retourné à son parking afin de débarquer l'acteur, se retrouvant ainsi privé de voler à bord de cet avion. A la suite de cet incident, il semblerait que l'acteur ne s'est vu signifier aucune poursuite, ni aucune amende. Il serait assez intéressant de se pencher sur les facteurs contribuant à cet agissement. Est-ce qu'une consommation excessive d'alcool serait à l'origine d'un tel incident ? La petite histoire ne nous le confirme pas, mais il serait fort à parier que cela soit effectivement le cas, tant l'alcool est souvent la cause de ce type de comportement.

Le comportement adopté par le célèbre comédien français répond au nom de *the air rage* ou *unruly/disruptive passenger* en anglais, termes qui sont communément utilisés dans le langage de l'aviation et dont la traduction en français serait la rage de l'air et passager indiscipliné ou perturbateur. Ce genre d'événement ne constitue guère un cas isolé, il relève, au contraire, d'un phénomène grandissant et de plus en plus inquiétant depuis ces dernières années. En effet, une étude menée par l'Association internationale du transport aérien (en anglais *International Air Transport Association*) (=IATA) à l'aube des années 2000 rapporte que le nombre d'incidents à bord a quintuplé en l'espace de trois années : alors que nous dénombrions 1'132 cas reportés en 1994, l'année 1997 faisait état de 5'416 incidents enregistrés¹. Une enquête plus récente, toujours conduite sous l'initiative de IATA, confirme la montée exponentielle de comportements agressifs ou violents en vol, puisqu'il aurait été rapporté plus de 28'000 incidents entre 2007 et 2013².

Il y a pourtant un cadre juridique qui s'applique à ces actes, à savoir la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, plus connue sous la dénomination de convention de Tokyo de 1963. Cependant, l'augmentation croissante du nombre d'incidents témoigne de l'inefficacité de la convention à dissuader les passagers à adopter de tels comportements. C'est la raison pour laquelle la communauté internationale a

¹ BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, *Restructuration de l'aviation civile : conséquences pour la direction et le personnel*, in : Organisation internationale du Travail (<http://www.ilo.org>), Genève 2001, p. « http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2001/101B09_307_fren.pdf » (19.11.15), p. 77

² IATA, *Unruly Passengers*, in : IATA (<http://www.iata.org>), p. « <https://www.iata.org/policy/pages/tokyo-convention.aspx> » (19.11.15), § 1

apporté une mise à jour de la convention de Tokyo de 1963 par le protocole de Montréal adopté en avril 2014.

Or, quel était le régime mis en place par la convention de Tokyo de 1963 et sur quels éléments était-elle insatisfaisante ? Est-ce que certains ordres juridiques ont, de leur plein gré, pallié aux défauts de la convention de Tokyo de 1963 ? Quels sont les amendements apportés par le protocole de Montréal et peut-il être pleinement satisfaisant ? Telles sont les questions auxquelles ce mémoire de master aura pour vocation de répondre en présentant premièrement la définition, les causes et la prévention du comportement d'un *unruly/disruptive passenger*, deuxièmement en définissant le régime juridique mis en place par la convention de Tokyo de 1963, troisièmement en dressant les solutions apportées par l'ordre juridique américain pour pallier aux défauts la convention de Tokyo de 1963 et enfin nous terminerons par les amendements apportés par le protocole de Montréal de 2014 à la convention de Tokyo de 1963 ainsi que ses chances de succès.

II. Partie principale :

1. La définition, les causes et les mesures préventives en amont d'un comportement d'un *unruly/disruptive passenger*

a. La définition du comportement d'un *unruly/disruptive passenger* :

La sécurité est le maître mot dans le transport aérien. Toutes les compagnies aériennes se doivent de garantir la sécurité maximale à bord de leurs aéronefs³ et même les compagnies dites *low cost*, dont la ligne d'action est pourtant de rationaliser les coûts, ne peuvent pas lésiner sur les frais relatifs à la sécurité. Le rôle important attribué aux membres d'équipage dans la sauvegarde de la sécurité en vol n'est que très peu abordé dans la littérature académique et nous ne pouvons que le constater avec regret tant ils endossent une responsabilité accrue envers les milliers de passagers transportés chaque année. Il serait donc tout à fait intéressant de porter à notre connaissance la manière dont ces membres d'équipage sont formés pour faire face aux situations mettant en péril la sécurité à bord d'un aéronef et

³ B. J BERKLEY/ M. ALA, *Identifying and Controlling Threatening Airline Passengers*, in : Sciencedirect (<http://www.sciencedirect.com>), Cornell University 2001, p. « http://ac.els-cdn.com/S0010880401800410/1-s2.0-S0010880401800410-main.pdf?_tid=09e0b6de-8f78-11e5-a228-00000aab0f6c&acdnat=1448018322_5196a38a54b0d2ef38852329929f0b16 » (19.11.15), p. 6

partant, la sécurité des passagers⁴. Certes, le nombre d'incidents portant atteinte à la sécurité est faible en comparaison au nombre total de passagers transportés⁵, mais ils peuvent entraîner de sérieuses conséquences, allant du simple inconvénient occasionné aux autres passagers à des déroutements d'avions, ce qui implique des coûts importants aux compagnies aériennes en question⁶.

Or, le comportement d'un passager perturbateur ou indiscipliné peut parfaitement consister en un acte menaçant la sécurité aérienne et son rôle ne doit dès lors pas être négligé. L'annexe 17 à la convention relative à l'aviation civile internationale de 1944, aussi connue sous le nom de convention de Chicago de 1944, donne une définition précise du *disruptive passenger*⁷. Celui-ci est désigné comme étant « *a passenger who fails to respect the rules of conduct at an airport or on board an aircraft or to follow the instructions of the airport staff or crew members and thereby disturbs the good order and discipline at an airport or on board the aircraft* ». En d'autres termes, un passager perturbateur est un passager qui ne respecte pas les règles à bord d'un aéronef ou qui ne suit pas les instructions données par des agents d'aéroport ou membres d'équipage et qui, dès lors, met en péril le bon ordre et la discipline à bord d'un avion.

Il y a une légère différenciation qui doit être appréciée entre passager perturbateur/indiscipliné et la rage de l'air, les deux notions ne se recouvrant pas tout à fait. Le terme non spécifique de rage de l'air, ou *the air rage* en anglais, a été mis sous les feux de la rampe par les médias dans les années 1990 en référence à certains mauvais comportements adoptés par des passagers à bord⁸. La rage de l'air est la forme aggravée du comportement du

⁴ S. RHODEN/ R. RALSTON/ E. M. INESON, *Cabin crew training to control disruptive airline passenger behavior : A cause for tourism concern ?*, in : Researchgate (<http://www.researchgate.com>) , Manchester Metropolitan University 2007, p. « http://www.researchgate.net/profile/Elizabeth_Ineson/publication/240186332_Cabin_crew_training_to_control_disruptive_airline_passenger_behavior_A_cause_for_tourism_concern/links/53fb960d0cf2dca8fffe7fc3.pdf » (19.11.15), p. 538

⁵ B. J. BERKLEY/ M. ALA, *Identifying and Controlling Threatening Airline Passengers*, in : Sciencedirect (<http://www.sciencedirect.com>), Cornell University 2001, p. « http://ac.els-cdn.com/S0010880401800410/1-s2.0-S0010880401800410-main.pdf?_tid=09e0b6de-8f78-11e5-a228-00000aab0f6c&acdnat=1448018322_5196a38a54b0d2ef38852329929f0b16 » (19.11.15), p. 6

⁶ IATA, *Unruly Passengers*, in : IATA (<http://www.iata.org>), p. « <https://www.iata.org/policy/pages/tokyo-convention.aspx> » (19.11.15), § 2

⁷ SKYBRARY, *Unruly Passengers*, in : Skybrary (<http://www.skybrary.aero>), p. « http://www.skybrary.aero/index.php/Unruly_Passengers » (19.11.15), the causes

⁸ K. PIERSON et al. , *Airline Passenger Misconduct : Management Implications for Physicians*, in : Ingentaconnect (<http://www.ingentaconnect.com>), p. « <http://docserver.ingentaconnect.com/deliver/connect/asma/00956562/v78n4/s1.pdf?expires=1448010550&id=>

unruly/disruptive passenger. Elle se réfère à un comportement plus grave que celui qu'adopterait un passager perturbateur ou indiscipliné, mêlant en principe la violence⁹.

b. Les causes du comportement d'un *unruly/disruptive passenger* :

Plusieurs types de causes peuvent être à l'origine du comportement d'un passager perturbateur ou indiscipliné. La littérature dans le domaine classe les facteurs entraînant des actes violents ou agressifs en trois catégories : les facteurs inhérents au passager en question, les facteurs liés à l'environnement et les facteurs relatifs à l'aéroport/ la compagnie aérienne en question¹⁰. Comme tout périple par avion débute à l'aéroport, les premiers facteurs entrant en ligne de compte, chronologiquement parlant, sont ceux inhérents à l'aéroport et à la compagnie aérienne.

C'est dès le moment de l'achat du billet d'avion que le futur passager peut être conditionné à adopter un comportement indiscipliné. Le passager est induit en erreur par la politique commerciale et la stratégie de communication de la compagnie aérienne qui véhicule une image qui ne correspond guère à la réalité. En effet, bon nombre de publicités de transporteurs aériens mettent en scène une hôtesse de l'air charmante et souriante, un service à la clientèle irréprochable et partant, un passager ravi de voyager à bord de la compagnie aérienne en question. Or, le tableau dressé par ces annonces publicitaires est aux antipodes des réelles conditions de voyage.

Avant d'avoir pu rejoindre l'aéroport, le passager peut être soumis à un stress inhabituel. Effectivement, le chemin le menant à l'aéroport est souvent semé d'embûches, tels que des embouteillages inattendus, et cela ne présage rien de bon pour la suite des événements. Une fois arrivé à l'aéroport, le passager est souvent confronté à une attente interminable pour

83726179&titleid=8218&accname=Guest+User&checksum=D8CBA3D79DE8FC920002565AC4B4CBDD » (19.11.15), p. 361

⁹ S. RHODEN/ R. RALSTON/ E. M. INESON, *Cabin crew training to control disruptive airline passenger behavior : A cause for tourism concern ?*, in : Researchgate (<http://www.researchgate.com>) , Manchester Metropolitan University 2007, p. « http://www.researchgate.net/profile/Elizabeth_Ineson/publication/240186332_Cabin_crew_training_to_control_disruptive_airline_passenger_behavior_A_cause_for_tourism_concern/links/53fb960d0cf2dca8fffe7fc3.pdf » (19.11.15), p. 538

¹⁰ K. PIERSON et al. , *Airline Passenger Misconduct : Management Implications for Physicians*, in : Ingentaconnect (<http://www.ingentaconnect.com>), p. « <http://docserver.ingentaconnect.com/deliver/connect/asma/00956562/v78n4/s1.pdf?expires=1448010550&id=83726179&titleid=8218&accname=Guest+User&checksum=D8CBA3D79DE8FC920002565AC4B4CBDD> » (19.11.15), p. 362

l'enregistrement des bagages¹¹ et doit faire face à des agents d'escale peu professionnels et dont la formation laisse à désirer¹². Puis, il doit se soumettre à des contrôles d'immigration et de douane de plus en plus pointilleux. Le passager peut, par la suite, être frustré par l'annonce du retard de l'appareil et par le manque de précisions concernant ce retard¹³. A cela peut s'ajouter une bonne dose d'inquiétude due au fait que l'annonce du retard ou d'une quelconque autre information soit communiquée dans diverses langues, mais non pas dans la langue maternelle du passager en question¹⁴. Il ne faut pas oublier bon nombre d'autres éléments susceptibles de se produire et conduisant à un léger énervement : retrait des bagages à main en porte d'embarquement, connexions manquées, un surclassement non obtenu ou au contraire un *downgrade* inattendu, une mauvaise répartition des sièges à bord¹⁵, l'interdiction de fumer et des repas et boissons jugés décevants.

A ces nombreux facteurs relatifs à la structure même de l'aéroport et au service de la compagnie aérienne, s'ajoutent des facteurs liés à l'environnement et au cadre en général qui contribuent également au mal être des passagers. A titre d'exemple, nous pouvons citer la chaleur, le froid, le manque de climatisation et la mauvaise qualité de l'air. Dans la majorité des cas, la cabine ne correspond en aucun point pas aux attentes des passagers : une trop petite configuration, un manque d'intimité et une promiscuité non désirée, des sièges inconfortables¹⁶, des équipements mis à disposition du passager qui sont défectueux (siège qui

¹¹ BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, *Restructuration de l'aviation civile : conséquences pour la direction et le personnel*, in : Organisation internationale du Travail (<http://www.ilo.org>), Genève 2001, p. « http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2001/101B09_307_fren.pdf » (19.11.15), p. 76

¹² K. PIERSON et al. , *Airline Passenger Misconduct : Management Implications for Physicians*, in : Ingentaconnect (<http://www.ingentaconnect.com>), p. « <http://docserver.ingentaconnect.com/deliver/connect/asma/00956562/v78n4/s1.pdf?expires=1448010550&id=83726179&titleid=8218&accname=Guest+User&checksum=D8CBA3D79DE8FC920002565AC4B4CBDD> » (19.11.15), p. 362

¹³ SKYBRARY, *Unruly Passengers*, in : Skybrary (<http://www.skybrary.aero>), p. « http://www.skybrary.aero/index.php/Unruly_Passengers » (19.11.15), the causes

¹⁴ K. PIERSON et al. , *Airline Passenger Misconduct : Management Implications for Physicians*, in : Ingentaconnect (<http://www.ingentaconnect.com>), p. « <http://docserver.ingentaconnect.com/deliver/connect/asma/00956562/v78n4/s1.pdf?expires=1448010550&id=83726179&titleid=8218&accname=Guest+User&checksum=D8CBA3D79DE8FC920002565AC4B4CBDD> » (19.11.15), p. 362

¹⁵ B. J BERKLEY/ M. ALA, *Identifying and Controlling Threatening Airline Passengers*, in : Sciencedirect (<http://www.sciencedirect.com>), Cornell University 2001, p. « http://ac.els-cdn.com/S0010880401800410/1-s2.0-S0010880401800410-main.pdf?_tid=09e0b6de-8f78-11e5-a228-00000aab0f6c&acdnat=1448018322_5196a38a54b0d2ef38852329929f0b16 » (19.11.15), p. 13

¹⁶ K. PIERSON et al. , *Airline Passenger Misconduct : Management Implications for Physicians*, in : Ingentaconnect (<http://www.ingentaconnect.com>), p. « <http://docserver.ingentaconnect.com/deliver/connect/asma/00956562/v78n4/s1.pdf?expires=1448010550&id=83726179&titleid=8218&accname=Guest+User&checksum=D8CBA3D79DE8FC920002565AC4B4CBDD> » (19.11.15), p. 362

ne peut pas s'incliner, système de divertissement qui n'est pas en mesure de fonctionner) et un excès de bruit (des compagnons de voyage parlant fort, des bébés qui pleurent, etc)¹⁷.

La seule présence des facteurs présentés ci-dessus serait probablement insuffisante pour entraîner des comportements indisciplinés ou perturbateurs, toutefois leur influence ne doit pas être remise en cause pour autant. Les facteurs inhérents au passager et à la personnalité de ce dernier sont en réalité plus importants et plus influents que tous ces facteurs énumérés ci-dessus. Certains traits de personnalité du passager indiscipliné sont exacerbés dès lors qu'il s'apprête à prendre l'avion : il peut se montrer particulièrement impulsif¹⁸, il peut être terriblement angoissé et cela peut même se traduire par une peur de l'avion¹⁹. Si le passager perturbateur voyage pour affaires, la pression et l'enjeu du *business trip* peuvent entrer en ligne de compte et influencer son comportement²⁰. A cela peut bien évidemment s'ajouter une fatigue accrue en raison de déplacements successifs et des décalages horaires²¹.

