



HAL
open science

La mise en place d'un cadre coercitif face aux passagers indisciplinés

Agathe Camus

► **To cite this version:**

Agathe Camus. La mise en place d'un cadre coercitif face aux passagers indisciplinés. Droit. 2017.
dumas-01622733

HAL Id: dumas-01622733

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01622733>

Submitted on 22 Jan 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

AIX-MARSEILLE UNIVERSITE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE



INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE RECHERCHE
DU TRANSPORT AERIEN

MASTER 2 Professionnel
Droit et Management du Transport Aérien

MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDES

Année 2016 - 2017

**« La mise en place d'un cadre
coercitif face aux passagers indisciplinés »**

Camus - Agathe

Sous la direction de :
Monsieur le professeur Cyril Bloch

AIX-MARSEILLE UNIVERSITE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE RECHERCHE
DU TRANSPORT AERIEN

MASTER 2 Professionnel
Droit et Management du Transport Aérien

MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDES

Année 2016 - 2017

**« La mise en place d'un cadre
coercitif face aux passagers indisciplinés »**

Camus - Agathe

Sous la direction de :
Monsieur le professeur Cyril Bloch

Remerciements

Je remercie les juristes du service juridique d'Air France, en tout premier lieu desquels ma responsable Madame Fabienne Castelli-Maudoux, ainsi que Madame Emmanuelle Hober-Zaffran, Monsieur Michaël Roth et Monsieur Alexis Crevel. Ils m'ont permis de participer à des réunions et de réfléchir sur des problématiques connexes aux passagers indisciplinés, dans le cadre de mon année d'apprentissage réalisée à leurs côtés. Ils m'ont également permis de participer au séminaire sur les passagers indisciplinés organisé par la Direction générale de l'Aviation civile.

Je remercie Monsieur Fabrice Pradon, qui a orienté ma réflexion afin de rédiger ce mémoire, pour ses conseils avisés.

Je remercie Monsieur Terry Olson pour le temps qu'il m'a consacré. Il m'a apporté des éléments de compréhension concernant les aspects juridiques de la problématique de l'indiscipline.

Je remercie les relecteurs de ce mémoire pour leurs précieux conseils.

Sommaire

Titre 1. La mise en place d'un cadre opérationnel dissuasif face aux passagers indisciplinés 15

Chapitre 1. Identifier le passager indiscipliné et l'acte d'indiscipline 15

Chapitre 2. Les acteurs du parcours passager responsables de la prévention de l'indiscipline 26

Titre 2. La mise en place d'un cadre juridique coercitif face aux passagers indisciplinés 35

Chapitre 1. Le droit actuellement applicable à la sanction du phénomène d'indiscipline 35

Chapitre 2. Les projets de réforme des droits relatifs à l'indiscipline 58

Tables des abréviations et sigles utilisés

AESA	Agence Européenne de Sécurité Aérienne
BO	Bulletin officiel
CEAC	Conférence Européenne de l'Aviation Civile
CNIL	Commission Nationale Informatique et Liberté
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
IATA	International Air Transport Association
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OPJ	Officier de Police Judiciaire
PIB	Produit Intérieur Brut
RATP	Régie Autonome des Transports Parisiens
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer français

Introduction

Paragraphe 1. Définition du transport aérien commercial de passager et de l'indiscipline

Le phénomène de l'indiscipline s'étudie dans le cadre du transport aérien commercial de personnes, que ce transport ait un caractère national ou international. Il s'agit du transport aérien de personnes effectué par aéronef contre rémunération, dont les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un seul État, ou sur le territoire de deux États.

Ont été exclus des propos de ce mémoire le transport aérien militaire et de services, le transport aérien relevant de l'aviation générale, et le transport aérien de marchandises, dans la mesure où leur activité n'a pas été confrontée à une libéralisation, conduisant à une croissance du nombre de passagers et du phénomène d'indiscipline en leur sein, *a contrario* du transport aérien commercial de personnes.

Dans les développements suivants, l'expression « transport aérien » renverra au transport aérien commercial de personnes, national et international.

Le passager indiscipliné, ou plus généralement la personne indisciplinée, est un individu « *qui ne [respecte] pas les règles de conduite à bord des aéronefs ou qui ne [suit] pas les instructions des membres de l'équipage, et qui [perturbe] ainsi l'ordre et la discipline à bord.* »¹. Cette définition générale est complétée par un ensemble de textes venant la préciser dans la mesure où celle-ci définit un individu en fonction de ses actes, or quels actes sont concernés ?

La réponse n'est pas simple puisque chaque État va venir, dans son ordre juridique pénal interne, préciser les infractions visées par cette définition. Il n'existe pas d'harmonisation du régime de sanction de l'indiscipline à l'échelle internationale. Cela pose un certain nombre de difficultés dans la mise en œuvre de la sanction, d'autant plus que l'incident survient dans un contexte international.

Face à la croissance du nombre d'incidents depuis les années 1990, il est apparu urgent ces dernières années, pour les organisations internationales comme pour le législateur français, de proposer une modernisation du régime de sanction de l'indiscipline. Selon les données issues de l'*International Air Transport Association* (IATA), il survient un cas d'indiscipline pour 1 289 vols. Ce chiffre est considérable ; pour donner un ordre d'idée, l'aéroport Roissy- Charles de Gaulle gère environ 2 000 vols par jours.

¹ Circulaire 288 de 2002, portant éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs.

Paragraphe 2. Le contexte dans lequel s'inscrit le phénomène d'indiscipline

1. La libéralisation du transport aérien

Le transport aérien a connu une libéralisation de son activité, à partir de 1978 aux Etats-Unis², puis de 1987 dans l'Union européenne³. Le but recherché de la libéralisation est de permettre aux compagnies aériennes d'améliorer leur productivité et leur rentabilité, et aux passagers d'obtenir une meilleure qualité des services offerts à bord et une réduction du prix du titre de transport.

La libéralisation du marché du transport aérien de passagers a entraîné une croissance économique de l'activité depuis les années 1970 jusqu'aujourd'hui, à travers l'augmentation des biens et services proposés par les compagnies aériennes. Cette libéralisation conduit à ce que le marché soit structuré en deux axes : le marché domestique, qui est accaparé par les compagnies à bas-coût (*low cost*), et le marché international, qui s'est structuré autour de grands groupes tels qu'Air France-KLM ou Lufthansa.

La croissance économique est un facteur de la libéralisation, c'est un indicateur de la richesse. On peut observer que le marché du transport aérien connaît une croissance économique calquée sur la croissance du produit intérieur brut (PIB). Cela signifie que les personnes ont de plus en plus de moyens et utilisent de plus en plus le transport aérien. En se basant sur les prévisions de croissance du PIB, les études ont prévu un doublement de la croissance du transport aérien tous les quinze ans.

Par ailleurs, la croissance démographique joue un rôle dans la croissance que connaît le marché du transport de passagers. On peut ainsi remarquer que les foyers de populations les plus importants, comme la Chine, l'Inde, le Brésil, sont ceux qui connaissent une plus grande prévision de croissance de l'activité.

Au sein des marchés plus matures, comme en Europe, de nouveaux modes de consommation émergent, moins focalisés sur la qualité du service que sur le prix compétitif. Cette tendance explique l'avènement des compagnies *low-cost*, qui exercent une compétitivité -prix, représentée par la capacité de proposer sur le marché des produits à des prix inférieurs à ceux de la concurrence, en réduisant les coûts de production. Des personnes qui n'étaient pas habituées à voyager vont alors constituer une nouvelle demande.

Ces facteurs de croissance ont conduit à une hausse très significative de 1970 à 2017 du nombre de passagers transportés, le rapport serait d'une multiplication par dix du nombre de passagers. La demande finale en transport aérien est amenée à continuer à croître.

Or cette hausse du nombre de passagers transportés conduit à une hausse du phénomène des actes d'indiscipline.

² Airline Deregulation Act, 1978

³ Acte unique, 1985

2. L'inertie du législateur français face aux besoins des opérateurs

La problématique de l'indiscipline dans le transport aérien est ancienne puisqu'elle se pose depuis le début du transport aérien commercial. Depuis les années 1990, ce transport connaît une généralisation de son utilisation, ce qui implique une hausse du nombre de passagers, et en corollaire, une hausse des incidents d'indiscipline.

Face au manque de réactivité des instances internationales pour adopter un nouveau texte modernisant le régime mis en place en 1963 par la Convention de Tokyo (Annexe 1), les législateurs nationaux ont eu l'opportunité de se saisir du problème au niveau national ou régional. Un protocole à cette Convention a été adopté dans le cadre de l'OACI, le Protocole de Montréal (Annexe 2) de 2014, cependant celui-ci rencontre des obstacles retardant son entrée en vigueur.

Les gouvernements n'ont pas tous évalué le problème avec le même degré d'urgence.

Par exemple, le gouvernement britannique a légiféré dès les années 1990 sur la question de l'indiscipline ; en effet, ont été mis en place⁴ des peines de prison allant jusqu'à deux ans, ou encore l'utilisation de carton jaune comme avertissement à l'adresse du passager concerné. Cette implication du gouvernement britannique s'explique notamment par la survenance de nombreux actes d'indiscipline dus à une consommation excessive d'alcool.