Outre toutes ces causes potentielles présentées ci-dessus, la consommation excessive d'alcool demeure le facteur déclenchant la majorité des agissements des passagers perturbateurs²². En effet, le stress et l'anxiété provoqués par l'atmosphère de l'aéroport conduisent certains passagers à consommer de l'alcool²³, que cela soit avant même leur arrivée à l'aéroport ou

¹⁷ SKYBRARY, *Unruly Passengers*, in : Skybrary ([http:// www.skybrary.aero](http://www.skybrary.aero)), p. « http://www.skybrary.aero/index.php/Unruly_Passengers » (19.11.15), the causes

¹⁸ K. PIERSON et al. , *Airline Passenger Misconduct : Management Implications for Physicians*, in : Ingentaconnect (<http://www.ingentaconnect.com>), p. « <http://docserver.ingentaconnect.com/deliver/connect/asma/00956562/v78n4/s1.pdf?expires=1448010550&id=83726179&titleid=8218&accname=Guest+User&checksum=D8CBA3D79DE8FC920002565AC4B4CBDD> » (19.11.15), p. 362

¹⁹ SKYBRARY, *Unruly Passengers*, in : Skybrary ([http:// www.skybrary.aero](http://www.skybrary.aero)), p. « http://www.skybrary.aero/index.php/Unruly_Passengers » (19.11.15), the causes

²⁰ K. PIERSON et al. , *Airline Passenger Misconduct : Management Implications for Physicians*, in : Ingentaconnect (<http://www.ingentaconnect.com>), p. « <http://docserver.ingentaconnect.com/deliver/connect/asma/00956562/v78n4/s1.pdf?expires=1448010550&id=83726179&titleid=8218&accname=Guest+User&checksum=D8CBA3D79DE8FC920002565AC4B4CBDD> » (19.11.15), p. 362

²¹ BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, *Restructuration de l'aviation civile : conséquences pour la direction et le personnel*, in : Organisation internationale du Travail (<http://www.ilo.org>), Genève 2001, p. « http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2001/101B09_307_fren.pdf » (19.11.15), p. 76

²² SKYBRARY, *Unruly Passengers*, in : Skybrary ([http:// www.skybrary.aero](http://www.skybrary.aero)), p. « http://www.skybrary.aero/index.php/Unruly_Passengers » (19.11.15), the causes

²³ K. PIERSON et al. , *Airline Passenger Misconduct : Management Implications for Physicians*, in : Ingentaconnect (<http://www.ingentaconnect.com>), p. « <http://docserver.ingentaconnect.com/deliver/connect/asma/00956562/v78n4/s1.pdf?expires=1448010550&id=83726179&titleid=8218&accname=Guest+User&checksum=D8CBA3D79DE8FC920002565AC4B4CBDD> » (19.11.15), p. 362

dans les salons de l'aéroport²⁴. Par ailleurs, une prise abusive de médicaments parallèle à la consommation d'alcool peut expliquer en grande partie la gravité de certains actes commis à bord²⁵.

En résumé, aucune de ces causes n'est à négliger quand il s'agit d'expliquer la tendance de plus en plus grandissante de comportements indisciplinés ou perturbateurs à bord.

Le rôle de ces facteurs n'est pas seulement d'indiquer les raisons qui peuvent conduire un passager lambda à adopter des comportements dissipés, mais également à aider le personnel, que cela soit les agents d'escale ou les membres d'équipage, à identifier au mieux les passagers qui sont susceptibles de causer des problèmes à bord. Si un passager est irrité pour l'une des diverses raisons exposées ci-dessus, cela se traduira indubitablement par des signes que les agents d'escale ou les membres d'équipage n'auront pas de mal à interpréter et à reporter le plus tôt possible afin d'éviter toute complication ultérieure. La prochaine partie aura justement pour tâche de présenter toutes les mesures préventives possibles qui peuvent être entreprises au cours de toutes les étapes précédant un vol.

c. Les mesures préventives à entreprendre en amont du comportement d'un unruly/disruptive passenger:

La prévention est possible dès lors que le passager se présente au comptoir d'enregistrement afin de procéder aux formalités de *check-in*. Cela constitue, pour ainsi dire, le premier contact qui puisse être établi dans l'enceinte de l'aéroport et qui, de ce fait, peut être déterminant pour déceler les premiers indices. En conséquence, les agents d'escale devraient être incités à identifier et déclarer tout passager dont le comportement serait susceptible de nuire. Dans l'hypothèse où le passager serait tellement désobéissant que la seule solution serait de refuser de lui émettre une carte d'embarquement, des *Airline Duty Manager* ou des *Service Manager* pourraient venir en aide aux agents d'escale afin que la décision de refus ait une meilleure

²⁴ B. J. BERKLEY/ M. ALA, *Identifying and Controlling Threatening Airline Passengers*, in : Sciencedirect (<http://www.sciencedirect.com>), Cornell University 2001, p. « http://ac.els-cdn.com/S0010880401800410/1-s2.0-S0010880401800410-main.pdf?_tid=09e0b6de-8f78-11e5-a228-00000aab0f6c&acdnat=1448018322_5196a38a54b0d2ef38852329929f0b16 » (19.11.15), p. 14

²⁵ K. PIERSON et al. , *Airline Passenger Misconduct: Management Implications for Physicians*, in : Ingentaconnect (<http://www.ingentaconnect.com>), p. « <http://docserver.ingentaconnect.com/deliver/connect/asma/00956562/v78n4/s1.pdf?expires=1448010550&id=83726179&titleid=8218&accname=Guest+User&checksum=D8CBA3D79DE8FC920002565AC4B4CBDD> » (19.11.15), p. 362

assise²⁶. En revanche, si le passager présente encore de faibles indices, il pourra être autorisé à voyager, mais les agents d'escale seront alors encouragés à communiquer des détails au personnel en porte d'embarquement. Ce dernier pourra alors vérifier en temps voulu l'évolution du comportement du passager dont il est question avant l'embarquement. Le personnel de l'aéroport peut être soutenu dans cette tâche par d'autres passagers qui, spontanément, peuvent venir rapporter des comportements indisciplinés. En effet, les passagers ont généralement plus de temps à leur disposition que le personnel de l'aéroport pour observer tout comportement qui leur semblerait poser un éventuel problème. De plus, de nombreuses compagnies ont déjà mis sur pied une politique de distribution de tracts informant les passagers de l'importance de reporter tout comportement constituant une éventuelle menace, que cela soit par le biais de *hotlines* ou autre²⁷.

Dans certains pays, des mesures préventives peuvent même être entreprises lors du contrôle de sûreté et c'est notamment le cas du Canada. *The Canadian Air Transport Security Authority* a mis en place une politique du *Zero Tolerance Unruly passenger* dont l'objectif est d'appréhender des passagers dont le comportement est indiscipliné ou perturbateur au moment de son passage au contrôle de sécurité. Cette politique a été mise en place en réaction au nombre croissant de passagers dont le comportement laissait de plus en plus à désirer lors du passage de sûreté. Cela permet ainsi d'éviter que ces passagers ne menacent par la suite la sécurité des membres d'équipage ou de leurs copassagers²⁸.

Une certaine durée peut généralement s'écouler entre l'enregistrement d'un passager, le passage par le contrôle de sûreté et l'embarquement. Jusqu'à l'embarquement, le passager peut avoir largement eu le temps de consommer excessivement de l'alcool et de se présenter dans un état critique en porte d'embarquement. Des facteurs externes tels que l'annonce d'un retard pour des raisons techniques ou météorologiques peuvent pousser la frustration à son paroxysme. Il revient donc au personnel en porte d'embarquement de prêter attention aux

²⁶ SKYBRARY, *Unruly Passengers*, in : Skybrary ([http:// www.skybrary.aero](http://www.skybrary.aero)), p. « http://www.skybrary.aero/index.php/Unruly_Passengers » (19.11.15), prevention

²⁷ B. J BERKLEY/ M. ALA, *Identifying and Controlling Threatening Airline Passengers*, in : Sciencedirect (<http://www.sciencedirect.com>), Cornell University 2001, p. « http://ac.els-cdn.com/S0010880401800410/1-s2.0-S0010880401800410-main.pdf?_tid=09e0b6de-8f78-11e5-a228-00000aab0f6c&acdnat=1448018322_5196a38a54b0d2ef38852329929f0b16 » (19.11.15), p. 11

²⁸ SKYBRARY, *Unruly Passengers*, in : Skybrary ([http:// www.skybrary.aero](http://www.skybrary.aero)), p. « http://www.skybrary.aero/index.php/Unruly_Passengers » (19.11.15), prevention

passagers se présentant devant eux et de prendre toutes les précautions nécessaires²⁹. Cependant, cette tâche n'est pas aisée pour les agents présents en porte d'embarquement. En effet, pour que cette mission soit menée à bien, il faudrait que les agents soient plus nombreux en porte d'embarquement, qu'ils aient du temps à leur disposition afin de procéder aux vérifications nécessaires, qu'ils soient formés et expérimentés pour ce faire et il faut, en dernier lieu, qu'ils aient un certain soutien de la part de leurs *Managers*. Tout problème identifié en amont et pouvant être résolu avant l'embarquement ne peut être que bénéfique, car cela permet à la compagnie aérienne d'éviter les conséquences liées à un comportement *unruly/disruptive* à bord, telles que d'éventuelles blessures ou traumatismes causé(e)s sur les passagers ou membres d'équipage, l'éventuel déroutement de l'avion et les coûts associés à cela. De ce fait, le temps à disposition du personnel en porte d'embarquement est essentiel afin de préserver au mieux la sécurité et un retard engendré par l'évaluation d'un passager potentiellement indiscipliné ou perturbateur ne doit pas être mis sur le compte de l'agent en porte d'embarquement³⁰.

Dans le cas où le personnel en porte d'embarquement décide de refuser l'embarquement à un passager, dont les agissements font émettre quelques doutes sur la réalisation des conditions de transport, la compagnie aérienne ne pourrait pas être poursuivie par le passager auquel l'embarquement a été dénié. En effet, un passager ne peut être autorisé à voyager que sur la base d'un accord. Cet accord est un contrat de transport valablement conclu entre la compagnie aérienne et chaque passager. Or, les contrats de transport des compagnies aériennes contiennent presque toujours une clause d'après laquelle elles s'autorisent le droit de refuser l'embarquement à un passager qui présenterait un risque pour la sécurité des membres d'équipage ou des autres passagers à bord. De telles conditions générales protègent les compagnies aériennes de poursuites judiciaires pour inexécution du contrat³¹. A titre d'exemple, nous pouvons citer les conditions générales de la compagnie aérienne *Swiss* dont l'article 7, refus et limitation de transport, est libellé de la manière suivante :

²⁹ SKYBRARY, *Unruly Passengers*, in : Skybrary ([http:// www.skybrary.aero](http://www.skybrary.aero)), p. « http://www.skybrary.aero/index.php/Unruly_Passengers » (19.11.15), prevention

³⁰ B. J BERKLEY/ M. ALA, *Identifying and Controlling Threatening Airline Passengers*, in : Sciencedirect (<http://www.sciencedirect.com>), Cornell University 2001, p. « http://ac.els-cdn.com/S0010880401800410/1-s2.0-S0010880401800410-main.pdf?_tid=09e0b6de-8f78-11e5-a228-00000aab0f6c&acdnt=1448018322_5196a38a54b0d2ef38852329929f0b16 » (19.11.15), p. 11 s.

³¹ B. J BERKLEY/ M. ALA, *Identifying and Controlling Threatening Airline Passengers*, in : Sciencedirect (<http://www.sciencedirect.com>), Cornell University 2001, p. « http://ac.els-cdn.com/S0010880401800410/1-s2.0-S0010880401800410-main.pdf?_tid=09e0b6de-8f78-11e5-a228-00000aab0f6c&acdnt=1448018322_5196a38a54b0d2ef38852329929f0b16 » (19.11.15), p. 9 s.

« Nous pouvons également refuser de vous transporter ou de transporter vos Bagages si une ou plusieurs des conditions suivantes se produisent ou pourraient, selon notre légitime appréciation, se produire :

- a. cette mesure s'impose afin de se conformer aux lois, règlements ou autres dispositions officielles en vigueur.
- b. votre transport ou le transport de votre Bagage pourraient sérieusement mettre en danger la sécurité, la santé, le confort ou la commodité des autres Passagers ou de l'équipage.
- c. votre état physique ou mental, y compris un état causé par la consommation d'alcool ou la prise de drogues ou de médicaments, présente un risque voire un danger pour vous-même, les autres Passagers, l'équipage ou encore des biens »³².

Si d'aventure un passager dissipé parvient à passer entre les mailles du filet du personnel en porte d'embarquement, une dernière intervention préventive demeure toujours possible avant la fermeture des portes de l'appareil. Effectivement, lors de l'embarquement des passagers, *stewards* et hôtesses de l'air sont sur le pied de guerre et observent attentivement les faits et gestes susceptibles de retenir leur attention. L'équipage doit être particulièrement attentif aux signes de nervosité, d'ébriété et d'irascibilité. Si un passager présente l'un de ces signes, le personnel de cabine se doit d'ouvrir le dialogue avec celui-là en vue de calmer la situation et d'obtenir la coopération du passager en question. Si, en revanche, la discussion entre les membres d'équipage et le passager irrité n'aboutit pas et entraîne l'escalade du conflit et si l'appareil se trouve toujours au sol, alors l'option la plus envisageable est de débarquer le passager dont il est question ainsi que son ou ses bagages³³.

Toutes les hypothèses abordées ci-dessus peuvent valablement faire l'objet de mesures préventives, soit en vue d'anticiper tout incident susceptible de se produire à bord. Toutefois, si un passager présente des indices d'irascibilité ou d'irritabilité en cours de vol, quel est le comportement que doit adopter le personnel de cabine afin d'éviter au maximum des conséquences dommageables ? Depuis les années 1990, plusieurs grandes compagnies

³² SWISS INTERNATIONAL AIR LINES AG, *Article 07 : Refus et limitation de transport*, in : Swiss International Air Lines AG (<http://www.swiss.com>), p. « <http://www.swiss.com/ch/FR/informations-legales/conditions-de-transport/article-07> » (19.11.15)

³³ SKYBRARY, *Unruly Passengers*, in : Skybrary (<http://www.skybrary.aero>), p. « http://www.skybrary.aero/index.php/Unruly_Passengers » (19.11.15), prevention

aériennes ont investi dans la formation de leur personnel de cabine afin que celui-ci puisse convenablement faire face à des situations pouvant mettre en péril leur sécurité ainsi que la sécurité des autres passagers à bord. Une étude menée par la *London Guildhall University* dans les années 2000 démontre que deux tiers de membres d'équipage sondés reçoivent des cours de formation dispensés par la compagnie aérienne qui les engage et dont le but est de les aider à gérer au mieux les actes violents ou agressifs perpétrés à bord. Les agents de bord sont plus nombreux que les pilotes à suivre cette formation : 60% des sondés sont des *stewards* ou des hôtesse de l'air contre 44% de pilotes. De nombreuses compagnies aériennes membres de IATA investissent dans le suivi de la victime et l'intègrent dans leurs programmes d'assistance au personnel. En effet, des traumatismes psychologiques post-agression à bord se révèlent parfois plus importants à prendre en main³⁴.

En plus des compagnies aériennes, nous pouvons citer d'autres acteurs agissant dans la prévention et l'enseignement de la prise en charge d'un passager *unruly/disruptive*, notamment IATA. En effet, IATA publie des directives à l'intention des compagnies aériennes sur la manière dont elles peuvent empêcher qu'un comportement perturbateur ou indiscipliné ne se produise à bord, ainsi que sur la manière dont elles peuvent gérer ces incidents s'ils interviennent³⁵. L'autre cheval de bataille de IATA était la réforme du cadre juridique s'appliquant aux actes des passagers perturbateurs ou indisciplinés, à savoir la convention de Tokyo de 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, afin que tous les Etats membres puissent disposer des pouvoirs juridiques nécessaires pour appréhender un passager perturbateur ou indiscipliné. Le souhait de IATA était de rendre la version reformée de la convention de Tokyo de 1963 pleinement dissuasive. Nous verrons dans la quatrième partie que cette révision a désormais été réalisée, raison pour laquelle nous évoquons les projets de IATA au passé³⁶.