Autre exemple, en 2004 la compagnie aérienne russe Aeroflot a reçu⁵ l'aval du gouvernement pour mettre en place une liste noire des personnes interdites de transport sur ses vols suite à un acte d'indiscipline grave.

Au contraire, l'État français ne s'est saisi de la problématique que très récemment. Traditionnellement, son action s'est limitée à participer à l'adoption de textes internationaux tels que le Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs de 2014 (Protocole de Montréal). Pourtant, certains sénateurs, sensibilisés à la problématique, ont formulé un certain nombre de questions⁶ au ministre en charge du transport aérien afin d'obtenir un régime juridique de sanction des passagers indisciplinés. En réponse, le ministre répondait que le corpus de texte international était suffisant en la matière, et qu'il n'y avait pas lieu d'adopter un régime

⁴ Transport aérien : renforcement de la répression à l'égard des voyageurs perturbant la sécurité dans les avions, 11e législature, Question écrite n° 18686 de M. Emmanuel Hamel (Rhône - RPR) publiée dans le JO Sénat du 09/09/1999 - page 2980

⁵ F. Bostnavaron «Les passagers alcooliques d'Aeroflot sur une liste noire », Le Monde, 1^{er} septembre 2004

⁶ Interdiction totale de fumer à bord de tous les avions, 11e législature, Question écrite n°33175 de M. Emmanuel Hamel (Rhône - RPR) publiée dans le JO Sénat du 17/05/2001 - page 1645 ; Sécurité des transports aériens, 11e législature, Question écrite n° 27862 de M. Serge Mathieu (Rhône - RI) publiée dans le JO Sénat du 28/09/2000 - page 3299 ; Transport aérien : renforcement de la répression à l'égard des voyageurs perturbant la sécurité dans les avions, 11e législature, Question écrite n° 18686 de M. Emmanuel Hamel (Rhône - RPR) publiée dans le JO Sénat du 09/09/1999 - page 2980 ; Lutte contre l'indiscipline des passagers des compagnies aériennes, 11e législature, Question écrite n° 10813 de M. Emmanuel Hamel (Rhône - RPR) publiée dans le JO Sénat du 17/09/1998 - page 2957

juridique national en matière d'indiscipline dans la mesure où la compagnie nationale mettait déjà en œuvre des mesures de prévention en interne.

À partir des années 2010, l'émergence de problématiques liées à la sécurité et à la sûreté ont été l'occasion de mettre la question du passager indiscipliné sur le devant de la scène.

La Direction générale de l'aviation civile, autorité administrative en charge de mettre en place ces mesures, et de réglementer le transport aérien de manière générale, a été à l'initiative de la mise en place de groupes de travail dont les conclusions ont été présentées au cours d'un séminaire en février 2017. Ce séminaire a permis de proposer de nombreuses mesures, à mettre en place tant par les professionnels que par le législateur, pour prévenir et sanctionner l'indiscipline. Suite à cette initiative, il a été décidé de maintenir les groupes de travail et de faire un nouveau point en 2018.

Par ailleurs, la commission des finances du Sénat a chargé la Cour des Comptes d'une enquête⁷ sur le rôle de l'État dans la compétitivité du transport aérien français. Sur le sujet de l'indiscipline, deux axes de réponse ont été données.

Premièrement, la Cour des Comptes appelle l'État à « *maîtriser les dépenses de sûreté aéroportuaire et dégager des ressources nouvelles sans pénaliser les compagnies aériennes, dans un contexte de menace terroriste élevée* ». Il relève des missions de l'État d'édicter des mesures de sûreté, celles-ci sont mises en œuvre par les aéroports, et répercutées sur le prix des billets d'avion par les compagnies aériennes à travers la taxe d'aéroport.

La Cour des Comptes constate que cette taxe vient pénaliser les compagnies aériennes dans la mesure où elles n'arriveraient pas à répercuter l'intégralité du montant de la taxe sur la vente des billets aux passagers. Ce constat se confirmerait d'autant plus que le transport aérien de passagers est une activité disposant de « *marges d'exploitations structurellement faibles* ». Le risque est que les compagnies aériennes augmentent les prix des billets au détriment des consommateurs.

En outre, ces dépenses très lourdes pesant sur les aéroports ne pouvant pas toutes être financées à travers la taxe d'aéroport, ceux-ci peuvent alors être amenés à exercer un arbitrage entre les différentes mesures à mettre en place. Face à la montée de la menace terroriste et à la croissance du trafic de passagers, les aéroports ne peuvent pas financer toutes les mesures. Si un arbitrage doit être fait, on peut supposer que les mesures découlant de la menace terroriste seront privilégiées aux mesures relatives à la prévention ou à la sanction du passager indiscipliné.

Deuxièmement, la Cour des Comptes dénonce l'absence d'harmonisation internationale des droits des passagers. La juridiction met en avant la présence d'un cadre défini par l'Union européenne très protecteur des passagers/consommateurs alors qu'il n'existe pas de cadre minimum au rang international. Or ce régime très protecteur du consommateur implique des distorsions de concurrence entre les compagnies aériennes européennes et non européennes.

En conclusion, la Cour des Comptes incite l'État français à promouvoir un cadre international à travers par exemple « *un code de conduite mondial* ». Celui-ci pourrait

⁷ « L'État et la compétitivité du transport aérien : un rôle complexe, une stratégie à élaborer », Communication à la commission des finances du Sénat, 2016

contenir les droits reconnus⁸ au niveau international aux passagers, mais aussi, leurs devoirs. Cela permettrait de définir et de diffuser une liste de comportements reconnus comme relevant d'actes d'indiscipline.

Paragraphe 3. La problématique du passager indiscipliné relève de la sûreté et de la sécurité

La problématique se situe à la frontière des deux domaines. On peut estimer de manière générale que les problèmes de sûreté portent atteinte à la sécurité aérienne.

La sécurité aérienne concerne l'ensemble des mesures à prendre afin de réduire tout risque au cours du transport aérien. Ces mesures sont dictées à l'échelle de l'OACI et de l'Union européenne, à travers l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA). Elles présentent un caractère très technique et s'adressent principalement aux constructeurs aéronautiques, aux sociétés de maintenance et aux compagnies aériennes. Notamment, la sécurité aérienne a vocation à prévoir toute procédure pouvant correspondre à un événement, afin que les membres de l'équipage puissent minimiser tout risque en vol.

La sûreté aérienne fait référence aux mesures à prendre afin de prévenir, de contrôler et de sanctionner tout acte malveillant cherchant à mettre en danger la sécurité aérienne.

Historiquement, la sécurité aérienne constitue le « cœur » du métier du transport aérien ; les problématiques de sûreté sont très récentes, elles découlent notamment des attentats du onze septembre 2001. À bord, les personnels navigants, au premier rang desquels le commandant de bord, sont en charge de la sécurité et de la sûreté du vol. Ce sont donc ces personnels qui seront amenés à connaître du phénomène d'indiscipline.

La DGAC a commandé une étude⁹ (Annexe 3), dans le cadre du travail sur les passagers indisciplinés, relative à la proximité de ces deux matières. L'étude met en lumière le sentiment des personnels navigants français concernant l'accroissement des mesures de sûreté qui viendrait « dénaturer » le cœur de l'activité. Ainsi, les personnels navigants éprouveraient des craintes face à un événement de sûreté, dans la mesure où ils ne se sentent pas assez formés, et que cette situation les conduirait à devoir exercer un arbitrage entre le maintien de la sécurité et celui de la sûreté.

Pour les auteurs de l'étude, le phénomène d'indiscipline constitue un événement hybride à la croisée des deux domaines. Nous évoquerons dans cette étude indistinctement des textes et acteurs relevant de la sécurité et de la sûreté.

⁸ En 2015, ont été adoptés un ensemble de principes de base dans le cadre de l'OACI en matière de droits des passagers.

⁹ « Impact de la sûreté et de ses mesures associées sur la performance de la sécurité des équipages Français », WBN CONSULTING, 2017 (Annexe 3)

Paragraphe 4. La difficile mise en place d'un cadre général relatif au passager indiscipliné

Les opérateurs du transport aérien sont en première ligne pour connaître de l'indiscipline puisque la prévention et le contrôle de ce phénomène leur incombent. À travers la pratique, ont été identifiées les mesures à mettre en place. Or celles-ci s'avèrent être insuffisantes, c'est pourquoi les opérateurs ont décidé de réagir et de se réunir afin de dégager de nouvelles mesures plus dissuasives.

Les opérateurs sont également les entités concernées par les dommages causés par l'acte d'indiscipline. Ils souhaiteraient donc qu'une sanction soit attachée à l'indiscipline, dans les cas où les mesures de prévention et de minimisation des dommages auraient échoué.

Majoritairement, l'acte d'indiscipline fait difficilement l'objet d'une sanction dans la mesure où celle-ci est compliquée à enclencher. Que l'acte comprenne un élément d'extranéité ou qu'il soit exclusivement du ressort de la compétence du juge français, la poursuite pénale aboutit peu souvent.

Le régime juridique du droit pénal aérien international ne permet pas de remédier aux lacunes nationales, principalement parce que le droit pénal est une matière relevant de la souveraineté étatique.