La prévention en amont des comportements agressifs ou violents survenant en vol ne peut être menée à bien que si elle englobe le processus dans son entier, c'est-à-dire depuis l'arrivée du passager à l'aéroport de son point d'origine jusqu'à son départ de l'aéroport de son lieu de

³⁴ BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, *Restructuration de l'aviation civile : conséquences pour la direction et le personnel*, in : Organisation internationale du Travail (<http://www.ilo.org>), Genève 2001, p. « http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2001/101B09_307_fren.pdf » (19.11.15), p. 79

³⁵ IATA, *Unruly Passengers*, in : IATA (<http://www.iata.org>), p. « <https://www.iata.org/policy/pages/tokyo-convention.aspx> » (19.11.15), § 4

³⁶ IATA, *Unruly Passengers*, in : IATA (<http://www.iata.org>), p. « <https://www.iata.org/policy/pages/tokyo-convention.aspx> » (19.11.15), § 5

destination. De ce fait, plusieurs juridictions sont susceptibles d'exercer leur compétence et, par conséquent, le besoin de coordination et de harmonisation est indispensable. Une harmonisation sur le plan juridique serait vaine si les acteurs du secteur (industrie, voyageurs, organisations internationales, gouvernements, médias, etc) ne travaillaient pas ensemble et ne se coordonnaient pas. Un engagement de tous à tous les niveaux est essentiel pour lutter contre ces agissements à bord³⁷. Tel était le but de la convention de Tokyo de 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs dont la mission était de répondre à ce besoin de harmonisation sur le plan juridique. Est-elle parvenue pour autant ? A cette interrogation sera apportée une réponse dans la deuxième partie du présent mémoire de master, à savoir le régime juridique mis en place par la convention de Tokyo de 1963.

2. Le régime juridique mis en place par la convention de Tokyo de 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs :

Cette deuxième partie du présent mémoire de master a pour but de mettre en lumière, dans un premier temps, le processus qui a conduit à l'élaboration, puis à l'adoption de la convention de Tokyo de 1963. Puis nous aborderons le champ d'application de la convention et enfin nous terminerons par la compétence pénale mise en place dans la convention de Tokyo.

a. Le processus qui a conduit à l'élaboration et à l'adoption de la convention de Tokyo de 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs :

Les infractions pénales commises à bord des aéronefs n'ont pas toujours été au centre des préoccupations, tout particulièrement lors des prémices de l'aviation. Certains Etats, à l'instar de la Grande-Bretagne et des Etats d'Unis d'Amérique, ont dressé un cadre juridique en vue d'appréhender des actes commis en vol. L'Organisation de l'aviation civile internationale (=OACI) a rapidement pris la mesure de la situation et ce, peu de temps après avoir été mise sur pied³⁸. L'OACI a établi en 1950 un comité juridique dont l'objet d'étude était le « statut juridique de l'aéronef ». Six ans plus tard, à savoir en 1956, l'OACI a décidé

³⁷ BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, *Restructuration de l'aviation civile : conséquences pour la direction et le personnel*, in : Organisation internationale du Travail (<http://www.ilo.org>), Genève 2001, p. « http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2001/101B09_307_fren.pdf » (19.11.15), p. 79

³⁸ P. LARSEN/ J. SWEENEY/ J. GILLICK, *Aviation law : cases, laws and related sources*, 1^{ère} éd, Transnational Publishers, Ardsley 2006, p. 75

de circonscrire l'étude de son comité juridique aux infractions pénales commises à bord des aéronefs. Investi de cette tâche et souhaitant mener à bien sa mission, le comité juridique de l'OACI s'est réuni à plusieurs reprises, en 1959 à Munich et en 1962 à Rome. Ces diverses réunions ont porté leurs fruits, puisque chacune d'entre elles a vu naître un projet de convention. Fort de ce succès, le comité juridique de l'OACI a prévu une conférence internationale de droit aérien dans l'objectif de soumettre l'ensemble de ses travaux. Cette conférence internationale s'est tenue à Tokyo le 20 août 1963 à laquelle ont participé soixante et un Etats et cinq organisations internationales. C'est au cours de cette conférence internationale à Tokyo qu'a été adoptée la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, plus communément appelée convention de Tokyo de part le lieu de son adoption. Cette dernière a été directement signée par les représentants de seize Etats le 14 septembre 1963³⁹. Cependant, douze ratifications étaient nécessaires pour que la convention entre en vigueur. Ce n'est que le 4 décembre 1969 qu'elle prend effet grâce à la douzième ratification par les Etats-Unis d'Amérique⁴⁰. L'augmentation de cas de capture illicite d'aéronefs, l'un des trois objets de la convention de Tokyo, a très probablement contribué à l'entrée en vigueur de cette convention, car à défaut, elle serait très probablement tombée dans l'oubli⁴¹.

b. Le champ d'application de la convention de Tokyo de 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs :

Avant de détailler le contenu du champ d'application de la convention, il est à noter que la convention de Tokyo de 1963 ne prévoit aucune peine et ne contient dès lors pas de liste d'actes incriminés. Cela n'était d'ailleurs pas le souhait de l'OACI, dont le comité juridique a mené les travaux qui ont ensuite donné naissance à la convention. En effet, il faut distinguer les infractions *sui generis*, propres au droit aérien, des infractions de droit commun qui sont commises à bord d'un aéronef. Une infraction *sui generis*, à l'instar de la capture illicite d'aéronefs, peut être réglée au niveau international et rien n'empêche qu'un système de peines et d'incriminations puisse appréhender ces actes. Il est même souhaitable que des règles de droit matériel soit établies afin de réprimer de manière efficace de telles infractions de droit aérien. En revanche, si nous avons affaire à une infraction de droit commun qui est commise à

³⁹ P. RICHARD, *La convention de Tokyo : étude de la Convention de Tokyo relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, Lausanne 1971, p. 11

⁴⁰ P. LARSEN/ J. SWEENEY/ J. GILLICK, *op. cit.*, p. 76

⁴¹ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 12

bord d'un aéronef, rien ne justifie qu'elle soit réglée de manière différente au seul motif qu'elle ait été perpétrée en vol, l'infraction ne change pas de nature. De ce fait, il revient aux Etats d'assurer la répression de tels actes de droit commun survenant à bord. Dès lors, il est tout à fait normal que la convention de Tokyo ne prévoit ni de liste d'actes incriminés et ni de peines, puisqu'elle ne s'applique qu'à des infractions de droit commun, à savoir des infractions pénales en général⁴².

Du point de vue du contenu, la convention de Tokyo contient sept titres qui abordent le champ d'application (art 1 et 2), la compétence des Etats (art 3 et 4), les pouvoirs du commandant d'aéronef (art 5 à 10), la capture illicite d'aéronefs (art 11), les pouvoirs et obligations des Etats (art 12 à 15), les autres dispositions (art 16 à 18) et les dispositions protocolaires (art 19 à 26)⁴³.

La convention de Tokyo se concentre en particulier sur trois thématiques :

- 1) elle met en place des règles de compétence pénale que nous étudierons dans la suite du présent mémoire de master.
- 2) elle met au profit du commandant d'aéronef un certain nombre de pouvoirs en cas d'infractions ou d'actes compromettant le bon ordre ou la sécurité à bord.
- 3) elle prévoit certaines mesures conservatoires à l'art 11 en cas de capture illicite d'aéronefs⁴⁴.

A l'instar de tous les traités internationaux, le texte de la convention de Tokyo résulte d'un compromis et il subsiste dès lors des lacunes. La convention de Tokyo met en place un régime d'autant plus lacunaire qu'elle traite d'un domaine qui est cher aux Etats, à savoir le droit pénal. En effet, les Etats restent très attachés à leurs prérogatives en matière de droit pénal et dès lors, le texte résultant de la conférence à Tokyo ne pouvait répondre à l'entière satisfaction de la communauté internationale⁴⁵.

L'art 1 § 1 al. a et b de la convention de Tokyo est libellé en ces termes :

« La présente Convention s'applique :

- a) aux infractions aux lois pénales ;

⁴² P. RICHARD, *op. cit.*, p. 12

⁴³ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 12 s.

⁴⁴ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 13

⁴⁵ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 13

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

Lors des travaux qui ont conduit à l'adoption de la présente convention, les délégations étatiques présentes à la conférence de Tokyo ont particulièrement eu du mal à trouver un accord sur l'art 1 § 1 al. a de la convention, à savoir sur les infractions pénales. Tout l'enjeu consistait à déterminer la nécessité ou la non nécessité de définir la notion d'infraction pénale⁴⁶.

Plusieurs propositions de définition surgirent lors des débats entre délégués. Certains d'entre eux se sont demandés s'il était nécessaire de préciser de quel type d'infraction il s'agissait, à savoir d'infractions aux lois de l'Etat d'immatriculation, aux lois de tous les Etats contractants ou aux lois de tous les Etats, qu'ils soient contractants ou non. Certaines délégations étaient d'avis qu'il ne pouvait s'agir que d'infractions aux lois de l'Etat d'immatriculation. Cette volonté de clarifier les infractions aux lois pénales révèle en réalité la crainte des Etats de devoir appliquer le droit pénal d'un autre Etat. D'autres délégations s'opposèrent à une telle précision dans la mesure où d'autres dispositions de la convention renvoyaient à d'autres lois que celles de l'Etat d'immatriculation⁴⁷. Ainsi, délimiter la notion d'infractions aux lois pénales aux seules lois de l'Etat d'immatriculation semblait vouer à l'échec.

Les Etats-Unis ont émis une proposition qui avait le mérite de se détacher de toutes les autres. Selon la délégation américaine, il fallait entendre par infractions aux lois pénales « des actes qui, infractions ou non, menacent la sécurité de l'aéronef, ou des personnes ou des biens à bord ». Cette définition présentait l'avantage, selon les Etats-Unis, d'être en conformité avec les buts et objectifs de l'OACI, c'est-à-dire la sécurité du transport aérien⁴⁸. Néanmoins, ce projet ne recueillit pas la faveur des autres délégations. Ces dernières émirent plusieurs objections : premièrement, une certaine incertitude planerait sur les éléments constitutifs d'une infraction menaçant la sécurité ou non. Comment déterminer, dans un cas d'espèce, si un acte ou une infraction met réellement la sécurité en péril ? La réponse à cette question implique une appréciation de la situation d'ordre plus subjectif qu'objectif et peut, de ce fait, rendre l'interprétation plus complexe. Seule l'intervention du juge permettra de trancher la

⁴⁶ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 17

⁴⁷ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 19

⁴⁸ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 20

question lors d'une action en justice. La délégation suisse a ajouté de plus, à juste titre, qu'une même infraction peut à la fois constituer une menace à la sécurité et à la fois ne pas mettre en danger la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, car un élément de fait secondaire peut intervenir. Cela ne postulerait en aucun cas pour une certaine sécurité juridique⁴⁹. En outre, cette définition peut paraître, de prime abord, avantageuse pour le commandant de bord, par hypothèse sans formation juridique, mais en réalité elle ne lui est d'aucun secours. Effectivement, il revient ultimement au juge de déterminer si l'infraction ou l'acte a constitué une menace à la sécurité. Or, si l'appréciation de l'infraction par le commandant de bord n'est pas confirmée par l'avis du juge, le commandant de bord ne pourra pas être mis au bénéfice de l'exonération de responsabilité (art 10 de la convention de Tokyo)⁵⁰. Finalement, la proposition de définition des Etats-Unis a été rejetée.

Les délégations ont également émis l'idée de limiter la définition aux infractions graves, plus précisément aux infractions punissables d'une peine privative de liberté. Cette définition ne pouvait pas non plus être pleinement satisfaisante. Cela aurait à nouveau porté préjudice au commandant de bord qui, sans connaissances juridiques, n'aurait pas pu l'appliquer à bon escient. Par ailleurs, une infraction peut être punissable d'une peine privative dans un certain ordre juridique, mais non pas dans un autre⁵¹.

En guise de conclusion, chercher une définition aux infractions pénales ne fut pas une tâche facile. Les délégations se sont vite rendues compte que cette définition, pouvant aussi bien avoir une incidence sur la notion de compétence juridictionnelle que sur les pouvoirs du commandant, ne pouvait pas pleinement correspondre à l'un et à l'autre de ces deux domaines. De plus, la définition à retenir devait dépendre de la compétence. Si la convention de Tokyo avait eu un champ d'application étroit, alors la compétence aurait très certainement été étroitement définie, les Etats n'étant d'accord de procéder à des changements dans leur ordre juridique que s'ils ont la certitude que cela se limite à un certain nombre de cas précis. A l'inverse, avec un champ d'application plus large, la portée de la convention s'accroît également. A cela s'ajoute le fait qu'aucune des propositions de définition ne prêtait main forte au commandant de bord et ne semblait être d'application simple devant les tribunaux. C'est ainsi que, pour toutes ces raisons exposées ci-dessus, il a été jugé préférable de renoncer

⁴⁹ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 21

⁵⁰ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 21

⁵¹ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 22 s.

à définir les infractions pénales, car aucune des propositions ne s'était réellement révélée utile⁵².

Contrairement à l'art 1 § 1 let. a de la convention de Tokyo, la portée de l'art 1 § 1 let. b est plus claire et plus précise. Les actes qui sont visés dans cette disposition peuvent être répartis en trois catégories :

- 1) Il y a tout d'abord les actes qui compromettent la sécurité, soit de l'aéronef, soit des passagers à bord, soit des biens à bord. Ces trois conditions sont alternatives, en ce sens qu'il suffit que l'une d'entre elles soit réalisée pour que la convention s'applique à l'acte en question.
- 2) Puis, il y a les actes qui peuvent compromettre la sécurité de l'aéronef, des passagers à bord ou des biens à bord. Il suffit de prouver que l'acte était à même de menacer la sécurité, il n'est pas nécessaire que la sécurité ait réellement été menacée pour que la disposition trouve application⁵³.
- 3) Finalement, il y a les actes qui compromettent le bon ordre et la discipline à bord de l'aéronef. A l'inverse des deux hypothèses précédentes, cette double condition doit être remplie dans le cas d'espèce pour que la présente convention puisse s'appliquer. Il faut que l'acte en question compromette à la fois le bon ordre et la discipline à bord, il ne suffit pas de rendre vraisemblable que l'acte compromettrait le bon ordre et la discipline à bord. Le critère à utiliser est purement objectif.

La présence de ces actes est justifiée par le fait que, en plus de traiter de la compétence juridictionnelle, la convention de Tokyo détermine également les pouvoirs du commandant de bord ou les pouvoirs et obligations des Etats contractants. Or, le but même d'attribuer des pouvoirs au commandant de bord est de lui permettre d'assurer une plus grande sécurité à bord de l'aéronef et personne d'autre n'est plus à même d'endosser ce rôle. Ainsi, le commandant de bord peut intervenir à l'encontre d'actes qui, constituant des infractions non, peuvent présenter un danger pour la sécurité ou pour le bon ordre et la discipline à bord. Contrairement aux infractions pénales, cette disposition a au moins le mérite d'être pleinement compréhensible par le commandant de bord. Ce dernier, n'étant pas de formation juridique, peut plus facilement déterminer quand un acte compromet ou peut compromettre la

⁵² P. RICHARD, *op. cit.*, p. 17 s.

⁵³ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 27

sécurité. Dès lors, il hésitera moins à intervenir et ce, sans avoir à craindre qu'on le poursuive en responsabilité lors d'éventuelles futures poursuites en justice⁵⁴.

c. La compétence pénale dans la convention de Tokyo de 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs :

Le cœur des débats, lors de la conférence à Tokyo en 1963, fut indéniablement la détermination de la compétence pénale de la convention. Il faut dire que le droit aérien présente des particularités dont il faut prendre en compte. Appliquer les règles classiques de compétence en matière de droit pénal est quasiment impossible en droit aérien. La compétence territoriale, telle qu'elle est exercée en droit commun, ne pourrait être transposée telle quelle en droit aérien que lorsque la commission d'une infraction a eu lieu alors que l'aéronef est encore au sol. C'est la seule hypothèse où le principe territorial peut être appliqué sans difficulté dans le cadre du transport aérien et il s'y applique par ailleurs au même titre qu'à une infraction commise au sein de n'importe quel véhicule se déplaçant au sol. Mais dès lors que l'aéronef est en vol, l'application de la compétence territoriale atteint ses limites et ne peut dès lors être possible. Premièrement, les aéronefs peuvent longuement survoler des espaces échappant à toute souveraineté, notamment au-dessus de la haute mer. Deuxièmement, en raison de la vitesse que peuvent atteindre les aéronefs et partant, de leur capacité à traverser en un court laps de temps plusieurs frontières, il peut être extrêmement difficile de connaître la position exacte de l'aéronef au moment de la commission de l'infraction. Troisièmement, et bien que l'art 1 de la convention de Chicago de 1944 reconnaisse à tout Etat la souveraineté au-dessus de son territoire, nous remarquons que l'Etat sous-jacent peut être peu enclin à poursuivre l'auteur de l'infraction commise à bord, car il est bien moins concerné par des actes survenus à bord d'un aéronef en vol au-dessus de son territoire que par des actes survenus sur son sol. Par conséquent, il y aura une faible probabilité pour que l'Etat sous-jacent revendique sa compétence pénale et poursuive l'auteur de l'infraction en raison de son manque d'intérêt pour les faits. Enfin, et contrairement à l'Etat sous-jacent, l'Etat d'immatriculation pourra plus certainement avoir un intérêt à poursuivre l'auteur de l'infraction perpétrée à bord de son aéronef⁵⁵.