Il existe un corpus de textes complet relevant du droit pénal général français. Cependant, le constat de l'échec des poursuites pénales pose la question de son efficacité. Pour les partisans d'une modernisation de ce corpus, le problème réside dans le fait que ne soit pas prise en compte la spécificité du contexte aérien. Ainsi, seuls les incidents les plus graves sont sanctionnés.

Aujourd'hui, des projets de réforme et de modernisation de ces régimes juridiques international et français sont initiés.

Ce mémoire aura pour objectif de démontrer que les acteurs du transport aérien sont les plus à même de définir les mesures à mettre en place afin de gérer l'indiscipline. Cependant, les autorités internationales et nationales ne doivent pas se décharger de leurs missions de législateurs afin de mettre en place un cadre dissuasif et coercitif, qui devra prendre en compte la spécificité du contexte aérien.

Au sein du Titre 1, nous aborderons le thème de l'identification et de la prévention de l'acte d'indiscipline. Le Titre 2 aura pour objet d'identifier la sanction à apporter à cet acte.

Titre 1. La mise en place d'un cadre opérationnel dissuasif face aux passagers indisciplinés

L'identification du phénomène d'indiscipline n'est pas aisée dans la mesure où il n'existe pas de définitions consensuelles pouvant être tirées ni des textes internationaux ni de la pratique. En effet, la définition du passager indiscipliné est évolutive notamment à travers les facteurs de survenance de l'infraction (Chapitre 1).

Une fois le phénomène d'indiscipline identifié, il s'agit pour les opérateurs du transport aérien de prévenir la survenance de cet acte, et si cet acte ne peut pas être évité, l'objectif est tout du moins d'en contrôler les conséquences sur le transport aérien (Chapitre 2).

Chapitre 1. Identifier le passager indiscipliné et l'acte d'indiscipline

Un passager est considéré comme étant « indiscipliné » dès lors qu'il commet un acte d'indiscipline. Identifier l'indiscipline, c'est à dire l'acte et son auteur, permet de faire découler l'application d'un cadre spécifique. Ce chapitre traitera de la définition évolutive du passager indiscipliné, qui à travers la pratique et le droit, tend à désigner une « personne » indisciplinée. Ce terme plus générique permet d'élargir le champ d'application de l'indiscipline, afin d'appliquer les mesures de prévention et de contrôle au plus grand nombre de personnes présentes au sein des différentes étapes constituant le transport aérien.

Les institutions internationales sont venues définir le passager indiscipliné par l'adoption de textes internationaux liant les États parties et des dispositions plus techniques à destination des opérateurs du transport aérien, en particulier les compagnies aériennes (Paragraphe 1). Or cette définition du passager indiscipliné est évolutive puisqu'à travers l'exercice de l'activité du transport aérien et l'expérience acquise suite à la survenance d'un acte d'indiscipline, cette définition est amenée à s'adapter (Paragraphe 2).

Paragraphe 1. La définition évolutive du passager indiscipliné

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) est l'organisation internationale gouvernementale qui rassemble les États membres des Nations-Unies afin d'établir des conventions internationales en matière de transport aérien commercial. L'indiscipline a fait l'objet d'une convention, la Convention de Tokyo, adoptée en 1963. Cependant ce texte comprend des lacunes qui n'ont pas permis la mise en place d'une réponse adaptée afin d'endiguer ce phénomène. Il a été décidé de compléter cette Convention par le Protocole de Montréal adopté en 2014 afin de répondre à ces lacunes (A).

Les conventions internationales ont pour but de lier les États parties au respect de dispositions générales, elles ne s'adressent pas aux professionnels et peuvent paraître éloignées de la pratique. On se rend alors compte que ces textes ne suffisent pas à identifier

l'acte d'indiscipline et son auteur. Sont alors dégagées des lignes directrices de la pratique afin de répondre aux lacunes des traités (B).

A. Définitions juridiques du passager indiscipliné et de l'acte d'indiscipline

1. Définition en droit international

a. *La définition de l'acte d'indiscipline et de sa sanction par la Convention de Tokyo et le Protocole de Montréal*

1. La définition *lato sensu* de l'acte d'indiscipline, c'est à dire des actes qui compromettent ou peuvent compromettre la sécurité de l'aéronef, le bon ordre et la discipline à bord.

Les traités de droit international pénal aérien n'ont pas pour objet d'établir un droit matériel mais de définir les règles de conflit de juridictions et de lois pénales. Il incombe aux États parties aux conventions internationales d'en respecter les dispositions et de les mettre en œuvre dans leur droit pénal interne. Ainsi, ces textes ne viennent définir l' « acte d'indiscipline » qu'en des termes généraux, il revient aux États d'adopter des lois pénales venant consacrer des infractions correspondant aux différents cas d'acte d'indiscipline.

La Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 érige en infractions aux lois pénales « *les actes qui compromettent ou peuvent compromettre la sécurité de l'aéronef, le bon ordre et la discipline à bord* ». Cette Convention vise particulièrement à sanctionner le comportement d'indiscipline d'un passager à bord d'un vol commercial international.

La définition du passager indiscipliné est absente des conventions internationales. Sur le fondement de la Convention de Tokyo, le passager indiscipliné est une personne qui « *a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte* » compromettant « *la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, ou le bon ordre et la discipline à bord* ». Le texte de Tokyo ne vient donc définir le passager indiscipliné qu'à travers l'acte d'indiscipline. Il reviendra à la pratique de donner une définition de l'auteur de l'indiscipline.

2. L'absence de définitions harmonisées peut constituer un des éléments expliquant l'échec de la poursuite pénale du passager indiscipliné.

Les compagnies aériennes ont constaté une multiplication des incidents d'indiscipline depuis les années 1990 suite à la libéralisation du transport aérien. Pour autant, on peut considérer que le phénomène d'indiscipline reste majoritairement impuni. Sur la scène internationale, certains ont estimé que le texte adopté lors de la Convention de Tokyo de 1963 ne répondait plus aux exigences de la communauté internationale de l'aviation civile face à la montée des incidents causés par des passagers indisciplinés. Le Protocole adopté en 2014 à Montréal n'est pas encore entré en vigueur. Ce Protocole de Montréal vient définir des

sanctions plus précises du passager indiscipliné cependant, comme la Convention de Tokyo, aucune définition de l'auteur de l'acte n'est donnée.

b. La définition du passager indiscipliné par les instances internationales

3. L'adoption de quatre catégories de passagers dont le comportement met en danger la sécurité du vol dans le cadre de l'*International Air Transport Association*.

L'*International Air Transport Association* (IATA) est l'organisation internationale non-gouvernementale de représentation des compagnies aériennes. L'IATA a pour but de réunir les compagnies aériennes et que celles-ci adoptent des textes communs portés par un large consensus. Il existe quatre catégories IATA pour classer le comportement de passagers dont le comportement porte ou risque de porter atteinte à la sécurité de l'aviation civile. Dans la pratique, les transporteurs aériens retiennent les trois premières catégories pour qualifier un passager d'indiscipliné ; est exclue la catégorie 4 relative à la tentative d'intrusion dans le cockpit. La classification IATA a fait l'objet de la publication d'une pratique recommandée¹⁰. La classification se fait comme suit :

Au sol

- catégorie 1 : passager ayant un comportement impoli, contestataire
- catégorie 2 : passager adoptant un comportement agressif en tenant notamment des propos injurieux et des menaces verbales, passager sous l'emprise de l'alcool
- catégorie 3 : passager ayant un comportement violent

En vol

- catégorie 1 : passager réfractaire au respect des consignes de sécurité
- catégorie 2 : passager perturbant le vol des autres passagers et interférant dans le travail des personnels navigants
- catégorie 3 : passager considéré comme « dangereux » dont il faut maîtriser rapidement le comportement à risque pour la sécurité du vol
- catégorie 4 : comportement spécifique, visant la tentative d'introduction dans le poste de commande et le cockpit pour s'emparer de l'appareil, il s'agit d'un acte pouvant être assimilé à un acte terroriste.

4. L'adoption au sein de l'OACI de textes techniques venant consacrer la définition du passager indiscipliné.

L'OACI sert de cadre pour l'adoption des conventions de droit international (points 1 et 2). L'OACI est aussi le cadre dans lequel sont adoptés des textes plus techniques. Ces textes sont à destination des professionnels évoluant dans le secteur de l'aviation, contrairement aux conventions internationales qui s'adressent et engagent les États parties. La circulaire 288 de 2002, portant éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs comprend une définition du passager indiscipliné. Il s'agit des « *passagers qui ne respectent pas les règles de conduite à bord des aéronefs ou*

¹⁰ Pratique recommandée 1789a - classification des comportements en trois niveaux de gravité

qui ne suivent pas les instructions des membres de l'équipage, et qui perturbent ainsi l'ordre et la discipline à bord. ».

2. Définition du passager indiscipliné au niveau national

5. La définition du passager donnée par les compagnies aériennes et les opérateurs aéroportuaires.

Cette définition, incluse dans les conditions générales de transport des compagnies aériennes, est harmonisée. Ainsi, le passager désigne « *toute personne en possession d'un billet, en dehors des membres de l'équipage, transportée ou devant être transportée par avion* ».

Pour les opérateurs aéroportuaires et les compagnies aériennes, le passager indiscipliné est le client perturbant le bon déroulement des mesures d'enregistrement ou d'embarquement, de la sécurité à bord d'un aéronef, au sol ou en vol. Les professionnels font ici la distinction avec le différend commercial. Ici, le passager franchit « une frontière » par ses actes en enfreignant les conditions requises pour embarquer ou pour poursuivre le vol.

B. L'actualisation de la définition du passager indiscipliné par la pratique

a. Une définition traditionnellement axée sur la personne du passager en voie d'évolution

7. La notion de « passager indiscipliné » se focalise actuellement sur le passager.

La définition de la circulaire 288 de 2002 de l'OACI selon laquelle les passagers pouvant être qualifiés d'indisciplinés sont les « *passagers qui ne respectent pas les règles de conduite à bord des aéronefs ou qui ne suivent pas les instructions des membres de l'équipage, et qui perturbent ainsi l'ordre et la discipline à bord.* ». La survenance d'un incident se focalise sur la personne du passager en tant qu'auteur de l'incident. Les membres de l'OACI ont donc exclu du champ d'application de l'indiscipline et des sanctions qui en découlent les personnels navigants qui pourraient également être les auteurs d'indiscipline.

8. L'hypothèse du personnel navigant indiscipliné tirée de la pratique.

Il peut arriver qu'un membre de l'équipage présente un comportement d'indiscipline. Le Sous Comité Spécial du Comité Juridique de l'OACI soulève le problème de la définition de l'indiscipline qui est axée exclusivement sur le passager, car dans la pratique, sont survenus des actes d'indiscipline dont les auteurs étaient des membres du personnel navigant. Le Sous Comité a alors suggéré, dans un rapport de 2012 pour la modernisation de la Convention de Tokyo, y compris la question des passagers indisciplinés, qu'il serait préférable d'utiliser l'expression de « *personnes indisciplinées ou perturbatrices* » ou « *comportement indisciplinés ou perturbateurs* ».

Dans ce mémoire, il s'agira d'observer principalement le cas du passager indiscipliné et notamment les moyens de prévention afin d'empêcher ce passager de passer à l'acte. En

effet, les moyens de prévention mis en place par les différents acteurs du transport aérien ne visent pas les membres du personnel navigant mais le client qui achète un titre de transport, puis le client en sa qualité de passager. Historiquement d'ailleurs, le passager indiscipliné était perçu comme une personne atteinte d'une « rage de l'air », que ce passager soit pris de panique dans cet environnement clos, qu'il ait besoin de fumer ou qu'il ait consommé de l'alcool. *A priori* ces causes d'indiscipline ne concerneraient pas le membre d'équipage initié à l'environnement aérien.

9. L'exclusion du terrorisme de la définition du passager indiscipliné.

La différence distinguant l'acte d'indiscipline de l'acte terroriste est le caractère prémédité de cet acte. Alors que le terroriste cherche délibérément à atteindre la sécurité aérienne, le passager indiscipliné ne souhaite nullement, lorsqu'il achète son titre de transport, se rendre l'auteur d'un acte pouvant compromettre ou compromettant la sécurité aérienne.

Comme il a été vu précédemment au point 3, la référence IATA utilisée pour qualifier l'acte comme relevant de la catégorie 4 IATA est exclue du champ de l'indiscipline par les opérationnels chargés de la gestion des passagers indisciplinés. Il s'agit de l'intrusion ou de la tentative d'intrusion dans le cockpit afin de prendre le contrôle des commandes de vol. La problématique de la qualification de l'acte comme relevant de l'indiscipline ou du terrorisme implique deux régimes juridiques pénaux distincts. Dans les faits, la survenance d'actes correspondant à la catégorie 4 IATA est de plus en plus rare et la mise en œuvre de la sanction n'incombe pas à la compagnie aérienne mais au service anti-terroriste national concerné (voir le Titre 2 concernant la question de la détermination de l'État compétent).

b. L'inclusion dans la définition des actes d'indiscipline commis au sol

10. Certains mémoires¹¹ excluaient du champ d'application de l'indiscipline les événements intervenant au sol.

Aux vues des nombreux problèmes intervenant au sol, à compter de l'enregistrement jusqu'aux opérations d'embarquement ou de débarquement, le phénomène d'indiscipline concerne également les événements survenant au sol. Ainsi, les gestionnaires d'aéroport et les autorités publiques, présentes sur les plateformes aéroportuaires, sont aussi concernés par le phénomène d'indiscipline.

Par ailleurs, il est arrivé qu'un commandant de bord refuse l'embarquement à une personne fichée « S », sur le motif qu'elle pourrait mettre en danger la sécurité à bord. L'extension du régime juridique du passager indiscipliné à des événements au sol, permettrait alors d'encadrer les pouvoirs du commandant de bord ; celui-ci aurait pour obligation de motiver sa décision.

¹¹I. Fortune-Brun « La Convention de Tokyo et les passagers indisciplinés », Mémoire de fin d'études, 2014

11. Les définitions incluses dans les textes légaux et techniques de l'OACI ne font référence qu'à la période de vol.

On peut tout de même constater un glissement de la définition, vers un élargissement du champ d'application du régime de l'indiscipline, afin de couvrir le plus d'évènements possibles, alors même que la personne titulaire d'un titre de transport n'acquiert la qualité de passager qu'au moment des opérations d'embarquement. Le Sous Comité juridique de l'OACI a avancé l'idée de ne plus parler de « passagers indisciplinés » mais de « personne indisciplinée »¹² (point 8), cette volonté d'élargir le champ d'application du régime de l'indiscipline est alors confirmée.

Ce mémoire traitera de l'auteur des actes d'indiscipline au sol et en vol, c'est à dire tout au long du parcours passager du transport aérien. Il s'agit désormais de voir dans quelle mesure il apparaît primordial d'identifier le phénomène d'indiscipline. Identifier l'acte d'indiscipline et son auteur permet de prendre des mesures adaptées afin d'endiguer ce phénomène. Cela est d'autant plus indispensable que ce phénomène tend à se multiplier depuis le début des années 1990 et peut aboutir à des conséquences très graves.

Paragraphe 2. L'occurrence du phénomène dans le transport aérien

Le transport aérien commercial a toujours connu la présence de passagers indisciplinés au sein de son activité. Depuis sa libéralisation, le transport aérien commercial s'est démocratisé. En conséquence, le nombre de passagers a fortement augmenté ce qui conduit à une hausse des risques d'indiscipline.

L'acte d'indiscipline relève de nombreux facteurs comme le stress ou la consommation d'alcool. Or on note que depuis le début des années 1990, l'indiscipline en vol est de plus en plus fréquente et ses facteurs déclenchants ont évolué (A). La recrudescence des actes d'indiscipline engendre des coûts particulièrement importants et pénalisent les opérateurs du transport aérien, en première ligne desquels les compagnies aériennes (B).

A. Éléments statistiques

12. Les principales causes d'indiscipline historiquement établies.

Premièrement, la peur de l'avion a été une des causes principales de l'indiscipline. Celle-ci est liée à une méconnaissance de l'environnement aéronautique ; la peur de l'avion tend à diminuer chez les passagers dans la mesure où le transport aérien se démocratise et les personnes sont amenées à voyager de plus en plus fréquemment en transport aérien¹³. Les

¹² Rapport de 2012 pour la modernisation de la Convention de Tokyo, y compris la question des passagers indisciplinés

¹³ De 1970 à 2016, le trafic du transport aérien a été multiplié par 10. Le trafic aérien mondial ne cesse de croître. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ICAO) estime que le nombre de passagers aériens atteindra les 6 milliards d'ici 2030.

acteurs du transport ont pris en compte cette peur, et ont mis en place des mesures pour lutter contre celle-ci, par exemple à travers des stages.

Au-delà de la méconnaissance du fonctionnement d'un aéronef, cette peur est également liée à la survenance d'accidents aériens mortels. Alors même que le transport aérien est souvent considéré comme le moyen de transport le plus sûr¹⁴, chaque accident d'avion marque les esprits durablement.

Deuxièmement, l'interdiction de fumer établie dans les salles d'embarquement et en vol par la loi « Evin » du 10 janvier 1991 modifiant la loi n°76-616 du 9 juillet 1976 relative à la lutte contre le tabagisme, a été considérée comme une cause d'aggravation du stress des passagers aériens et donc de l'indiscipline. Désormais, bien que la dépendance au tabac demeure un facteur de stress, les fumeurs se sont habitués à ne pas pouvoir fumer tout au long des phases du transport aérien. Cependant, cette dépendance peut encore conduire un fumeur à vouloir fumer dans l'avion en cachette en violation des consignes de sécurité ou à consommer de l'alcool afin de chercher à se détendre et à trouver un substitut à la nicotine.

Troisièmement, la consommation excessive d'alcool représente une des causes traditionnelles amenant un passager à commettre un acte dangereux. La consommation d'alcool est d'ailleurs la cause la plus importante d'indiscipline aujourd'hui.