⁵⁴ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 28

⁵⁵ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 57 s.

Force est de constater, d'après les raisons exposées ci-dessus, qu'ancrer la compétence territoriale dans la convention de Tokyo n'était pas la solution idéale. Il fallait donc déterminer d'autres chefs de compétence plus adaptés à la réalité du transport aérien. Nous pouvons citer quatre types de compétences qui présentent tous des avantages et des inconvénients.

Tout d'abord, la compétence de l'Etat d'immatriculation présente l'avantage de répondre à plusieurs problématiques résultant de l'activité de la navigation aérienne. En effet, il ne serait pas nécessaire de déterminer la localisation de l'aéronef dans un Etat déterminé au moment de l'infraction. Au contraire, l'Etat d'immatriculation est toujours connu, aucun doute concernant la compétence ne peut entrer en ligne de compte. Par ailleurs, l'Etat d'immatriculation aura un plus grand intérêt à condamner des actes survenant à bord de l'un de ses aéronefs. Enfin, tous les passagers à bord resteraient soumis au seul et même système juridique au cours de toute la durée du vol, ce qui permet de garantir la sécurité juridique. Cependant, l'Etat d'immatriculation ne sera pas obligatoirement, et dans tous les cas, intéressé à faire usage de ses prérogatives. En outre, en cas d'escale dans un autre Etat, l'auteur de l'infraction pourrait être amené à quitter l'aéronef et rester sur le territoire de cet Etat. Dans cette hypothèse, pour que la compétence de l'Etat d'immatriculation soit pleinement exercée, il faudrait prévoir une obligation d'extradition en parallèle de la compétence à l'Etat d'immatriculation au sein même de la convention de Tokyo. A défaut d'une telle obligation, le système serait inefficace. Par ailleurs, et à supposer que l'auteur de l'infraction reste à bord de l'aéronef lors de l'escale, le commandant de bord devrait dans tous les cas le délivrer aux autorités de l'Etat d'immatriculation, ce qui peut poser certains problèmes, notamment quand l'aéronef se retrouve à plusieurs milliers de kilomètres de son Etat d'immatriculation. A tout cela s'ajoute le fait que la compétence de l'Etat d'immatriculation rentre directement en conflit avec la reconnaissance, par le droit international, de la souveraineté au-dessus de l'espace aérien de l'Etat survolé⁵⁶.

A ce propos, est-ce que reconnaître la compétence de l'Etat survolé ou sous-jacent répondrait de manière plus satisfaisante à la problématique de la poursuite d'infractions en droit aérien ? Comme nous venons de le voir, la compétence de l'Etat sous-jacent respecterait du moins le principe de souveraineté reconnu à tous les Etats sur leur espace aérien. En revanche, et

⁵⁶ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 59 s.

malgré cet avantage indéniable, cette compétence présente plus de points négatifs que positifs. Premièrement, en raison de la capacité de l'aéronef à franchir plusieurs espaces aériens en peu de temps, les passagers ne sauraient jamais précisément à quel ordre juridique ils sont soumis, ce qui ne favorise aucunement la sécurité juridique. A cela s'ajoute l'impossibilité de déterminer parfois avec exactitude le lieu de commission de l'infraction, ce qui nuit d'avantage à la sécurité juridique et à la prévisibilité du droit. De plus, des infractions commises au-dessus de certains territoires, tels que la haute-mer ou les territoires non soumis à une souveraineté étatique, échapperaient à la compétence de l'Etat sous-jacent et ne pourraient dès lors pas être appréhendées. Enfin, l'Etat sous-jacent présentera la plupart du temps un intérêt minime à ouvrir une enquête portant sur des actes survenus à bord d'un aéronef étranger et de ce point de vue-là, cette compétence ne correspondrait pas au but fixé par la convention de Tokyo, à savoir réprimer de manière efficace les infractions en vol⁵⁷.

La compétence de l'Etat sous-jacent ne répondrait pas au souci de sécurité juridique pourtant indispensable en matière de droit pénal. Ce n'est en revanche pas le cas de la compétence de l'Etat d'atterrissage. Une fois que l'aéronef atterrit en cet Etat, la répression peut être non seulement assurée, mais aussi menée rapidement, puisque l'auteur de l'infraction, les témoins ainsi que les éléments relatifs à la commission de l'infraction sont à la portée des autorités de l'Etat d'atterrissage. Par ailleurs, un seul ordre juridique serait compétent lors de toute la durée du vol, cela éviterait des conflits positifs de compétences. Grâce à cette compétence, l'auteur de l'infraction ne pourra pas débarquer et être relâché en toute impunité, l'Etat d'atterrissage ayant la compétence pour le poursuivre pénalement. Cependant, plusieurs désavantages sont à noter : l'Etat d'atterrissage peut se montrer peu intéressé à poursuivre des actes qui n'ont pas eu lieu sur son territoire. De plus, l'élection de cet Etat est arbitraire, il n'a de lien ni avec le coupable, ni avec l'infraction, et dans la majorité des cas, ni avec la victime. Nous penserions de prime abord que les autorités de cet Etat, de part la disponibilité immédiate de tous les éléments, seraient plus à même d'investiguer, mais ce n'est pas nécessairement toujours le cas, notamment si elles ne peuvent plus compter sur des témoins qui ont poursuivi leur voyage. Certaines délégations avaient émis l'objection d'après laquelle le commandant de bord avait la faculté de déterminer l'Etat d'atterrissage et partant, la compétence⁵⁸.

⁵⁷ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 60

⁵⁸ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 61

Or, la seule compétence qui pourrait résoudre ce dernier problème exposé serait la compétence de l'Etat de décollage, soit l'Etat qui précéderait la commission de l'infraction. En revanche, elle présente tous les autres désavantages, en particulier celui de l'absence d'efficacité dans la répression. Il est clair qu'une telle compétence ne peut pas être la solution à retenir⁵⁹.

Aucun de ces chefs de compétence ne peut donner pleine et entière satisfaction et ne règle la problématique. Alors lequel pourrait remporter l'adhésion et en se basant sur quels critères ? Ne faudrait-il retenir qu'une seule compétence exclusive ou un système de compétences multiples ? S'il faut élire un système de compétences multiples, doivent-elles être concurrentes ou faut-il installer un ordre de priorité entre elles ? Toutes ces questions ont été débattues au cours de la conférence à Tokyo et il n'a pas été évident d'apporter des réponses. Les Etats ont rapidement remarqué les difficultés que causerait l'adoption d'une compétence exclusive. Certes, cette solution aurait le mérite d'être simple et d'annihiler tout risque de conflit positif ou négatif de juridiction. En revanche, elle impliquerait certaines obligations de la part des Etats. D'une part, les Etats devraient toujours exercer leur compétence, car à défaut d'une telle obligation l'auteur de l'infraction resterait impuni pour les faits qu'il a commis en vol. D'autre part, d'autres Etats, plus enclins à réprimer pénalement ces infractions, se verraient automatiquement priver de cette faculté. Or, demander aux Etats de se soumettre à de telles contraintes relève de l'impossible, aucun Etat ne tolère de telles ingérences⁶⁰.

Dans ce cas, le seul système qui demeure possible est celui des compétences multiples. Mais pourront-elles être s'appliquer concurremment les unes aux autres ou faut-il établir un ordre de priorité entre elles ? Un ordre de priorité serait à privilégier, notamment en raison des bénéfices qu'un tel régime apporterait. Un tel système permettrait d'éviter des conflits positifs de juridictions et d'assurer la cohérence et uniformité recherchée par la mise en place d'une convention internationale. Cependant, ce système implique que les Etats se mettent d'accord sur l'ordre de priorité à attribuer et un tel consensus est difficile à obtenir. Un tel choix requiert des Etats qu'ils renoncent automatiquement à d'autres chefs de compétence prévus dans leurs législations nationales pour appréhender des situations précises. De plus, un système d'ordre de priorité ne peut être pleinement opérant que dans l'hypothèse où un système d'extradition pourrait être établi parallèlement. Au vu des difficultés des Etats à se

⁵⁹ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 61

⁶⁰ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 62

mettre d'accord sur le moindre objet propre à la convention de Tokyo, il serait absolument irréaliste de penser qu'ils soient capables de trouver un compromis sur un éventuel accord extraditionnel à inclure au sein même de cette convention. Or, en l'absence d'accord d'extradition, un tel régime de priorité ne peut pas être effectif. Enfin, la lenteur serait inévitablement un élément inhérent à un tel régime de priorité et ce ne serait pas favorable à l'auteur de l'infraction. En effet, il faudrait toujours attendre que le premier Etat compétent selon l'ordre de priorité décide d'exercer sa compétence et, si tel n'est pas le cas, il doit avertir le second Etat compétent selon l'ordre de priorité afin que celui-ci se détermine à son tour et ainsi de suite. Ainsi, force est de constater qu'un tel système d'ordre de priorité n'est guère possible bien qu'il puisse comporter bon nombre d'avantages apparents, son application engendrerait trop de difficultés⁶¹.

Dès lors, le seul régime qui a pu être retenu par les délégations étatiques lors de la conférence de Tokyo a été celui des compétences concurrentes. Les Etats ont finalement décidé d'opter pour la compétence extraterritoriale de l'Etat d'immatriculation et la convention de Tokyo le consacre expressément à l'art 3 § 1⁶². Cependant, et comme il y a effectivement un système de concurrence, il faut réserver d'autres chefs de compétence que les Etats membres pouvaient prévoir au sein de leur ordre juridique⁶³. Il restait néanmoins encore une question à résoudre au tour de ces autres chefs de compétence possibles : devait-il être mentionné dans l'article même que c'est la convention ou la disposition uniquement qui renverrait aux compétences pénales prévues par les lois des Etats parties à la convention ? A l'origine il s'agissait d'une proposition du délégué italien de préciser que c'est non seulement la disposition, mais l'entier de la convention qui n'écarterait aucune compétence pénale établie en vertu du droit national. Cette proposition a été acceptée par les autres délégations et cela démontre la volonté des Etats de refuser d'établir une quelconque priorité ou suprématie de la compétence de l'Etat d'immatriculation sur une autre compétence prévue par un autre Etat membre conformément à son droit. Cela est même expressément mentionné à l'art 3 § 3 de la convention de Tokyo dont la teneur est la suivante : « La présente Convention n'écarter aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales »⁶⁴. Il existe donc un système de compétences concurrentes parallèles, à savoir celle de l'Etat d'immatriculation et celle de tout Etat membre en vertu de son droit national. Si la seule ratification de la

⁶¹ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 63 s.

⁶² P. RICHARD, *op. cit.*, p. 68 s.

⁶³ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 71

⁶⁴ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 72

convention de Tokyo n'est pas suffisante pour rendre ce principe effectif sur le plan interne et si tel devrait être le cas pour un Etat membre, il devra le transposer dans son droit interne. Cette obligation est de nature impérative, les Etats ont le devoir de prévoir leur compétence pénale (art 3 § 2 de la convention de Tokyo). Toutefois, ils n'ont pas l'obligation d'exercer effectivement leur compétence pénale. Les Etats peuvent refuser d'exercer leur compétence pénale, alors même que l'acte dont il est question constitue effectivement une infraction selon le droit applicable en vertu de leur loi interne. Le principe d'opportunité de la poursuite pénale est pleinement reconnu⁶⁵.

D'autres points furent l'objet de beaucoup de controverses au cours de la conférence à Tokyo, notamment en raison des potentielles problématiques qu'elles pouvaient soulever autour de la compétence pénale de l'Etat d'immatriculation. Ce fut notamment le cas des aéronefs des organismes internationaux de transport. Il arrive que des aéronefs soient exploités par des organismes internationaux de transport sans avoir d'immatriculation nationale. Qu'en est-il dans un tel cas ? Quelle est la compétence pénale qui s'appliquera à défaut de véritable Etat d'immatriculation ? Les délégations étatiques ont retenu une solution pragmatique. Les Etats membres de l'organisme international d'exploitation devront élire, parmi eux, l'Etat qui sera considéré, au regard de la convention de Tokyo, comme étant l'Etat d'immatriculation. En corollaire, l'organisme international d'exploitation aura le devoir de notification de la décision à l'OACI, qui la communiquera à tous les Etats parties de la convention de Tokyo. Cette solution a le mérite de présenter de nombreux avantages : elle ne rajoute aucune compétence supplémentaire et le devoir de notification garantit la transparence. Cependant, une critique peut être adressée à ce devoir de désignation et de notification. En effet, il est regrettable qu'il n'ait pas été prévu un délai au cours duquel la désignation et la notification devaient intervenir. Néanmoins, cet inconvénient ne devrait pas porter préjudice⁶⁶.

Il avait encore été discuté de l'hypothèse de l'aéronef affrété coque nue, c'est-à-dire la location d'un aéronef sans équipage. Les Etats présents à la conférence de Tokyo ont finalement opté pour la non inclusion de ce sujet au sein de la convention de Tokyo. Cependant, il existe réellement un problème auquel il n'a pas été répondu. Dans cette hypothèse, l'Etat d'immatriculation loue son aéronef à un exploitant étranger qui, dès lors, le détient et sera la plupart du temps à des milliers de kilomètres de l'Etat d'immatriculation.

⁶⁵ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 68 s.

⁶⁶ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 70

Dans un tel cas, l'Etat d'immatriculation ne sera pas apte à exercer sa compétence pénale sur son aéronef. Par ailleurs, l'Etat dont le locataire d'aéronef est ressortissant ou l'Etat sur lequel le locataire a son siège principal ne sont mis au bénéfice d'aucune compétence. En conséquence, il demeure une véritable lacune de ce point de vue-là. Pour pallier cette insuffisance, il est dès lors vivement recommandé que les Etats contractants puissent inclure dans leurs législations cette compétence supplémentaire de l'Etat du locataire d'aéronef, même si elle ne peut être prévue que subsidiairement. Bien que des Etats puissent prévoir cette compétence additionnelle, elle ne bénéficiera pas de la reconnaissance internationale et il est possible que d'autres Etats refusent toute prétention diplomatique reposant là-dessus⁶⁷.

Le grand absent de cette convention, à ne pas douter, est le principe de « *non bis in idem* ». Il a suffi d'une courte majorité lors de la conférence à Tokyo pour que ce principe ne soit pas inclus dans la convention. Les principaux arguments soutenus à cet égard reposent sur la diversité des modalités d'application du principe suivant les pays et ce, malgré la reconnaissance étendue de ce principe dans le monde, et sur le fait que cette question ne soit pas propre au droit aérien. Ce point de vue a triomphé lors des débats et le principe de « *non bis in idem* » n'a pas été retenu dans la convention de Tokyo. Dès lors, il incombe aux législations nationales de régler le problème des éventuelles poursuites intervenant à la suite d'un premier jugement⁶⁸.

En conclusion, les discussions menées lors de la conférence à Tokyo eurent pour résultat l'adoption de la compétence pénale de l'Etat d'immatriculation, avec pour avantage le comblement des lacunes résultant de l'application du principe territorial, totalement inadéquat face à des actes survenant à bord au-dessus de la haute mer ou autres territoires échappant à toute souveraineté étatique. Toutefois, cette lacune ne peut pas être complètement comblée, car l'Etat d'immatriculation n'est pas obligé d'exercer sa compétence pénale, il est tout simplement tenu de prévoir sa compétence pénale pour connaître des infractions ou autres actes commis à bord de ses aéronefs. Il en va dès lors de la libre appréciation de l'Etat d'immatriculation, dans chaque cas particulier, de déterminer s'il souhaite ou non poursuivre ces actes. De plus, la convention de Tokyo n'exclut pas les compétences pénales prévues conformément aux lois internes des Etats membres.