13. Les principales causes actuelles d'indiscipline.

Les trois facteurs principaux conduisant un passager à adopter un comportement d'indiscipline sont d'abord la consommation d'alcool, puis la consommation de drogues ou de médicaments et enfin la diminution de l'oxygène. Il ne s'agira pas dans cette étude d'illustrer facteur par facteur les moyens mis en œuvre pour les prévenir, les contrôler et pour les sanctionner de la part des opérateurs du transport aérien¹⁵. Il s'agira plutôt de voir comment ces opérateurs cherchent à prévenir, contrôler et sanctionner le phénomène d'indiscipline de manière globale. Toutefois, certains propos seront plus spécifiques par rapport à un facteur d'indiscipline donné, notamment l'alcool, ce facteur étant le plus impliqué dans la survenance du phénomène d'indiscipline.

B. Coûts de la survenance

14. La recrudescence des actes d'incivilité voire de violence dans les transports publics.

L'indiscipline dans les transports publics est présente chaque jour, à toute heure, sur toutes les lignes. L'indiscipline quotidienne intervient entre les passagers ou à l'égard des agents du transport concerné. Qu'il s'agisse du train, du métro, du tramway, du bus, tous les transports sont concernés par les problématiques d'indiscipline.

¹⁴ « Malgré les accidents, voyager en avion est de plus en plus sûr », 25 mars 2015, Le Monde ; <http://datat.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR> ; Bureau d'Archives des Accidents d'Avions ; European Railway Agency

¹⁵ P. Latil « L'analyse comportementale appliquée au passager aérien », Mémoire de fin d'études, 2013 ; E. Sergent « Les passagers indisciplinés : les différents leviers réducteurs de stress au sol. De l'application de la lettre-circulaire de la DGAC », Mémoire de fin d'études, 2006

15. La spécificité de l'environnement du transport aérien comparée aux autres transports publics.

Le législateur est venu établir un cadre juridique afin de prévenir et de sanctionner tout acte d'indiscipline intervenu dans un transport public terrestre. Ce régime ne s'applique pas au transport aérien commercial. Par sa configuration, le transport terrestre permet aux passagers, en cas de danger, d'arrêter le transport par un arrêt d'urgence ou de descendre au prochain arrêt. Au contraire, l'environnement du transport aérien est un espace clos qu'on ne peut quitter en cas de danger. C'est aussi pourquoi un incident ou un accident aérien engendrent des conséquences plus graves qu'un transport terrestre. Pour autant, le transport aérien connaît de plus en plus d'actes d'indiscipline, or le législateur ne s'est toujours pas saisi spécifiquement de ce problème.

16. La recrudescence des actes d'indiscipline dans le transport aérien commercial.

Si en 2017 se pose encore la question du passager indiscipliné, c'est qu'il s'agit d'un problème récurrent qui s'accroît d'année en année. Selon l'IATA, il y aurait un cas d'indiscipline pour 1 289 vols. Se pose donc la question du coût de la survenance des actes d'indiscipline, avant tout pour les compagnies aériennes, dans la mesure où il s'agit des opérateurs en première ligne face à ce phénomène pour lesquels les conséquences sont les plus lourdes.

Le phénomène d'indiscipline touche aussi les aéroports qui se voient chargés de remplir et de financer les missions de sécurité et de sûreté sur la plateforme aéroportuaire.

Enfin, le coût de l'indiscipline renvoie aux dommages-intérêts que le passager, auteur de l'acte d'indiscipline, devra verser à la compagnie aérienne si sa responsabilité civile ou pénale est engagée. Aux États-Unis, le passager indiscipliné est condamné à verser des *punitive damages* pour le dommage et non pour la gravité de la faute. Au cours du procès, la compagnie aérienne et le passager indisciplinés sont codéfendeurs. Majoritairement, la compagnie aérienne se retrouvera à indemniser le dommage. Ensuite, elle pourra se retourner contre le passager indiscipliné pour obtenir le remboursement. Or, la plupart du temps, le passager indiscipliné ne disposera pas des ressources nécessaires pour rembourser le coût de son acte.

1. Le coût de l'acte d'indiscipline pour une compagnie aérienne

Les compagnies sont les acteurs en premières lignes du phénomène, elles présentent donc un intérêt à demander de nouveaux textes pour enrayer l'accroissement des incidents d'indiscipline.

a. Le coût en terme humain

17. La vulnérabilité du personnel au sol.

Les salariés des compagnies aériennes et de leurs sous-traitants, qu'il s'agisse du personnel au sol en charge de la vente du titre de transport ou de l'enregistrement ou de

l'embarquement, ou du personnel navigant, sont les personnes confrontées en tout premier lieu au passager indiscipliné. Formés pour gérer ce phénomène, ils interviennent en amont pour détecter l'indiscipline afin de l'éviter, de la minimiser et de la contrôler. Or il arrive fréquemment que le passager indiscipliné s'en prenne violemment à ce personnel, de manière verbale ou physique.

18. L'impact psychologique sur le salarié dans son travail.

La survenance d'un acte d'indiscipline constitue toujours un traumatisme physique ou mental pour le personnel salarié, personnel au sol ou navigant. C'est pourquoi la survenance de l'indiscipline est une des plus grandes craintes des salariés.

Par ailleurs, la loi « Auroux » n°82-689 du 4 août 1982 dispose que le salarié a le droit de se retirer de son lieu de travail lorsqu'il a un motif raisonnable de penser qu'il est en présence d'un danger grave et imminent, sans que ce retrait entraîne la rupture du contrat de travail. Or cette disposition ne s'applique pas aux personnels navigants en mission. Les personnels navigants à bord ont pour mission d'affronter le passager indiscipliné tout en restant garants de la sécurité et de la sûreté en vol.

b. Le coût économique

19. L'impact sur la gestion des opérations.

La survenance d'un acte d'indiscipline fait se répercuter sur la compagnie aérienne des imprévus dans l'organisation de ses opérations et des coûts liés aux mesures correctives à mettre en place. L'exemple le plus parlant est celui du déroutement ou du demi-tour choisi par le commandant de bord, afin de débarquer le passager indiscipliné sur un autre aéroport que celui initialement prévu. Ce vol arrivera en retard au point de destination et, à cause du retard du vol d'apport, les vols suivants seront retardés voire annulés. C'est toute une réorganisation des plannings des salariés et des horaires de vol qui devra être orchestrée. Un acte d'indiscipline ne pénalise donc pas seulement la réalisation d'un vol mais aussi toute l'organisation du transport aérien d'une compagnie aérienne dans son ensemble.

20. Le coût financier pour la compagnie aérienne.

En cas de retard d'un vol notamment, la compagnie aérienne devra engager les frais suivants : l'indemnisation des passagers¹⁶, le paiement de la redevance d'atterrissage, le paiement d'un éventuel supplément de carburant. Le coût d'un déroutement est difficilement chiffrable mais il représente entre 50 000 à 200 000 euros environ de frais à la compagnie aérienne.

¹⁶ au titre du Règlement européen n°261/2004

c. L'impact de l'indiscipline sur l'image

21. La communication en matière de sécurité ou de sûreté est très rare.

Dans le secteur d'activité du transport aérien commercial, les compagnies aériennes ne communiquent jamais spontanément sur leur degré de sécurité ou de sûreté, parce que ces deux aspects sont inhérents à toute compagnie et les normes internationales promeuvent un haut niveau d'efficacité. Les compagnies aériennes ne publieront donc pas de statistiques sur ces points à destination du client-futur passager. Les compagnies aériennes sont uniquement amenées à justifier de l'efficacité de leurs mesures de sécurité ou de sûreté à la suite d'un incident ou d'un accident relayé dans les médias.

22. La communication en matière de sécurité ou de sûreté est très sensible.

Les attentats du onze septembre 2001 et la survenance d'accidents aériens sont des événements qui marquent durablement l'esprit des passagers. Comme il a été dit précédemment, l'environnement aérien peut être une source de stress et un facteur d'actes d'indiscipline. Il a donc été communément reconnu par les compagnies aériennes qu'il fallait communiquer le moins possible sur ces aspects de sécurité et de sûreté, afin que les passagers ne soient préoccupés que du service qui leur est proposé, et de leur voyage. À partir du moment où une vidéo ou une photographie d'un acte d'indiscipline devient viral sur les différents canaux de communication, l'image de la compagnie aérienne concernée sera touchée très fortement ; les passagers perdront confiance dans la compagnie aérienne, sa réputation sera entachée quelque temps ou durablement en fonction de l'évènement, ce qui conduira à une baisse des ventes de billets d'avion.

2. Le coût pour les autres acteurs

a. Le coût pour les aéroports de mesures de sécurité et de sûreté toujours plus nombreuses

23. Le gestionnaire aéroportuaire européen est en charge de la sécurité et de la sûreté au sol.

Dans le cadre de l'Union européenne, les aéroports ont été reconnus comme les opérateurs responsables de la mise en place des mesures de sécurité et de sûreté au sol. Alors même que la sûreté est une problématique relevant de la compétence des Etats membres, et doit donc être définie par le gouvernement d'un Etat donné, il revient au gestionnaire aéroportuaire la mission de mettre en place les mesures qui y sont relatives et non aux autorités de police nationale.

24. Le coût des mesures de sécurité et de sûreté repose sur le budget de l'aéroport.

La sûreté est une problématique contemporaine qui prend de plus en plus d'importance à mesure que l'Europe est touchée par des attentats, que des lois anti-terrorismes sont

adoptées et qu'un état d'urgence national est décrété. Quant aux mesures de sécurité, elles sont très nombreuses et leur mise en œuvre incombe également à l'aéroport.

25. La question du financement de certaines missions de service public par l'aéroport.

Les mesures de sûreté et de sécurité sont élaborées par des instances internationales, européennes et nationales à destination d'opérateurs exerçant une activité économique de gestion aéroportuaire. Face à l'augmentation des contrôles des passagers produisant un ralentissement des flux de circulation au sein de l'aérogare, les aéroports sont par exemple amenés à investir dans des équipements toujours plus sophistiqués et à recruter davantage d'agents aéroportuaires. Le terrorisme est donc la cause principale de l'accroissement des coûts pour l'aéroport, cependant on peut aussi inclure dans ces mesures le potentiel passager indiscipliné. Or les aéroports disposent d'un statut mixte entre la réalisation d'une activité de service public et une activité économique répondant à la loi du marché. La question du financement de missions de sécurité et de sûreté se pose donc.

b. La répercussion du coût de l'indiscipline sur le passager indiscipliné

26. La difficulté pour la compagnie aérienne de récupérer le remboursement de l'acte d'indiscipline auprès de l'auteur de cet acte.

Comme il a été vu précédemment, l'acte d'indiscipline entraîne des coûts importants pour la compagnie aérienne. La compagnie qui souhaite obtenir le remboursement des dépenses occasionnées par l'indiscipline peut chercher une action en justice contre l'auteur de l'indiscipline. Cependant, aux vues des montants, le passager indiscipliné sera généralement insolvable et ne pourra donc pas rembourser la compagnie aérienne.

27. Le Protocole de Montréal de 2014 permettrait aux compagnies aériennes de se retourner contre l'auteur de l'indiscipline.

De façon unanime, les compagnies aériennes se sont unies pour réclamer une nouvelle disposition internationale afin de leur permettre d'engager la responsabilité civile de l'auteur de l'indiscipline et d'obtenir des dommages-intérêts. Les compagnies aériennes ont obtenu cette nouvelle disposition au sein du Protocole de Montréal de 2014 qui vient modifier la Convention de Tokyo de 1963. Une compagnie aérienne australienne s'était déjà donné la possibilité d'exiger du passager indiscipliné des dommages-intérêts en inscrivant au préalable dans ses conditions générales de transport cette clause.

En conclusion, les opérateurs économiques du transport aérien commercial sont fréquemment confrontés à la difficulté de gérer des passagers indisciplinés. Ces derniers prennent des typologies différentes, ce qui fait que la qualification de « passager indiscipliné » tend à s'élargir afin d'englober le plus de situations possibles. En effet, découle de cette qualification un régime juridique propre de prévention et de sanction. Les actes d'indiscipline, de plus en plus nombreux, touchent en tout premier lieu l'activité des compagnies aériennes puis celle des aéroports. Ces acteurs se retrouvent en charge de mettre en œuvre des mesures de préventions et de contrôle de l'indiscipline, en attendant que les États se saisissent de la problématique sur la scène internationale.

Chapitre 2. Les acteurs du parcours passager responsables de la prévention de l'indiscipline

Dans quelle mesure peut-on avancer que les acteurs du parcours passagers sont les acteurs responsables de la prévention de l'indiscipline ? Il a été vu dans le Chapitre 1 relatif à l'identification du phénomène d'indiscipline que celui-ci touchait en tout premier plan les compagnies aériennes et les gestionnaires aéroportuaires. Par ailleurs, les Etats n'ont pas encore trouvé un consensus international, ni national dans le cadre de la France, pour mettre en place une réponse étatique adaptée afin de prévenir et donc de freiner la survenance de l'indiscipline. Les compagnies aériennes et les aéroports se sont donc reconnus responsables de la mise en place de mesures de prévention très diverses. Or même entre les acteurs du transport aérien, il n'a pas été question jusqu'à présent d'adopter une réponse commune ou complémentaire.

Il s'agira donc de voir en quoi il est désormais nécessaire de mettre en place des mesures de prévention de l'indiscipline de manière concertée (Paragraphe liminaire). Ensuite il s'agira d'établir le parcours du passager indiscipliné tout au long du transport aérien, c'est à dire de la vente du billet à la réponse judiciaire afin de mettre en lumière les points faibles de ce parcours et de proposer des améliorations (Paragraphe 1).

Enfin il s'agira d'étudier les mesures préventives déjà adoptées individuellement par les compagnies aériennes et les aéroports (Paragraphe 2).

Paragraphe liminaire. La nécessaire mise en place d'une réponse coordonnée entre les acteurs du transport aérien

28. Un phénomène commun aux acteurs du parcours passager.

L'ensemble des opérateurs prenant part au transport aérien sont confrontés au phénomène de l'indiscipline, qu'il s'agisse des gestionnaires aéroportuaires ou des compagnies aériennes. Par ailleurs, le parcours du passager, de son arrivée à l'aéroport à son débarquement de l'avion, est ponctué par la présence de nombreux acteurs entrant en contact

avec lui. Ces acteurs ont donc tous une part à jouer dans l'identification et la prévention du passager qui pourrait commettre un acte indiscipliné.

29. La nécessité d'une réponse coordonnée.

Au sein de son activité, chacun de ces acteurs met en place des mesures de prévention du phénomène d'indiscipline. Or celles-ci sont déconnectées les unes des autres. Du constat de l'échec de ces mesures préventives, est née l'idée que celles-ci devaient être entreprises de manière concertée entre les opérateurs. En effet, si un élément de la chaîne comporte une faille, c'est toute la prévention qui échoue. Cette volonté de mettre en place un dialogue et des mesures concertées entre les acteurs du transport aérien s'est exprimée au cours des groupes de travail et du séminaire de restitution des travaux de février 2017 relatif aux passagers indisciplinés organisés sous les auspices de la Direction générale de l'aviation civile.

Paragraphe 1. La description de la chaîne du parcours passager

La description de la chaîne du parcours passager revient à se mettre à la place du passager afin de définir toutes les étapes du transport aérien. Chaque étape est mise en oeuvre par un acteur de la chaîne, il peut s'agir des salariés de la compagnie aérienne, des agents de douanes, des salariés du gestionnaire aéroportuaire, de commerçants etc. Chaque acteur de la chaîne doit être reconnu comme responsable de la prévention de l'indiscipline au cours de l'étape qui lui incombe. On peut donc superposer la chaîne du parcours passager avec la chaîne d'alerte. Dans la pratique, certains acteurs du parcours passager ne sont pas inclus dans la chaîne d'alerte de prévention du comportement d'indiscipline (A). Il s'agira donc de voir les mesures correctives à adopter à court-terme ou celles qui sont à moderniser à long-terme (B).

A. La mise en parallèle de la chaîne du parcours passager et de la chaîne d'alerte

1. Identifier chaque étape suivie par le passager

30. L'ordre chronologique des chaînes du parcours et d'alerte.

Il est intéressant de décrire en parallèle le parcours du passager et de la chaîne d'alerte afin de comprendre qui est responsable de l'examen du comportement des passagers et de son signalement. Est présenté ci-dessous un tableau illustrant étape par étape le parcours du passager et l'opérateur responsable de chaque étape. Ce tableau a pour but de montrer une vision globale du parcours du passager indiscipliné et des opérateurs en charge de repérer l'éventuel comportement d'indiscipline tout au long de ce parcours.

Le chaînon du parcours passagers	L'opérateur responsable du chaînon
La vente en ligne ou à un comptoir de vente	Le personnel compagnie
L'arrivée à l'aéroport	Le gestionnaire aéroportuaire
L'enregistrement sur une borne libre service ou auprès du comptoir d'enregistrement	Le personnel compagnie
Le contrôle de sûreté (poste d'inspection filtrage, PIF)	Les agents de sûreté prestataires de l'aéroport/ Le gestionnaire aéroportuaire
Le contrôle aux frontières (poste aux frontières, PAF)	Les douanes
Les restaurants, les bars, les boutiques <i>duty-free</i>	Les salariés des boutiques/ Le gestionnaire aéroportuaire
La salle du terminal	Le gestionnaire aéroportuaire et le personnel compagnie
L'embarquement, l'aéronef au sol	Le personnel compagnie
L'aéronef en vol	Le personnel compagnie
Le débarquement	Le personnel compagnie et la gendarmerie du transport aérien ou la police aux frontières
La poursuite du passager devant la justice	Les autorités publiques et le magistrat
La gestion des employés par la compagnie	La compagnie
La communication sur les condamnations	La compagnie et la presse

En se référant au tableau, on remarque que les opérateurs assurant les rôles prédominants sont les personnels de l'aéroport et ceux de la compagnie. Dans la deuxième partie de ce mémoire, nous détaillerons le sujet des autorités publiques et du magistrat dans le cas de la poursuite du passager devant la justice.

2. Identifier les étapes défaillantes dans la chaîne d'alerte

31. Deux chaînons manquants sont identifiés comme ne participant pas à la chaîne d'alerte au sein de l'aéroport.

Le premier chaînon manquant est composé des restaurants, des bars et des boutiques *duty-free*. Bien que responsables de la vente d'alcool, ces commerçants présents sur la plateforme aéroportuaire n'ont pas été intégrés à la chaîne d'alerte.