⁶⁷ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 84 s.

⁶⁸ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 81

Tout cela a pour conséquence de rendre le régime peu effectif et cela ne favorise pas l'exclusion de conflits positifs de juridictions. Il est regrettable que l'Etat d'immatriculation ne doive pas exercer sa compétence à l'égard d'actes qui constituent des infractions en vertu du droit applicable désigné dans sa loi nationale. Il aurait fallu imposer aux Etats contractants de traiter de l'acte ou infraction commis(e) à bord de l'aéronef de la même manière que s'il(elle) s'était produit(e) au sol. Cela aurait permis de ne laisser aucune situation impunie et le phénomène des *unruly passengers* n'aurait probablement pas connu une telle envergure⁶⁹.

Cependant, il est à noter que le réel succès de la compétence pénale prévue par la convention de Tokyo de 1963 réside dans l'établissement de compétences concurrentes parallèles. En effet, étant donné que l'Etat d'immatriculation n'est pas obligé de poursuivre et réprimer les infractions survenant à bord de l'un des ses aéronefs, la seule chance de succès de poursuite/répression se trouve entre les mains des autres Etats parties à la convention de Tokyo dont la législation nationale prévoit un chef de compétence. C'est le cas de certains Etats contractants, notamment l'Australie, la Grande-Bretagne et les Etats-Unis d'Amérique.

La troisième partie de ce présent mémoire de master abordera justement l'approche de l'un de ces ordres juridiques dans l'établissement de cette compétence pénale concurrente parallèle et la manière dont il pallie aux défauts de la convention de Tokyo de 1963. L'objet de notre étude se focalisera sur le système prévu au sein de la juridiction des Etats-Unis d'Amérique.

3. Solutions proposées par l'ordre juridique américain pour combler les lacunes de la Convention de Tokyo de 1963 :

Cette troisième partie mettra tout d'abord en exergue les toutes premières prises de conscience au sein de la communauté internationale à l'égard de la montée exponentielle de la violence à bord ainsi que les précurseurs en matière de législations internes réprimant les comportements des *unruly/disruptive passengers*. Puis, nous aborderons le régime mis en place au sein de l'ordre juridique américain pour combler les lacunes de la convention de Tokyo de 1963.

⁶⁹ P. RICHARD, *op. cit.*, p. 85 s.

a. Les premières prises de conscience et les précurseurs en matière de législations internes réprimant les comportements des *unruly/disruptive passengers* :

La convention de Tokyo de 1963 contient des lacunes évidentes : en raison de son champ d'application et de ses conditions alternatives, elle ne peut, de toute évidence, appréhender tous les cas d'espèce et bon nombre de situations peuvent immanquablement demeurer impunies. Bien que l'Etat d'immatriculation puisse, par le jeu de l'art 3 de la convention, exercer sa compétence à l'encontre de tout acte survenant à bord mettant à mal la sécurité, il fera souvent preuve d'un certain désintérêt à l'égard de la cause, comme il avait déjà été analysé dans le chapitre précédent. Cela a pour corollaire que l'auteur de l'acte peut se rendre sur le lieu de destination, voire dans les hypothèses les plus extrêmes, sur le lieu du déroutement du vol et ce, sans craindre aucune poursuite. Dans les cas les plus anecdotiques, ce dernier sera même susceptible de reprendre un autre vol au nez et à la barbe des autorités locales⁷⁰. Par ailleurs, l'Etat d'atterrissage, dans l'hypothèse où celui-ci aura prévu une compétence conformément à la législation nationale, démontrera également un certain manque d'intérêt à poursuivre l'affaire, notamment pour des raisons économiques. En effet, mener une procédure pénale implique non seulement des coûts conséquents, mais aussi la mise en place de moyens logistiques dont les Etats se dispensent aisément⁷¹.

Ce régime lacunaire mis en place par la convention de Tokyo de 1963 a souvent fait l'objet de critiques de la part de spécialistes du milieu du droit aérien. C'est notamment le cas de Ruwantissa Abeyratne, conseiller juridique au sein de l'OACI, qui a exprimé l'opinion suivante :

« *(T)he international community must take cognizance of the fact that the Tokyo and Montreal Convention are ineffective if states do not make pressions in their own laws to combat... unruly passengers which may cause damage to persons and property on board aircraft* »⁷².

⁷⁰ P. ROLFE, « *Air rage* » : *Disruptive passengers. The Causes and the Cures*, in : Researchgate (<http://www.researchgate.com>), p. « http://www.researchgate.net/publication/242242008_Air_Rage_Disruptive_Passengers_The_Causes_and_the_Cures!_A_Masters_Degree_Dissertation » (19.11.15), p. 7 s.

⁷¹ G. ODUNTAN, *Sovereignty and jurisdiction in the airspace and outer space : legal criteria for spatial delimitation*, Routledge, Londres 2012, p. 99

⁷² G. ODUNTAN, *op. cit.* , p. 102

Cet avis a été suivi au pied de la lettre par diverses organisations internationales, en particulier par l'OACI et IATA, qui, lors des conférences dont elles étaient hôtes, exerçaient une pression certaine sur les gouvernements des pays membres en vue de modifier leurs lois à ce sujet. En effet, la recrudescence de la violence à bord a indubitablement mené à la conclusion suivante : le cadre réglementaire mis en place jusqu'à alors n'était pas suffisamment répressif et dissuasif et bon nombre de comportements perturbateurs n'étaient alors pas punis⁷³. Le renforcement du point de vue des lois nationales était non seulement requis par les hautes instances internationales, mais également par diverses organisations professionnelles, en particulier par *The International Federation of Air Line Pilot's Associations* (= IFALPA), *The British Airline Pilot's Associations* et *The Airline Pilots Association (American Pilot's Union)*, qui ont toutes manifesté leurs craintes vis-à-vis du besoin de sécurité accrue à bord à l'OACI ainsi qu'à leurs gouvernements respectifs. Les exécutifs anglais et américain ont d'ailleurs donné une suite favorable aux préoccupations exprimées par les différents acteurs en jeu par le renforcement de leurs législations respectives⁷⁴. La Grande-Bretagne et les Etats-Unis d'Amérique sont, à l'heure actuelle, considérés comme étant les deux Nations ayant les réglementations les plus répressives en matière de comportements perturbateurs. A titre d'exemple, un *unruly passenger* risque au maximum cinq ans d'emprisonnement en vertu la loi anglaise. La loi américaine est d'autant plus restrictive, puisque les peines peuvent aller jusqu'à onze mille dollars d'amende ou vingt ans d'emprisonnement⁷⁵. Afin de mieux mesurer la portée de cette réglementation américaine ainsi que les conditions auxquelles elle s'applique, nous allons amplement la détailler dans les deux prochaines sous-parties qui leur seront entièrement dédiées.

⁷³ P. ROLFE, « *Air rage* » : *Disruptive passengers. The Causes and the Cures*, in : Researchgate (<http://www.researchgate.com>), p. 56 s.
« http://www.researchgate.net/publication/242242008_Air_Rage_Disruptive_Passengers_The_Causes_and_the_Cures!_A_Masters_Degree_Dissertation » (19.11.15), p. 56 s.

⁷⁴ P. ROLFE, « *Air rage* » : *Disruptive passengers. The Causes and the Cures*, in : Researchgate (<http://www.researchgate.com>), p. 53
« http://www.researchgate.net/publication/242242008_Air_Rage_Disruptive_Passengers_The_Causes_and_the_Cures!_A_Masters_Degree_Dissertation » (19.11.15), p. 53

⁷⁵ P. ROLFE, « *Air rage* » : *Disruptive passengers. The Causes and the Cures*, in : Researchgate (<http://www.researchgate.com>), p. 6
« http://www.researchgate.net/publication/242242008_Air_Rage_Disruptive_Passengers_The_Causes_and_the_Cures!_A_Masters_Degree_Dissertation » (19.11.15), p. 6

b. Le pouvoir législatif aux Etats-Unis, le Congrès :

Comme dans tout Etat démocratique, les Etats-Unis d'Amérique disposent d'un pouvoir législatif, d'un pouvoir exécutif et d'un pouvoir judiciaire. Le pouvoir législatif américain est dénommé *Congress*⁷⁶, à savoir le Congrès, et il est composé de deux chambres, toutes deux élues par le peuple : *the Senate* et *the House of Representatives*, dont la traduction en français est le Sénat et la Chambre des Représentants⁷⁷. Ces deux chambres parlementaires disposent de pouvoirs variés. Outre la promulgation de lois, le Parlement s'assure non seulement que la branche exécutive applique correctement les lois qu'il a édictées, mais il peut également lancer une procédure dite d'*impeachment* à l'encontre du Président, du Vice-Président ou d'un juge fédéral. L'objectif de l'*impeachment* est de destituer l'un de ces acteurs mentionnés ci-dessus du pouvoir, qu'il soit exécutif ou judiciaire⁷⁸. Malgré ces trois facultés, le pouvoir principal du Parlement américain demeure la promulgation de lois. La genèse d'une loi américaine est la suivante : tout débute par l'introduction d'une *bill*, soit une proposition de loi, au sein de l'une des deux Chambres. Puis, une commission est mise sur pied afin de débattre de la proposition. La commission propose ensuite un projet de loi qui est soumis à la fois au Sénat et à la Chambre des Représentants. Pour que la proposition devienne une loi proprement dite, il faut que les deux Chambres approuvent exactement le même projet de loi. Dès lors que les deux Chambres parviennent à se mettre d'accord, trois options sont alors envisageables : 1) le Président des Etats-Unis d'Amérique peut apposer sa signature sur la proposition de loi et c'est de cette manière que cela acquiert force de loi ; 2) le Président des Etats-Unis d'Amérique peut opposer son veto au projet de loi. Dans ce cas, la loi est adoptée uniquement si le Congrès parvient à une majorité des deux tiers ; 3) si le Président des Etats-Unis d'Amérique ne signe, ni n'oppose son veto dans les dix jours, alors le texte devient loi⁷⁹. Au fur et à mesure que les lois sont adoptées au sein du Parlement bicaméral américain, elles ne sont pas insérées dans des codes de lois comme il est notoire dans tout ordre juridique de droit civil. Les législations américaines sont certes publiées par ordre chronologique dans l'*United States Statutes at large*, mais elles ne sont en aucun cas classifiées par domaine. Il existe pourtant un code publié par des éditeurs privés, dénommé *the U. S Code*, qui est subdivisé en cinquante titres et selon les domaines du droit afin de

⁷⁶ J. M. SCHEB, *An introduction to the American legal system*, 2nd éd, Wolters Kluwer Law & Business, Austin 2010, p. 33

⁷⁷ J. M. SCHEB, *op. cit.*, p. 34

⁷⁸ J. M. SCHEB, *op. cit.*, p. 34

⁷⁹ J. M. SCHEB, *op. cit.*, p. 34

simplifier la tâche des juristes et avocats⁸⁰. Au regard du présent travail, le titre qui suscite la plus grande attention est le 49^{ème}, intitulé *Transportation*⁸¹. C'est dans ce présent titre que nous trouvons la base légale prévoyant la compétence des Etats-Unis d'Amérique à l'égard d'infractions pénales ou autres actes commis à bord. La prochaine sous-partie aura pour tâche de distiller l'origine de cette compétence pénale ainsi que les conditions auxquelles elle pourra s'appliquer.

c. La compétence pénale prévue par la loi fédérale américaine :

Les Etats-Unis d'Amérique étant un Etat fédéral, il y a inévitablement des domaines de droit relevant soit de la souveraineté des Etats fédérés, soit de l'Etat au niveau fédéral. En règle générale, le droit pénal est du ressort de chaque Etat. Toutefois, les infractions propres au droit aérien ainsi que les infractions de droit commun commises à bord font l'objet d'une législation fédérale, créant ainsi une exception au régime ordinaire. Ces lois fédérales se trouvent précisément au chapitre 465 du titre 49 du *United States Code*⁸².

A l'origine, c'est un tout autre *statute*, l'équivalent de loi aux Etats-Unis, qui prévoyait la compétence des juridictions américaines à l'égard d'actes survenant à bord et ce, sous des conditions précises. Cette loi avait été adoptée en 1961 par le Congrès américain et elle était destinée à s'appliquer aux actes commis aussi bien à bord des aéronefs immatriculés aux Etats-Unis au-dessus de territoires étrangers qu'aux aéronefs immatriculés à l'étranger au-dessus du territoire américain ou de territoires étrangers. En ce qui concerne cette dernière catégorie, une condition supplémentaire devait être réalisée : il fallait que l'aéronef immatriculé à l'étranger ait pour point d'origine les Etats-Unis ou soit à destination des Etats-Unis⁸³.

L'adoption de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963 apporta quelques légères modifications au panorama législatif américain. En effet, le bien fondé de la loi américaine mettant en place la compétence extraterritoriale des juridictions américaines à l'égard d'actes se produisant à

⁸⁰ J. M. SCHEB, *op. cit.*, p. 34 s.

⁸¹ J. M. SCHEB, *op. cit.*, p. 35

⁸² S. AZHARI, *Overview of federal offenses involving aircraft*, in : Federal criminal lawyer (<http://www.federalcriminallawyer.us>), p. « <http://www.federalcriminallawyer.us/2010/11/19/overview-of-federal-offenses-involving-aircraft/> » (19.11.15)

⁸³ P. LARSEN/ J. SWEENEY/ J. GILLICK, *op. cit.*, p. 129

bord était susceptible d'être remis en cause par la convention de Tokyo de 1963 dont l'objectif était justement de harmoniser le domaine et offrir un cadre matériel uniforme. Cependant, la convention de Tokyo de 1963 ne faisait nullement échec à tout autre chef de compétence prévu par un Etat contractant, tel qu'il en ressort de l'art 3 al. 3 :

« La présente convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales ».

C'est d'ailleurs l'un des points sur lequel le Sénat s'était enquis avant de signer et ratifier la convention de Tokyo, mais il ne faisait aucun doute que les Etats-Unis d'Amérique pouvaient continuer d'exercer leur compétence à l'égard d'actes survenant à bord d'aéronefs immatriculés à l'étranger à destination des Etats-Unis ou partant des Etats-Unis⁸⁴. Cela va sans dire que c'est en réalité conforme à l'esprit de la convention de Tokyo de 1963 : le but de cette dernière étant d'inciter ses Etats membres à poursuivre les auteurs d'infractions ou autres actes commis à bord⁸⁵, il ne peut être que d'autant plus réalisé si les Etats contractants eux-mêmes peuvent prévoir dans leurs lois nationales une compétence pénale extraterritoriale⁸⁶.

En dépit de quelques doutes exprimés à l'égard de l'art 1 al. a, les Etats-Unis ont ratifié la convention de Tokyo sans émettre aucune réserve⁸⁷ en 1969⁸⁸.

En 1970, le Congrès prit la décision d'adapter la loi à la convention de Tokyo en précisant davantage le champ d'application et la portée du *statute*. Alors que l'ancien statut s'appliquait à tout aéronef immatriculé à l'étranger dont le point d'origine ou la destination sont les Etats-Unis, il a été alors précisé que dans un cas comme dans l'autre, l'aéronef devait atterrir sur le territoire américain⁸⁹.

L'introduction de la convention de la Haye de 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs impliqua à nouveau quelques ajustements au niveau de la base légale ayant pour objet la compétence des juridictions américaines. Effectivement, en 1974, le Congrès américain décida de détailler la disposition légale correspondante afin d'y intégrer la notion de capture illicite d'aéronefs et de pirate de l'air. Cette base légale appréhende depuis lors les

⁸⁴ P. LARSEN/ J. SWEENEY/ J. GILLICK, *op. cit.*, p. 134

⁸⁵ P. LARSEN/ J. SWEENEY/ J. GILLICK, *op. cit.*, p. 129 s.