Paradoxalement, le gestionnaire aéroportuaire encourage le passager à dépenser dans ces commerces, à travers notamment des espaces *duty-free* obligatoirement présents dans le parcours passagers, alors qu'il est responsable de la veille concernant les passagers potentiellement indisciplinés.

Le deuxième chaînon manquant est le poste d'inspection filtrage (PIF), cette étape de

contrôle n'étant pas incluse dans le processus de repérage de comportements pour déceler le passager indiscipliné.

32. Deux chaînons manquants sont identifiés au sein des étapes postérieures à l'atterrissage.

Le premier chaînon « grippé » renvoie au manque d'efficacité de la justice par rapport à la sanction du passager indiscipliné. La sanction judiciaire est ressentie comme décevante, ce qui démotive les personnels de la compagnie. Ceux-ci n'iront pas porter plainte contre l'auteur de l'acte dans la mesure où ils sont persuadés que la poursuite judiciaire n'aboutira pas. Or si les personnels victimes d'actes d'indiscipline ne portent pas plainte, le sentiment d'impunité demeurera.

Le deuxième chaînon manquant est celui de la communication, qui renvoie à deux aspects. Premièrement, il n'existe actuellement qu'une communication sur les droits des passagers, il n'est aucunement fait référence aux devoirs du passager. Deuxièmement, il n'existe pas de communication sur les condamnations de passagers indisciplinés.

3. La question de la facilitation : de moins en moins d'acteurs présents physiquement au sein du parcours passager

33. Une plus grande fluidité du parcours passager de la vente à l'embarquement.

Comme il a été dit précédemment, les mesures de sûreté et de sécurité sont très nombreuses et font l'objet d'une modernisation constante. Si le gestionnaire aéroportuaire ne procède pas à de nouveaux investissements, l'infrastructure et les flux au sein de l'aéroport ne pourront plus convenir au nombre de passagers, aux longues files d'attente et à la lenteur des contrôles renforcés. Les aéroports en charge de mettre en place ces mesures sur la plateforme aéroportuaire se voient contraints soit d'embaucher davantage de personnels, soit d'investir dans des équipements très pointus tels que des inspections filtrages automatiques. Ces dernières introduisent la notion de facilitation.

Il découle de l'automatisation du parcours passagers que de moins en moins de personnels sont présents, et donc auraient été susceptibles d'identifier et de prévenir un potentiel passager indiscipliné. Désormais, il est fréquent qu'un passager ne rencontre un responsable du chaînon d'alerte qu'en n'ayant à présenter sa pièce d'identité à l'étape de l'embarquement.

On pourrait déduire de cette tendance que de nouveaux modes d'alerte sont mis en place dans la mesure où les acteurs de la chaîne d'alerte disparaissent petit à petit au profit de robots. Cela étant, des actions conjointes sont à développer entre les différentes parties prenantes afin de détecter le potentiel passager indiscipliné.

B. Proposition de mesures correctives

34. Propositions de mesures opérationnelles à mettre en oeuvre à court-terme ou à long-terme.

	Mesures à adopter à court-terme	Mesures à améliorer à long-terme
Compagnies aériennes	Développer des stages de gestion des conflits	Communiquer sur la politique « PAXI » nationale, sur le barème des sanctions, médiatiser les condamnations
	Etablir une liste ciblée de passagers indisciplinés afin d'interdire la vente de billets	Communiquer sur les devoirs du passager au même titre que sur ses droits
	Développer une procédure fluide et un accompagnement du personnel portant plainte	Améliorer le signalement des faits à l'équipage avant l'embarquement
		Prévenir l'alcoolisme
Aéroports	Contrôler la quantité de la consommation d'alcool dans les restaurants, bars, et en vol. Sceller les bouteilles d'alcool achetées dans les <i>duty-free</i> pour empêcher la consommation à bord.	Améliorer le signalement des faits à l'équipage avant l'embarquement
	Développer des stages de gestion des conflits	Prévenir l'alcoolisme
	Développer l'analyse comportementale	Communiquer sur la politique « PAXI » nationale, sur le barème des sanctions, médiatiser les condamnations
	Intégrer le poste d'inspection filtrage et les commerces dans la chaîne d'alerte	

Paragraphe 2. Les réponses opérationnelles préventives apportées par les acteurs

Les acteurs du transport aérien, au premier rang desquels les compagnies aériennes et les aéroports, se sont saisis du problème de l'indiscipline. En l'absence de mesures de prévention étatiques définies à l'échelle internationale et nationale, il revenait de mettre en place des mesures adaptées à ces opérateurs économiques du transport aérien (A). Une mesure mérite d'être développée particulièrement, c'est le sujet de la « liste noire de passagers interdits de transport », dite « *blaklist* », établie au sein des compagnies aériennes (B).

A. Les réponses opérationnelles prises par les acteurs

35. Une formation adéquate des agents constitue une barrière pour contrôler l'ampleur du phénomène et ses conséquences.

Concernant les compagnies aériennes, la formation des personnels au sol, des personnels navigants et des salariés des sociétés d'assistance en escale doit leur apprendre à détecter les passagers susceptibles de comportements d'indiscipline.

Pour détecter le phénomène en amont ou le contrôler une fois sa survenance, les salariés doivent adopter une approche psychologique, diplomate et ferme. En outre, dans l'hypothèse où l'approche diplomatique échoue, les salariés suivent des formations de self-défense afin de se protéger contre toute atteinte physique.

Il est aussi primordial que les salariés soient formés, afin qu'ils aient connaissance de leurs pouvoirs et de leur responsabilité face à un passager indiscipliné, puisqu'ils sont garants de fait de la sécurité et de la sûreté à bord. Ces pouvoirs et responsabilités seront développés dans le Titre 2. Ainsi les salariés doivent cerner leurs moyens d'action et l'étendue de ces moyens d'action. Notamment chez Air France, le service juridique a mis en place un cycle de formation sur les pouvoirs du commandant de bord et sur la gestion du passager indiscipliné à destination des personnels navigants techniques.

Quant aux aéroports, leurs agents sont de plus en plus formés à l'analyse comportementale afin de déceler en amont les passagers susceptibles de comportements d'indiscipline. À travers les dispositifs de surveillance, le passager peut voir son comportement examiné dès son entrée dans l'aérogare.

36. La publication d'un guide IATA sur la prévention des passagers indisciplinés à l'adresse des professionnels du secteur.

Les compagnies aériennes regroupées au sein de l'IATA n'ont pas attendu l'adoption d'un cadre général de prévention des passagers indisciplinés par les institutions internationales et nationales pour agir.

En effet, au regard de la recrudescence du phénomène au sein du transport aérien commercial, les professionnels ont rapidement constaté l'insuffisance du cadre international fondé sur la Convention de Tokyo de 1963. La réticence des États à adopter le Protocole de Montréal venant modifier la Convention de Tokyo confirme ce manque d'efficacité.

L'IATA a fait preuve d'engagement face à l'indiscipline, ont été publiés dans ce cadre plusieurs guides à ce sujet. En 2012, un guide IATA¹⁷ sur la prévention des passagers indisciplinés a été publié, il a fait l'objet d'une nouvelle édition en 2015. Ce guide contient des dispositions pratiques et a pour but de donner les éléments aux compagnies aériennes pour appréhender le phénomène d'indiscipline et ainsi apporter une réponse harmonisée à celui-ci. Le guide n'est disponible qu'en langue anglaise et devrait faire l'objet de traduction afin d'être davantage diffusé. L'IATA a également publié en 2015 un guide concernant l'alcool à

¹⁷ Guidance on Unruly Passenger Prevention and Management

bord¹⁸, puisque la consommation d'alcool a été identifiée comme étant le premier facteur d'indiscipline.

Par ailleurs, les compagnies aériennes dans le cadre de l'IATA ont mis en lumière l'importance du recensement des incidents d'indiscipline afin de dégager des bonnes pratiques à partir d'éléments statistiques. C'est pourquoi le guide IATA comprend dans son annexe un formulaire de report d'incident.

B. La « liste noire de passagers interdits de transport »

37. La compagnie aérienne dispose du droit de refuser à bord un passager qui se rend auteur d'un acte d'indiscipline au cours du parcours passager.

Toutes les compagnies prévoient la possibilité de refuser l'embarquement d'un passager en cas d'indiscipline, cette hypothèse n'inclut pas le cas du refus d'embarquement d'un passager indiscipliné sur un vol précédent. Ce droit dont dispose la compagnie est exercé par le commandant de bord et repose sur des dispositions juridiques internationales et nationales. Ce droit consiste à refuser le transport d'un passager dont le comportement laisse croire qu'il pourrait commettre ou qu'il a commis un acte mettant en danger la sécurité aérienne. Le but recherché est d'empêcher la survenance de ce comportement au cours du vol car il s'agit de la période du transport la plus sensible. Si le comportement survient au cours du vol, le commandant de bord dispose du pouvoir de dérouter et de débarquer le passager concerné.

38. *A priori*, la compagnie aérienne ne dispose pas du droit de refuser le transport à un passager qui aurait commis un acte d'indiscipline sur un vol antérieur.

Une compagnie aérienne européenne peut refuser le transport d'un passager si elle présente une raison précise, à condition de motiver sa décision par des éléments de œuvre. Sans raison valable, ce refus pourra être qualifié de refus de vente basé sur une raison discriminatoire.