⁸⁶ P. LARSEN/ J. SWEENEY/ J. GILLICK, *op. cit.*, p. 134

⁸⁷ P. LARSEN/ J. SWEENEY/ J. GILLICK, *op. cit.*, p. 133

⁸⁸ P. LARSEN/ J. SWEENEY/ J. GILLICK, *op. cit.*, p. 129

⁸⁹ P. LARSEN/ J. SWEENEY/ J. GILLICK, *op. cit.*, p. 130

actes tels que définis dans la convention de la Haye de 1970 ainsi que l'auteur présumé de l'acte à condition que l'aéronef atterrisse effectivement sur le territoire américain bien qu'il ne soit pas prévu ainsi⁹⁰.

Mais comment s'articule cette législation américaine ? Contient-elle diverses dispositions légales ayant toutes pour objet une infraction/un acte défini(e) ?

Comme mentionné précédemment, nous trouvons la compétence extraterritoriale des juridictions américaines dans le domaine du droit aérien au chapitre 465 du titre 49 du U.S.C. Ce chapitre 465 contient une liste d'infractions tombant toutes sous la compétence spéciale des juridictions américaines en matière de droit aérien. Parmi ces infractions se trouvent, entre autres, l'homicide, l'homicide involontaire, la tentative d'homicide, la tentative d'homicide involontaire et l'agression.

Quel est le champ d'application matériel de ces bases légales ? Cela vise, tout d'abord, n'importe quel aéronef en vol au-dessus du territoire américain. Un aéronef est « en vol » depuis la fermeture des portes suite à l'embarquement et ce, jusqu'à l'ouverture des portes après l'atterrissage. Les juridictions américaines peuvent exercer leur compétence à l'égard de tout aéronef immatriculé à l'étranger et dont la destination ou le point de départ sont les Etats-Unis d'Amérique. La compétence des juridictions américaines est également remplie dans l'hypothèse où un aéronef est dérouté et atterrit sur le sol américain avec, à son bord, le pirate de l'air et ce⁹¹, sans égard au point de départ ou de destination du vol originairement⁹². Le pouvoir judiciaire américain peut également faire usage de sa compétence de manière extraterritoriale, puisque tombent également sous leur autorité tous les aéronefs immatriculés aux Etats-Unis ainsi que tous les aéronefs militaires américains, lorsque ces derniers survolent des territoires étrangers⁹³.

Comme indiqué précédemment, la compétence spéciale des juridictions américaines trouve application, en premier lieu, à l'encontre d'infractions de droit commun tel que l'homicide ou l'agression, mais elle peut également viser d'autres actes qui ne répondraient pas au qualificatif d'infraction. C'est notamment le cas des actes d'intimidation, des actes de menace d'agression ou des actes d'agression commis à l'encontre du personnel naviguant à bord d'un

⁹⁰ P. LARSEN/ J. SWEENEY/ J. GILLICK, *op. cit.*, p. 130 s.

⁹¹ C. DOYLE, *Terrorist attacks on commercial airlines : federal criminal prohibitions*, s.l. 2010, p. 1

⁹² S. AZHARI, *Overview of federal offenses involving aircraft*, in : Federal criminal lawyer (<http://www.federalcriminallawyer.us>), p. « <http://www.federalcriminallawyer.us/2010/11/19/overview-of-federal-offenses-involving-aircraft/> » (19.11.15)

⁹³ C. DOYLE, *op. cit.*, p. 1

aéronef commercial. C'est précisément cette hypothèse qui constitue le propos de ce présent travail de master et dont la base légale la prévoyant sera plus amplement détaillée ci-dessous⁹⁴.

Cette disposition légale est la 46504, du chapitre 465, titre 49 du U. S. C. Elle a la teneur suivante :

Interference with flight crew members and attendants

« *An individual on an aircraft in the special aircraft jurisdiction of the United States who, by assaulting or intimidating a flight crew member or flight attendant of the aircraft, interferes with the performance of the duties of the member or attendant or lessens the ability of the member or attendant to perform those duties, or attempts or conspires to do such an act, shall be fined under title 18, imprisoned for not more than 20 years, or both. However, if a dangerous weapon is used in assaulting or intimidating the member or attendant, the individual shall be imprisoned for any term of years or for life* »⁹⁵.

Les conditions alternatives (c'est-à-dire qu'il faut qu'au moins une de ces conditions soit remplie pour que la compétence puisse s'appliquer) à remplir pour que la compétence spéciale des juridictions américaines soit reconnue, sont les suivantes :

1. Nous devons être en présence d'un aéronef qui :
 - est immatriculé aux Etats-Unis ;
 - survole le territoire des Etats-Unis ;
 - survole des territoires en dehors de la souveraineté des Etats-Unis
 - et dont le point de départ ou la destination sont les Etats-Unis.
- ou
- et dans lequel se présente un pirate de l'air, dont l'intention est de détourner l'aéronef, et qui atterrit sur le sol américain avec à son bord le pirate.

Si au moins l'une de ces conditions est réalisée, la conséquence juridique sera la suivante :

- L'auteur de l'acte risque jusqu'à vingt ans de prison.

⁹⁴ C. DOYLE, *op. cit.*, p. 2

⁹⁵ U. S GOVERNMENT, § 46504 *Interference with flight crew members and attendants*, in : U.S Government publishing office (<http://www.gpo.gov>), p. « <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/USCODE-2011-title49/html/USCODE-2011-title49-subtitleVII-partA-subpartiv-chap465-sec46504.htm> » (19.11.15)

- Si l'auteur de l'acte a fait usage d'une arme dangereuse, alors ce dernier risque l'emprisonnement à vie⁹⁶.

Telle est, en théorie, l'articulation de cette disposition légale qui permet d'appréhender les comportements des *unruly/disruptive passengers* tombant sous la compétence des juridictions américaines. En pratique, bon nombre de cas d'espèce, ayant par ailleurs souvent fait les gros titres, permirent l'application de la disposition 46504, chapitre 465, titre 49 du U. S. C.

C'est notamment le cas de ces quatre exemples ci-dessous qui illustrent un panel diversifié des sanctions possibles :

1. Le 18 août 2013, le vol reliant Detroit à Shanghai a dû être détourné sur Anchorage en raison du comportement perturbateur de la passagère Stephanie Heizmann Auerbach. Cette dernière a été accusée d'avoir violé la disposition 46504, *Interference with flight crew members and attendants*, chapitre 49 du U. S. C. Le 20 décembre 2013, la Cour l'a condamnée à 5 ans de mise à l'épreuve, à 5'000 dollars d'amende et à 53'026 dollars de dédommagement à la compagnie aérienne, à savoir *Delta Airlines*, correspondant au déroutement du vol.
2. Le vol *JetBlue* reliant New-York à San Juan le 31 octobre 2013 fut perturbé par le comportement indiscipliné de Alicia Gonzalez. Cette dernière a été accusée d'avoir enfreint l'article 46504, *Interference with flight crew members and attendants*, chapitre 49 du U. S. C.⁹⁷. Le 26 juin 2014, la Cour la condamna à suivre un *pretrial diversion program*, soit un programme supervisé destiné à remplacer une peine qui pourrait être infligée à l'encontre de l'accusé(e), en soi c'est une alternative à la justice. Le procès est toujours en cours⁹⁸.
3. Kennedy Runner adopta un comportement perturbateur sur un vol d'*United* reliant Rapid City et Denver, le 28 mars 2014. Ce dernier a pu être débarqué immédiatement avant même que l'appareil ne décolle. Le 31 octobre 2014, jour de son procès, il a été reconnu comme non coupable en raison de son irresponsabilité.

⁹⁶ C. DOYLE, *op. cit.*, p. 10

⁹⁷ J. SILVERSMITH, *Federal Criminal Charges Against Unruly Airline Passengers*, in : Thirdamendment (<http://www.thirdamendment.com>), p. « <http://www.thirdamendment.com/UnrulyPassengers.pdf> » (19.11.15), p. 4

⁹⁸ THE UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE, *Pretrial diversion program*, in : The United States Department of Justice (<http://www.justice.gov>), p. « <http://www.justice.gov/usam/usam-9-22000-pretrial-diversion-program> » (19.11.15)

4. Le vol *Delta* Osaka-Honolulu du 17 mai 2014 fut marqué par l'agression commise par Kenji Okamoto sur le personnel navigant. Il fut accusé d'avoir transgressé l'article 46504, *Interference with flight crew members and attendants*, chapitre 49 du U. S. C. La Cour l'a condamné à trois mois de prison ainsi qu'à 3'000 dollars d'amende, le 29 juillet 2014⁹⁹.

Ces quelques cas d'espèce démontrent que la compétence spéciale des juridictions américaines en droit aérien dans son volet pénal permet une répression efficace des comportements indisciplinés/perturbateurs, entre autres. Cependant, cette dernière ne peut être possible que si un certain nombre de paramètres en amont sont présents. En effet, avant même de pouvoir appréhender les auteurs d'actes mettant en péril la sécurité d'un aéronef, les divers acteurs, à des niveaux d'intervention différents, doivent coordonner leurs actions. Ainsi, avant d'atterrir sur le sol américain, le pilote informera l'aéroport du lieu de destination ou du lieu du déroutement/détournement de la présence d'un passager *unruly/disruptive* et requerra de l'assistance sur place. Les passagers qui étaient à bord pourront apporter de suite leurs témoignages et ainsi contribuer à l'enquête des autorités fédérales américaines¹⁰⁰. La collecte de preuves n'est pas négligeable en vue de l'inculpation du passager perturbateur ou indiscipliné. A cet effet, les Etats-Unis d'Amérique ont autorisé les aéronefs immatriculés dans leur Etat à installer des caméras de surveillance qui permettent non seulement d'avoir une vue d'ensemble de la cabine, mais également d'enregistrer et d'envoyer la vidéo aussitôt à l'aéroport de destination afin de faciliter et légitimer la future arrestation¹⁰¹.

Tous ces éléments contribuent inévitablement à l'efficacité de cette compétence pénale spécialement prévue dans la législation fédérale américaine en vue de pallier les manquements de la convention de Tokyo de 1963. En effet, cette dernière n'oblige aucunement l'Etat d'immatriculation à engager des poursuites à l'encontre de l'auteur présumé d'une infraction ou de tout autre acte mettant à mal la sécurité à bord. Au contraire, la convention de Tokyo comporte pour seul impératif l'établissement de la compétence de l'Etat d'immatriculation dans sa législation interne. Ainsi, si les Etats-Unis d'Amérique

⁹⁹ J. SILVERSMITH, *Federal Criminal Charges Against Unruly Airline Passengers*, in : Thirdamendment (<http://www.thirdamendment.com>), p. « <http://www.thirdamendment.com/UnrulyPassengers.pdf> » (19.11.15), p. 2 s.

¹⁰⁰ P. LARSEN/J. SWEENEY/J. GILLICK, *op. cit.*, p. 135

¹⁰¹ P. ROLFE, « *Air rage* » : *Disruptive passengers. The Causes and the Cures*, in : Researchgate (<http://www.researchgate.com>), p. « http://www.researchgate.net/publication/242242008_Air_Rage_Disruptive_Passengers_The_Causes_and_the_Cures!_A_Masters_Degree_Dissertation » (19.11.15), p. 63

n'exercent pas leur compétence conformément à leur loi fédérale lorsque les conditions requises sont satisfaites, il y a fort à parier qu'aucun autre Etat ne sera enclin à poursuivre des auteurs présumés d'infractions ou autres actes. De ce point de vue, la loi fédérale américaine prévue au chapitre 465 du titre 49 du U. S. C assure une répression efficace et est pleinement dissuasive¹⁰².

La convention de Tokyo de 1963 présente des lacunes indiscutables et c'est l'augmentation exponentielle de la violence à bord qui a pointé les limites du régime. A l'heure où plusieurs autres conventions internationales de droit aérien ont été amendées afin qu'elles reflètent au mieux la réalité, la communauté internationale est parvenue à la même conclusion concernant la convention de Tokyo de 1963 : cette dernière nécessitait inévitablement une mise à jour. Ce fut chose faite, puisqu'en avril 2014 a été adopté le protocole de Montréal portant amendement de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs. Mais quelles sont les modifications apportées par le biais du protocole de Montréal de 2014 ? Est-il réellement susceptible de combler toutes les lacunes présentes dans la convention de Tokyo ?

La dernière partie du présent travail de master mettra à l'honneur ce protocole de Montréal et aura pour objectif de disséquer les modifications apportées ainsi que les espoirs fondés sur ce nouveau texte.

4. Amendement de la Convention de Tokyo de 1963 : le protocole de Montréal de 2014 :

Cette ultime partie mettra tout d'abord en lumière les changements au niveau juridictionnel qui ont été opérés dans le protocole de Montréal de 2014 ainsi que le cheminement qui fut nécessaire pour parvenir à ces dites modifications. Puis, nous nous focaliserons sur les points de discorde de cette conférence internationale et leurs implications au niveau légal. Enfin, nous nous pencherons sur les chances de succès d'une prochaine entrée en vigueur de ce protocole de Montréal.

¹⁰² P. LARSEN/J. SWEENEY/J. GILLICK, *op. cit.*, p. 135

a. Les modifications au niveau juridictionnel apportées par le protocole de Montréal de 2014 :

Comme ce fut souvent le cas pour d'autres mises à jour de conventions internationales de droit aérien, c'est IATA qui a donné l'impulsion politique suite aux nombreuses plaintes recueillies auprès des compagnies aériennes membres de l'institution concernant l'accroissement de cas de comportements perturbateurs/indisciplinés à bord¹⁰³.

A l'automne 2009, IATA a attribué l'étude de la recrudescence des comportements perturbateurs/indisciplinés à un groupe de travail de son secrétariat (SSG) et ces travaux ont été menés à bien, puisqu'ils ont non seulement permis qu'une conférence diplomatique de l'OACI ait lieu, mais ils ont également contribué à l'amendement de la convention de Tokyo de 1963¹⁰⁴.

En vue de mettre à jour la convention de Tokyo de 1963, le Conseil de l'OACI a convoqué un sous-comité légal composé de vingt-cinq Etats membres ainsi que de deux organismes issus de l'industrie de l'aviation en qualité de simples observateurs. Pour aider ces derniers dans leur tâche, le Président du Conseil de l'OACI a désigné un rapporteur. Celui-ci émit l'idée de réviser tout simplement la convention de Tokyo de manière approfondie, mais le sous-comité légal lui a préféré l'établissement d'un protocole qui viendrait s'ajouter à la convention de Tokyo de 1963. Le nouveau texte se focaliserait sur trois thématiques qui, bien que déjà abordées dans la convention de Tokyo de 1963, devraient être mises à jour: il s'agit de la juridiction, des infractions et des agents de sûreté en vol, abrégé par l'acronyme ASV en français et IFSOs en anglais¹⁰⁵. La question des agents de sûreté en vol a soulevé des débats au sein du sous-comité légal et les membres le composant ne sont pas parvenus à un accord sur cette question épineuse. L'option de la classification des infractions au sein du protocole fut vite rejetée, cependant l'idée même de la simple mention « d'infraction » dans le texte divisa le sous-comité légal. Ce dernier finit par adopter un avant-projet de texte qu'il a soumis au comité légal en mai 2013.

¹⁰³ M. JENNISON, *The Montreal Protocol of 2014 is intended to modernise the Tokyo convention of 1963 : can it succeed ?*, in : Institute and Centre of Air and Space Law (édit), *Annals of Air and Space Law : Vol XXXIX (2014)*, Montréal 2014, p. 7

¹⁰⁴ O. CONSTANT, *Passagers indisciplinés : des avancées très attendues*, in : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, (<http://www.developpement-durable.gouv.fr>), in : Dossier spécial 70 ans de l'aviation civile, p. « http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DGAC_AC-372_Enrichi.pdf » (19.11.15), p. 22

¹⁰⁵ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 7

C'est à cette occasion que l'ensemble des délégués de l'OACI a pu, pour la première fois, exprimer son avis sur l'avant-projet du sous-comité légal. Le comité a peiné à trouver un accord sur la juridiction, mais il est tout de même parvenu à un consensus. Néanmoins, nous ne pouvons malheureusement pas en dire autant pour les agents de sûreté en vol qui ont, une nouvelle fois, suscité la discorde parmi les délégués. Malgré les divergences que le projet ait pu susciter auprès du sous-comité, puis du comité, le Conseil de l'OACI a estimé qu'il était suffisamment au point pour être soumis à une conférence diplomatique. Cette dernière eut lieu dans les bureaux de l'OACI à Montréal au printemps 2014 et a réuni des centaines de délégués issus d'Etats membres ainsi que plusieurs observateurs¹⁰⁶.

Une révision de la juridiction était inéluctable et la plupart des délégués partageaient cet avis. La notion de juridiction, telle que définie dans la convention de Tokyo de 1963, n'allait plus de pair avec le fort développement de l'industrie aérienne de ces dernières années et ce, pour plusieurs raisons. Lorsque la convention de Tokyo fut adoptée, en 1963, la plupart des compagnies aériennes étaient étatiques et leurs aéronefs appartenaient naturellement à l'Etat correspondant et les appareils étaient immatriculés dans le registre national. Si cette situation était la norme dans les années soixante-septante, ce n'est malheureusement plus du tout le cas actuellement. Au moins 40% d'aéronefs, nombre qui est par ailleurs en constante augmentation, sont *leasés* à des milliers de kilomètres de l'Etat d'immatriculation. Cette situation de plus en plus récurrente a d'ailleurs donné lieu à un amendement de la convention de Chicago de 1944, plus précisément à l'art 83bis. Cette disposition permet désormais de transférer, moyennant un accord entre les deux parties, les obligations en vertu de la convention de Chicago de l'Etat d'immatriculation vers l'Etat exploitant l'aéronef ou la flotte d'aéronefs. L'Etat d'immatriculation, ce faisant, se dégage de toute responsabilité. Toutefois, cet article est rarement cité à l'appui d'un accord entre deux Etats qui souhaitent se transférer les responsabilités et il est souvent mal interprété. La peu de cas d'application et la mauvaise interprétation de cette disposition légale a des répercussions indéniables sur la compétence pénale attribuée à l'Etat d'immatriculation en vertu de la convention de Tokyo de 1963 et explique en partie pourquoi l'Etat d'immatriculation est rarement enclin à poursuivre les infractions et autres actes survenant à bord¹⁰⁷. C'est la raison pour laquelle le protocole de Montréal de 2014 étend la compétence juridictionnelle à l'Etat de l'exploitant en plus de

¹⁰⁶ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 8

¹⁰⁷ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 18 s.

l'Etat d'immatriculation¹⁰⁸. Cette compétence n'est nullement optionnelle et, de ce fait, cela permet d'assurer une certaine cohérence avec les autres instruments de droit international, plus particulièrement avec la convention de Chicago de 1944.

La disposition légale contenue dans le protocole de Montréal qui constitue l'extension du champ d'application de la compétence pénale est libellée de la manière suivante :

« Article 3, (1bis), (b) :

Un Etat est également compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord :

- b) en tant qu'Etat 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 Etat ».

Par ailleurs, le protocole contient en plus un article précisant quand il faille remplacer le terme « d'Etat d'immatriculation », devenu obsolète par l'évolution de l'aviation, par « Etat de l'exploitant » :

« Article 1, (3), (b) :

Aux fins de la présente Convention :

- b) Lorsque l'Etat exploitant n'est pas l'Etat d'immatriculation, l'expression « l'Etat d'immatriculation », utilisée dans les articles 4, 5 et 13, désigne aussi l'Etat de l'exploitant ».

¹⁰⁸ O. CONSTANT, *Passagers indisciplinés : des avancées très attendues*, in : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, ([http:// www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)), in : Dossier spécial 70 ans de l'aviation civile, p. « http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DGAC_AC-372_Enrichi.pdf » (19.11.15), p. 23

Le protocole de Montréal de 2014 ne contient à dessein pas de définition de l'Etat de l'exploitant, les deux seules mentions à l'Etat de l'exploitant se cantonnent à ces deux dispositions reproduites ci-dessus¹⁰⁹.

Au contraire de la convention de Tokyo de 1963, le protocole de Montréal de 2014 élargit désormais aussi la compétence juridictionnelle à l'Etat d'atterrissage lorsque certaines conditions bien définies sont remplies. Au moment de la conférence diplomatique de Tokyo, peu de pays s'étaient manifestés en faveur de la compétence de l'Etat d'atterrissage, il n'y a que neuf Etats qui ont adopté ce chef de compétence dans leur loi interne. Ce désintérêt majoritaire pour cette compétence juridictionnelle, surtout si elle devait être exclusive, trouvait son explication dans les nombreux désavantages qu'elle impliquait et dont nous avons déjà eu l'occasion de détailler précédemment dans le présent travail de master. Parmi ces inconvénients, nous pouvons mentionner le peu d'intérêt de l'Etat d'atterrissage à poursuivre un acte qui ne s'est pas produit sur son territoire, le point d'atterrissage qui ne correspond pas toujours à la destination originaire du vol ainsi que la sélection du lieu d'atterrissage par le commandant de bord qui, par cette seule action, prédétermine la suite judiciaire. Tous ces désavantages finirent par l'emporter et expliquent la raison pour laquelle la compétence juridictionnelle de l'Etat d'atterrissage remporta si peu de succès¹¹⁰.

Au cours des discussions en marge de l'amendement de la convention de Tokyo de 1963, IATA manifesta la volonté de ramener la compétence juridictionnelle de l'Etat d'atterrissage sur le devant de la scène. En effet, les compagnies aériennes membres de IATA ont fermement soutenu la compétence juridictionnelle de l'Etat d'atterrissage, car cela constituerait, à leurs yeux, le seul moyen de réprimer efficacement les infractions et autres actes commis à bord, et partant éviter de subir des pertes liées à des déroutements. IATA est parvenue à convaincre le comité légal qui décida, par consensus, de retenir l'Etat d'atterrissage comme second chef de compétence. En revanche, le comité légal était bien moins unanime sur la question de savoir si seules les infractions tombaient sous la compétence de l'Etat d'atterrissage ou si le champ matériel s'étendait à d'autres actes qui, supposément, ne répondraient pas au qualificatif d'infraction. La conférence diplomatique trancha et décida de restreindre le champ d'application matériel aux infractions pénales¹¹¹.

¹⁰⁹ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 19 s.

¹¹⁰ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 20 s.

¹¹¹ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 21

Cependant, cette compétence juridictionnelle obligatoire conférée à l'Etat d'atterrissage n'est valable qu'en présence de deux conditions tel qu'il ressort de la version amendée de l'art 3 (2bis) de la convention de Tokyo :

« L'article 3 est remplacé par ce qui suit :

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

a) en tant qu'Etat d'atterrissage lorsque:

- 1) le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise se trouve sur son territoire et que l'aéronef atterrit ensuite sur son territoire, l'auteur présumé de l'infraction étant encore à bord ; et que
- 2) la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, ou le bon ordre et la discipline à bord, sont compromis ; »

En résumé, la compétence juridictionnelle obligatoire à l'Etat d'atterrissage ne s'applique ni lorsqu'un aéronef, à bord duquel une infraction est commise, atterrit en un point autre que le point de destination originaire et ni aux autres actes supposément moins graves. Ce champ d'application particulièrement restreint reflète les préoccupations de certains Etats dont la crainte est de voir leurs concitoyens être soumis à des ordres juridiques étrangers qu'ils soupçonnent de ne pas respecter les garanties judiciaires élémentaires¹¹². Ces considérations pragmatiques ont conditionné la très étroite extension de la compétence juridictionnelle à l'Etat d'atterrissage.

Le protocole de Montréal de 2014 a étendu la compétence juridictionnelle et a redéfini les conditions de son application. De ce fait, il corrige les lacunes indéniables de la convention de Tokyo de 1963. Cependant, l'amendement de la compétence juridictionnelle demeure le seul succès de ce protocole. La question des agents de sûreté en vol a fait l'objet de nombreux débats au cours de la conférence diplomatique et la solution proposée au sein du protocole

¹¹² M. JENNISON, *op. cit.*, p. 22

n'est guère satisfaisante. La prochaine sous-partie se penchera justement sur le thème épineux des agents de sûreté en vol et débattrà le traitement au niveau juridique de cette catégorie bien particulière de passagers.

b. Les agents de sûreté en vol et leurs implications au niveau légal :

Certains Etats, plus sujets à risque, se doivent d'atteindre un certain standard en matière de sécurité nationale afin d'annihiler toute potentielle attaque qui serait mise à exécution suite à la profération de menaces. Les agents de sûreté en vol, les ASV ou IFSOs, respectivement l'acronyme en français et anglais, font partie intégrante de la stratégie de sécurité renforcée mise en place par ces quelques Etats. Le premier pays à avoir mis en circulation des agents de sûreté en vol fut les Etats-Unis d'Amérique et ce, quelques mois avant l'adoption de la convention de Tokyo de 1963. C'est à la suite du premier détournement d'avion d'une compagnie aérienne américaine vers Cuba, en 1961, que les Etats-Unis optèrent pour la possibilité de déployer des *peace officers* à bord et ce, à la demande soit des compagnies aériennes, soit du FBI. En dépit de ce déploiement naissant de IFSOs à bord, les années 60 enregistrèrent une montée exponentielle de détournements d'avions. L'année 1969 a enregistré à elle seule dix-huit captures d'avions à l'échelle domestique aux Etats-Unis. Pour faire face à cela, il a été mis en place *the Sky Marshal Program* dirigé à la fois par *the US Marshals* et *the Customs Service*. En 1974, c'est le *Federal Air Marshal Program* qui a vu le jour. Grâce à ce dernier, les agents de sûreté se sont vus attribuer de nouvelles prérogatives, parmi lesquelles le pouvoir de porter une arme ainsi que le pouvoir d'arrêter quiconque à bord qui commettrait en leur présence une infraction portant atteinte aux intérêts des Etats-Unis. Le nombre d'agents de sûreté en vol s'est rapidement accru, ils étaient près de quatre cents à être déployés partout dans le monde, aussi bien au niveau interne aux Etats-Unis qu'au niveau international.

Cependant, ce nombre d'ASV a drastiquement diminué. Au lendemain des attentats du 11 septembre 2001, les Etats-Unis ne dénombraient plus que trente-trois agents de sûreté en vol destinés seulement aux vols internationaux. Ce nombre paraît dérisoire face aux quelques huit millions de vol domestiques et au demi-million de vols internationaux opérés annuellement. Suite à cette douloureuse prise de conscience, le Congrès américain créa, en novembre 2001, le TSA, *the Transportation Security Administration*, dont le but était d'accroître la présence à bord des agents de sûreté en vol. Le nombre d'FSOs actifs dans le monde n'est pas porté à la

connaissance du grand public, néanmoins il est indéniable que les Etats-Unis disposent du plus vaste programme de mise en place d'agents de sûreté en vol¹¹³.

Les années passant, les Etats-Unis d'Amérique ne furent de loin plus les seuls à déployer des IFSOs. D'autres Etats marchèrent rapidement dans leur sillage, à l'instar de l'Ethiopie, d'Israël et de l'ancienne Union soviétique. Actuellement et en proportion mondiale, seul un quart environ des pays ont émis le souhait de déployer un jour des ASV. Malgré cette constatation, de nombreux Etats permettent néanmoins, par le biais d'accords écrits signés avec d'autres Etats, le déploiement d'agents de sûreté au sein des aéroports par exemple.

Quel que soit l'Etat qui déploie des agents de sûreté en vol, les conditions auxquelles ces derniers sont assujettis diffèrent très peu d'un Etat à un autre. Les ASV sont tous à la quête d'un objectif similaire, ils endossent plus ou moins les mêmes responsabilités et les gouvernements les dotent de pouvoirs semblables. Au cours de leurs missions, les agents de sûreté en vol peuvent compter sur la coopération et la discrétion des compagnies aériennes, des membres d'équipage ainsi que les différents organismes opérant au sol. D'ailleurs, aussi longtemps que les ASV seront déployés partout dans le monde, ces mêmes entités continueront d'apporter leur contribution. Il était donc inenvisageable que la révision de la convention de Tokyo vienne mettre à mal cette pratique menée depuis des décennies par, entre autres, les Etats-Unis, et à tout le moins le nouveau protocole se devait de maintenir le *statu quo*¹¹⁴.

Cependant, les négociations autour de la question des agents de sûreté en vol furent particulièrement ardues et l'opinion des Etats ayant recours à des ASV ne fut nullement entendue. Si ces derniers recourent aux agents de sûreté en vol, c'est avec pour objectif principal d'assurer la sécurité à bord, et partant celle des passagers et des membres d'équipage. Dans une moindre mesure, cela leur permet également de garantir le bon ordre et la discipline à bord. Les Etats, conformément au principe de souveraineté, devraient avoir en tout temps la possibilité de déployer des agents de sûreté en vol, et ce peu importe qu'ils ne soient chargés de remplir que le premier objectif exposé ci-dessus ou les deux conjointement. Le nouveau protocole, à tout le moins, n'aurait pas dû retenir une solution qui entrave les quelques Nations souhaitant faire usage de cette prérogative.

¹¹³ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 9

¹¹⁴ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 10

Mais quelle donc est la solution retenue dans le protocole de Montréal? Lors des négociations, les délégations eurent pour tâche d'analyser l'une des options incluses dans l'avant-projet du comité légal. Dans cette proposition, il était prévu que l'agent de sûreté en vol ait la faculté d'intervenir, sans requérir l'autorisation du commandant de bord, si la situation mettait à mal soit la sécurité de l'appareil, des passagers ou de la propriété, soit le bon ordre et la discipline à bord. Cependant, cette proposition n'emporta l'adhésion que de cinq délégations et elle fut donc rejetée¹¹⁵. Au final, ce sont deux dispositions légales concernant les ASV qui furent amendées et les modifications qui y furent apportées restreignent de manière excessive les pouvoirs de ces derniers, d'antan décernés par la convention de Tokyo.

Telle est la nouvelle version de l'article 6 et 10 (la partie en gras correspondant à l'ajout) :

« Article 6 :

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^{er}, paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires :
 - a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord ; ou
 - b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ; ou
 - 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 **agents de sûreté en vol** ou 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, des mesures préventives raisonnables s'il est fondé à croire

¹¹⁵ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 13

qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord.

3. **Un agent de sûreté en vol placé à bord d'un aéronef en vertu d'un accord ou d'un arrangement bilatéral ou multilatéral entre les Etats contractants concernés peut prendre, sans une telle autorisation, des mesures préventives raisonnables s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord en cas d'acte d'intervention illicite et, si l'accord ou l'arrangement le permet, en cas de commission d'infractions graves.**
4. **Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme créant une obligation pour un Etat contractant d'établir un programme d'agents de sûreté en vol ou de convenir d'un accord ou d'un arrangement bilatéral ou multilatéral autorisant des agents de sûreté en vol étrangers à agir sur son territoire. »**

« 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. »¹¹⁶

L'article 6, outre l'adjonction de deux nouveaux alinéas, place désormais, à l'alinéa 2, les agents de sûreté en vol sur le même pied d'égalité que les passagers. Cet ajout peut sembler anodin, mais la conséquence qui en découle l'est nettement moins. Un agent de sûreté en vol est mandaté par un gouvernement qui le dote de pouvoirs qu'il devrait mettre en exécution de sa propre initiative en cas de menace à la sécurité. Or, mettre l'ASV au même niveau que le passager le prive de sa fonction première, c'est-à-dire veiller à la bonne application de la loi, de la discipline et de l'ordre à bord. Il est regrettable que l'agent de sûreté en vol, en matière

¹¹⁶ OACI, *Protocole portant amendement de la Convention* relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, in : Organisation de l'aviation civile internationale (<http://www.icao.int>), p. « http://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Protocole_mu.pdf » (19.11.15), p. 12 ss

de sécurité à bord, soit subordonné à l'autorité du commandant de bord, à l'instar d'un simple passager¹¹⁷.

L'article 6, alinéa 3 est également sujet à certaines critiques. Premièrement, il rappelle que les agents de sûreté en vol ne peuvent être déployés que moyennant un accord ou un arrangement bilatéral ou multilatéral entre les Etats contractants concernés. Or, cet ajout est tout à fait futile étant donné qu'il est impossible de rendre légitime le déploiement d'agents de sûreté en vol d'une autre manière que par la voie d'accords bilatéraux ou multilatéraux conclus entre les Etats correspondants. Deuxièmement, les agents de sûreté en vol ne sont pas autorisés à intervenir en vue de protéger les biens à bord, contrairement aux passagers en vertu des pouvoirs qui leur sont conférés à l'alinéa 2. En effet, alors que le passager peut prendre des mesures raisonnables ayant pour but de sauvegarder la sécurité de l'aéronef, des personnes ou des biens à bord, l'ASV ne peut opérer que pour protéger la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord. Par « biens », on entend bien évidemment les effets personnels des passagers, mais également des lingots d'or, des diamants et autres objets de valeur qui sont susceptibles d'être transportés à bord et qui méritent une protection évidente. C'est déplorable que l'agent de sûreté en vol ne soit pas légitimé à agir afin de protéger la propriété en général. En effet, contrairement au passager lambda, un agent de sûreté en vol est formé pour ce faire, il est donc plus à même de sauvegarder la sécurité d'un aéronef, des passagers ainsi que des biens à bord. Troisièmement, le seuil diffère suivant s'il s'agit de passagers ou d'agents de sûreté en vol, ces derniers devant remplir des conditions plus restrictives. Alors que le passager peut prendre « des 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 des biens à bord », l'IFSO ne pourra engager ces mêmes mesures préventives raisonnables qu'en présence d'un acte d'intervention illicite ou en cas de commission d'infractions graves. L'article 6, alinéa 3 va même plus loin : l'agent de sûreté en vol ne pourra s'opposer à la commission d'une infraction grave que si l'accord ou l'arrangement sous-jacent l'autorise à agir en pareille hypothèse. Toutefois, il reste encore à établir ce qui constitue une « infraction grave ». C'est l'accord ou l'arrangement entre les Etats correspondants qui devra déterminer ce qu'il faut entendre par « infraction grave ». A défaut d'une telle précision, il reviendra ultimement aux autorités judiciaires de trancher.

¹¹⁷ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 13

Ces modifications de l'article 6 ne font que dresser des obstacles supplémentaires aux Etats déployant des agents de sûreté en vol dans leur quête à la maximisation de la sécurité à bord et à l'élimination de tout danger pouvant menacer le bon ordre et la discipline¹¹⁸. Cela est d'autant plus corroboré par la précision apportée à l'alinéa 4. L'article 6, alinéa 4 rappelle qu'aucune disposition légale du protocole ne doit être lue comme obligeant les Etats à déployer des agents de sûreté en vol ou à accepter, sur leur territoire, la présence d'ASV travaillant pour le compte d'autres Etats sans leur consentement. Cet amendement est insignifiant dans la mesure où la pratique de déploiement d'agents de sûreté en vol s'est toujours déroulée de la manière suivante et aucun Etat présent à la conférence diplomatique n'a soutenu vouloir modifier cela. En guise de conclusion, toutes ces modifications illustrent simplement l'appréhension des Etats réfractaires aux ASV et l'ancrage de cette doctrine dans le protocole même¹¹⁹.

L'agent de sûreté en vol est mentionné une dernière fois à l'article 10 et cette énonciation constitue le caractère nouveau de cette disposition légale. Cet article 10 permet aux agents de sûreté en vol de bénéficier d'un statut particulier que nous qualifions d'immunité. Afin de bénéficier de cette exonération de responsabilité, l'ASV doit démontrer que son action revêtait le caractère raisonnable et qu'elle était propre à sauvegarder la sécurité à bord. Par ailleurs, il doit encore prouver qu'il a mis un terme aux mesures préventives avant l'atterrissage de l'appareil et qu'il a au préalable informé l'Etat d'atterrissage des événements survenus à bord. Une action en justice peut néanmoins être intentée à l'encontre d'un agent de sûreté en vol, au même titre qu'à l'encontre du commandant de bord, d'un membre d'équipage ou d'un passager, mais l'article 10 leur octroie un moyen de défense.

Le seuil est fixé de telle manière par le protocole de Montréal qu'un agent de sûreté en vol n'est plus légitimé à intervenir en cas de « simple » agression sur un autre passager, d'agression sexuelle sur un autre passager ou d'acte perturbateur qui peut rapidement dégénérer et mettre en danger la sécurité à bord. En effet, en vertu de l'article 6, alinéa 3, l'ASV ne « peut prendre, sans une telle autorisation, des mesures préventives raisonnables s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement à assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord en cas d'acte d'intervention illicite et, si l'accord ou l'arrangement le permet, en cas de commission d'infractions graves ». A défaut d'immédiateté de l'acte ou

¹¹⁸ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 14

¹¹⁹ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 14 s.

d'autorisation de la part du commandant, l'agent de sûreté en vol n'est pas autorisé à agir. Si l'IFSO intervient en l'absence d'immédiateté de l'acte survenant à bord ou d'autorisation du commandant de bord, qui est par ailleurs difficile à recueillir en raison du protocole mis en place pour assurer la sécurité du cockpit, il ne pourra donc pas invoquer l'article 10 et se mettre ainsi à l'abri de toute poursuite judiciaire¹²⁰.

En conclusion, l'amendement de la convention de Tokyo porte inévitablement atteinte à la souveraineté des Etats. La liberté, autrefois décernée aux Etats de déployer des agents de sûreté en vol afin de protéger soit la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord, soit le bon ordre et la discipline à bord, soit les deux, est désormais clairement limitée par les dispositions légales du protocole de Montréal. Les Etats qui souhaitent néanmoins continuer à avoir recours aux agents de sûreté en vol ou envisagent un jour cette possibilité, pèseront le pour et le contre avant de signer et ratifier le protocole. La réforme de la convention de Tokyo de 1963 est d'autant plus regrettable qu'elle ne reflète que le dogme de certains Etats récalcitrants à l'existence des IFSOs. L'amendement ne leur apporte pourtant rien de plus qu'ils ne pouvaient déjà avoir : si le protocole n'avait jamais vu le jour, ces pays réfractaires aux ASV auraient pu continuer à s'y opposer grâce à leurs prérogatives étatiques, notamment la souveraineté sur leur espace aérien. Par conséquent, il est déplorable que le protocole de Montréal se soit prononcé sur une question aussi controversée et ce, au détriment de certains Etats pour lesquels le sort des agents de sûreté en vol est important¹²¹.

c. Les chances de succès d'une prochaine entrée en vigueur du protocole de Montréal de 2014 :

Avec ces deux seules modifications principales, le protocole de Montréal de 2014 ne révolutionne, pour ainsi dire, pas le panorama législatif en droit aérien. Afin de déterminer l'éventuel potentiel d'un traité avant son entrée en vigueur, il suffit de se poser deux questions majeures :

- 1) Est-ce que le protocole est susceptible de recueillir le nombre de ratifications nécessaires à son entrée en vigueur ?

¹²⁰ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 15

¹²¹ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 16

- 2) Est-ce que le protocole apporte une contribution significative au cadre légal mis en place pour la répression d'actes illicites dans le domaine de l'aviation en général ? ¹²²

Le protocole de Montréal a été adopté le 4 avril 2014 et à ce jour, il dénombre vingt-huit signatures et une seule ratification (celle de la République du Congo). Conformément à l'article XVIII, le protocole n'entrera en vigueur que si vingt-deux Etats auront déposé leurs instruments de ratification¹²³. Au vu du nombre de signatures, il est tout à fait légitime de penser que le nombre de ratifications puisse être atteint à moyen-long terme, répondant ainsi de manière affirmative à la première question ci-dessus.

La convention de Tokyo de 1963 constituait une véritable révolution en la matière, en grande partie en raison de son caractère visionnaire. Preuve de ce succès, il y a 181 Etats parties à la convention de Tokyo, soit quasiment tous les Etats du monde. Le protocole de Montréal apporterait une véritable contribution au cadre légal mis en place pour la répression d'actes illicites s'il pouvait réunir autant d'Etats membres que le texte dont il avait vocation à amender. En guise d'exemple de convention et de protocole portant amendement à cette même convention qui ont connu tous deux un fort retentissement sur la scène internationale, nous pouvons citer la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, généralement plus connue sous la dénomination de la convention de Montréal de 1971, qui compte 188 Etats membres, ainsi que le protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la convention de Montréal de 1971, avec 173 Etats parties. Cela veut donc dire que le protocole de Montréal de 2014 doit réunir au moins autant d'Etats parties que la convention de Tokyo de 1963 s'il souhaite se voir reconnaître un quelconque succès. Or, avec le peu de signatures atteintes jusqu'à ce jour, il serait fort à parier que le protocole ne connaîtra jamais une telle envergure¹²⁴.

Malgré le peu d'optimisme entourant ce protocole Montréal, il se peut qu'il réduise effectivement et efficacement le nombre d'actes ou infractions commises à bord. Pour ce faire, la communauté internationale doit privilégier une politique focalisée sur deux axes :

¹²² M. JENNISON, *op. cit.*, p. 34

¹²³ OACI, *Protocole portant amendement de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs fait à Montréal le 4 avril 2014*, in : Organisation de l'aviation civile internationale (<http://www.icao.int>), p.
« http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Montreal_Prot_2014_FR.pdf » (19.11.15)

¹²⁴ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 34 s.

- 1) Le premier axe a pour vocation de dissuader les potentiels *unruly/disruptive passengers* ou auteurs d'actes ou d'infractions ;
- 2) Le second axe a pour but d'inciter les Etats d'atterrissage à exercer leur compétence juridictionnelle et à poursuivre pénalement les auteurs d'actes ou infractions commises à bord.

Le cadre juridique mis en place en vue d'assurer la répression d'actes illicites serait vain, si, parallèlement, les divers acteurs du domaine ne collaboraient pas et n'unissaient pas leurs efforts dans la poursuite du même but. Cette coopération doit avoir lieu à tous les échelons, servant non seulement à prévenir la commission d'actes ou infractions à bord, mais aussi à punir tous ceux qui en commettent effectivement ou tentent d'en commettre. De ce point de vue, les autorités étatiques et l'industrie doivent accorder leurs violons : d'une part, l'industrie de l'aviation doit sensibiliser le public au fait que les comportements des *unruly/disruptive passengers* sont absolument intolérables et d'autre part, les autorités étatiques doivent se montrer fermes face à un tel phénomène et assurer une répression efficace.

Cet objectif aurait été d'autant plus facilement atteignable si le protocole de Montréal avait retenu la compétence juridictionnelle obligatoire de l'Etat d'atterrissage, puisque la répression aurait toujours été assurée. Cependant, une telle proposition relève de la simple chimère tant sont présents des enjeux sous-jacents particulièrement sensibles à la souveraineté de tout Etat. A tout le moins, la conférence diplomatique réunie à Montréal a eu l'audace d'avoir amené sur la table cette question de la compétence juridictionnelle de l'Etat d'atterrissage et d'en avoir débattu. Cela a au moins permis de mettre en lumière cette problématique, et même si le résultat inscrit dans le protocole de Montréal n'est pas suffisamment satisfaisant, il constitue néanmoins une première étape importante¹²⁵.

Pour certains Etats, à l'instar des Etats-Unis d'Amérique, l'absence de la compétence juridictionnelle obligatoire de l'Etat d'atterrissage au sein du protocole de Montréal ne pose aucunement problème. Comme nous l'avons déjà mentionné précédemment et conformément à leur législation interne, les Etats-Unis se sont depuis longtemps dotés de leur propre compétence juridictionnelle en tant qu'Etat d'atterrissage. Ainsi, si un aéronef, à bord duquel se trouve l'auteur d'un acte ou d'une infraction, atterrit aux Etats-Unis et sous réserve d'autres conditions, les juridictions américaines sont compétentes pour engager des

¹²⁵ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 35 s.

poursuites¹²⁶. De ce point de vue, l'issue est neutre pour les Etats-Unis : qu'ils ratifient ou non le protocole de Montréal, ils continueront d'exercer leur compétence juridictionnelle en tant qu'Etat d'atterrissage. En outre, les autres modifications apportées à la convention de Tokyo de 1963 ne compensent pas les inconvénients générés par le nouveau traitement juridique réservé aux agents de sûreté en vol. Conformément au protocole de Montréal, ces derniers jouissent de protections moindres que s'ils revêtent le simple statut de passager. Cela ne peut donc que constituer une raison supplémentaire pour que des pays, comme les Etats-Unis d'Amérique par exemple, ne ratifient pas le présent protocole¹²⁷.

Dans l'hypothèse où le protocole de Montréal entrerait en vigueur, la question des agents de sûreté en vol pourrait se révéler une nouvelle fois problématique au moment de l'articulation des accords bilatéraux ou multilatéraux entre les Etats parties et les Etats non parties au protocole de Montréal. Il y aurait un conflit de lois et par conséquent, les accords devraient spécifier non seulement les règles qui régissent le déploiement des agents de sûreté en vol, mais aussi le droit applicable et ce, avec un degré de précision d'autant plus accru qu'il n'est exigé actuellement¹²⁸.

Toujours à supposer que le protocole de Montréal parvienne un jour à entrer en vigueur, il faudra naturellement attendre des années avant de déterminer s'il porte ou non ses fruits. Les statistiques aideront inévitablement à dresser un bilan, qu'il soit donc négatif ou positif : quel sera le pourcentage d'incidents impliquant des *unruly/disruptive passengers* ? Combien d'auteurs d'actes ou d'infractions commis à bord seront réellement poursuivis ? Quel est le nombre d'agents de sûreté en vol déployé dans le monde ? Peuvent-ils agir de manière efficiente ? S'ils viennent à outrepasser leurs pouvoirs, combien seront sanctionnés pour cela ?¹²⁹

En guise de conclusion et bien que les prévisions concernant le futur du protocole de Montréal soient, à l'heure actuelle, plus négatives que positives, notamment en raison de la solution peu satisfaisante de la compétence juridictionnelle de l'Etat d'atterrissage et du manque de protections mises au bénéfice de l'ASV, l'amendement de la convention de Tokyo de 1963 a au moins eu le mérite de démontrer que les gouvernements et l'industrie sont

¹²⁶ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 36

¹²⁷ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 33 s.

¹²⁸ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 36 s.

¹²⁹ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 37

toujours enclins à prendre des mesures en vue de diminuer le nombre d'actes ou infractions se produisant à bord. Le protocole de Montréal de 2014 façonne surtout l'avenir et les divers acteurs et organismes dans le domaine ne peuvent que s'enrichir de l'expérience¹³⁰.

III. Conclusion :

Le progrès technique et l'évolution des pratiques peuvent rapidement supplanter un cadre juridique mis en place pour appréhender une situation donnée. C'est notamment le reproche que nous pouvons adresser à la convention de Tokyo de 1963 dont le caractère peu visionnaire ne lui a pas permis de s'adapter aux divers changements. Outre son incapacité à traverser des générations, la convention de Tokyo de 1963 est très peu dissuasive. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour laquelle le phénomène des *unruly/disruptive passengers* a connu une telle envergure. Toutefois, il serait faux de dire que la recrudescence des comportements perturbateurs survenant à bord puise uniquement son origine dans la quasi-absence de réglementation. D'autres paramètres sont à prendre en compte et qui contribuent inévitablement à la montée exponentielle de ces situations : traits de caractère exacerbés, alcool, médication, fatigue, stress, personnel à bord ou au sol dépassés et manquant légitimement de temps pour prévenir l'évènement. Pour faire face à la situation, certains pays, à l'instar des Etats-Unis, décidèrent de prendre le problème à bras-le-corps en créant une compétence juridictionnelle pour appréhender les infractions ou autres actes se produisant à bord, le tout à des conditions très restrictives. Cela permet ainsi, comme nous l'avons vu, de combler les lacunes évidentes de la convention de Tokyo de 1963. La communauté internationale, de son côté, mit plus de temps à réagir à la cause et ce n'est qu'en 2014 qu'un amendement a finalement été apporté à la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs. Le protocole de Montréal a été adopté le 4 avril 2014, mais il n'est toutefois toujours pas entré en vigueur. Cela nous mène inévitablement à se poser la question suivante : est-ce que les progrès techniques et l'évolution des pratiques le rendront obsolète, peut-être avant même son entrée en vigueur, à l'instar de la convention dont il a pourtant vocation à amender ?

¹³⁰ M. JENNISON, *op. cit.*, p. 37