39. La création d'une liste de passagers indisciplinés internes à la compagnie aérienne.

La Loi Informatique et Libertés du 6 janvier 1978 interdit l'établissement d'une liste noire qui contiendrait des informations portant atteinte aux droits et libertés individuelles ou publiques.

En France, la compagnie Air France a soumis à la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL) un projet de création de liste de passagers qui seraient interdits de voyager sur ses vols suite à un acte d'indiscipline. Plus précisément, le projet consiste à « *mettre en œuvre un traitement automatisé de données à caractère personnel ayant pour finalité la mise en place d'une liste de personnes faisant l'objet d'une interdiction*

¹⁸ Guidance on the Safe Service of Alcohol on Board

d'embarquer à bord des appareils de la compagnie ». La CNIL a rendu le 21 juillet 2016 la délibération n°2016-240¹⁹ validant la mise en œuvre de ce projet.

Air France a dû s'assurer d'entourer cette liste de garanties. Par exemple, il s'agissait de soumettre à la CNIL le processus d'inscription d'un passager sur la liste afin de s'assurer de sa transparence. Cet aspect est d'autant plus important que la liste est établie par la compagnie, en interne. L'inscription sur la liste ne doit donc pas découler d'un processus opaque et discrétionnaire. Par ailleurs, le processus d'inscription sur la liste doit respecter les droits de la défense du passager. Le passager doit être invité à justifier son comportement d'indiscipline et ainsi présenter sa défense avant toute décision d'inscription sur la liste. Pour respecter ces points, Air France a mis en place une commission afin d'étudier la possibilité d'inscrire la personne concernée sur la liste. Il s'agit de viser exclusivement les comportements relevant de la catégorie 3 IATA (comportement violent au sol, ou passager considéré comme « dangereux » dont il faut maîtriser rapidement le comportement à risque pour la sécurité du vol). En outre, l'inscription sur la liste ne peut être faite que si la personne visée a fait l'objet d'un dépôt de plainte.

Désormais, les autres compagnies aériennes françaises souhaitent également mettre en place une liste interne de passagers interdits de transport, en se fondant sur l'autorisation de la CNIL.

Comme il a été vu au point 38, il n'existe pas de dispositions juridiques qui permettraient expressément aux compagnies aériennes de refuser le transport d'une personne indisciplinée après la commission des faits, dans le but de prévenir une éventuelle récidive. Les compagnies aériennes françaises se sont donc basées sur deux éléments afin de mettre en place la « *black list* », l'autorisation de la CNIL et l'arrêt de la Chambre sociale de la Cour de cassation de janvier 2017.

L'arrêt de la Chambre sociale de la Cour de cassation du 18 janvier 2017, pourvoi n°15-21802, non publié au bulletin, traitait de l'affaire suivante : un passager, ayant la qualité de salarié Air France, voyage en dehors du cadre de son travail sur la Compagnie. Il adopte un comportement d'indiscipline. La compagnie suspend son droit de transport sur la compagnie pour une durée de 18 mois au motif que les conditions générales de transport souscrites par le passager au moment de l'achat de son billet prévoyaient cette possibilité. La Chambre sociale valide ce motif et rend la solution suivante : la compagnie « *Air France pouvait, conformément aux stipulations du contrat de transport, refuser le transport du demandeur, comme celui de tout autre passager,* » à partir du moment où ce refus de transport et la liste des comportements conduisant au refus « *sont expressément prévus dans les conditions générales de transport* ».

Cet arrêt, non publié, paraît constituer une jurisprudence d'espèce, cela signifie que le juge n'aurait pas cherché à consacrer cette solution comme une solution de principe. Les compagnies aériennes ne disposent donc pas de fondements juridiques solides pour établir des « listes de passagers interdits de transport ».

¹⁹ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCnil.do?id=CNILTEXT000033101431>

Il a été décidé, au cours du séminaire relatif aux passagers indisciplinés accueilli par la DGAC en février 2017, de laisser Air France expérimenter la mise en œuvre de cette liste avant toute intervention du législateur ayant pour finalité d'établir un cadre juridique d'interdiction de transport.

40. Le système de « *blacklist* » est déjà opérationnel à l'étranger, il peut être géré par une administration nationale ou par les compagnies aériennes.

Certaines listes sont directement gérées par un service de l'Etat. Aux Etats-Unis, a été adoptée une *No Fly List USA*, créée et gérée par *the Terrorist Screening Center*. Elle comprend les noms des personnes interdites de vol sur les lignes commerciales en provenance et à destination du territoire des Etats-Unis. Au Canada, a été créée au niveau national une liste dite *Passenger Protect* basée sur la *No Fly List USA*.

Certaines compagnies aériennes ont mis en place elles-mêmes une « *black list* ». En Russie, la compagnie aérienne Aeroflot dispose d'une liste noire de plusieurs milliers de passagers.

Au niveau européen, il n'existe actuellement aucun projet pour établir une liste noire commune aux compagnies aériennes européennes ou pour autoriser une compagnie individuellement à en adopter une. En revanche, suite aux attentats perpétrés sur le territoire de l'Union européenne depuis 2015, le législateur européen a décidé de mettre en place un *Passenger name record* (PNR) européen. Ce projet était soutenu par la Commission européenne et certains Etats depuis 2007. Le PNR consiste à récolter et utiliser des « données des dossiers passagers pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves en la matière ». « *Les données PNR sont des informations non vérifiées communiquées par les passagers, qui sont recueillies et conservées par les transporteurs aériens parce que nécessaires à la réservation.* »²⁰ Au regard de l'exemple du PNR européen, il pourrait être envisageable d'établir à l'avenir une liste noire européenne de passagers interdits de transport aérien. Cette liste pourrait être gérée directement par les États ou par les transports aériens européens.

Il est étonnant de voir que ce serait à travers la problématique des actes terroristes que le problème de l'indiscipline pourrait être traité de manière harmonieuse au niveau européen.

²⁰ <http://www.gouvernement.fr/lutte-contre-le-terrorisme-le-passenger-name-record-pnr-c-est-quoi-4433>

Titre 2. La mise en place d'un cadre juridique coercitif face aux passagers indisciplinés

Quand la prévention de l'indiscipline échoue, l'acte répréhensible survient et entraîne avec lui des conséquences économiques et humaines graves, qui ont été développées dans le cadre du Titre 1. L'acte d'indiscipline et son auteur doivent alors faire l'objet d'une sanction pénale prononcée par le juge national.

Le transport aérien commercial international implique la présence de plusieurs éléments d'extraterritorialité entraînant des difficultés dans l'établissement du juge et du droit compétent pour apporter la réponse judiciaire. Tout l'enjeu du Titre 2 est de mettre en perspective dans un premier temps, le droit actuellement applicable et d'en identifier les lacunes (Chapitre 1) afin de proposer, dans un second temps, un cadre juridique plus efficace et plus approfondi de sanction du phénomène d'indiscipline (Chapitre 2).

Chapitre 1. Le droit actuellement applicable à la sanction du phénomène d'indiscipline

Le régime juridique régissant l'indiscipline est constitué de textes internationaux et de textes français. Face au constat de l'échec de la coercition et de la dissuasion de ce régime, nous cherchons à comprendre quelles dispositions comportent des lacunes.

Concernant les textes internationaux, ceux-ci ne présentent pas de régime juridique harmonisé, ils présentent des dispositions générales relatives au règlement des conflits de lois et de juridiction (Section 1).

Les textes relevant du droit français viennent définir les infractions pouvant relever de l'acte d'indiscipline (Section 2). Bien que ces textes soient très complets, ils ne suffisent pas à la mise en œuvre d'une sanction efficace.

Section 1. Le droit pénal international aérien

Le transport aérien commercial est international par nature. Les opérateurs économiques exerçant cette activité relèvent de nationalités différentes. Les États ont donc compris que le cadre général dans lequel s'exerce l'activité devait être établi au niveau international (Paragraphe liminaire).

Sous les auspices de l'OACI, les États ont adoptés la Convention de Tokyo en 1963, spécifiquement pour traiter du passager indiscipliné. Il s'agit du premier instrument juridique international à mentionner la fonction de commandement à bord des aéronefs commerciaux, et à préciser les pouvoirs de l'équipage en matière de sécurité à bord de l'aéronef. Par ailleurs, la Convention de Tokyo apporte des précisions afin de déterminer la compétence d'un État et la réponse pénale nationale qui en découle (Paragraphe 1).

Cependant, certains États tels que la France se reconnaissent compétents pour apporter la réponse pénale à un acte d'indiscipline en contradiction avec les dispositions du texte de Tokyo (Paragraphe 2).

Paragraphe liminaire. Le contexte d'élaboration du droit pénal international aérien

1. Le transport aérien est une activité s'exerçant par nature au-delà des frontières.

Dès les débuts du transport aérien commercial international, les États possédant des compagnies aériennes se sont réunis afin de réglementer cette activité de manière concertée. Très tôt, le but affiché a été d'élaborer un cadre international dans lequel exercer l'activité.

Le transport aérien a été un secteur stratégique historiquement contrôlé par l'État, sa libéralisation et son ouverture à des acteurs privés ayant eu lieu par la suite. Les États et leur gouvernement sont donc historiquement les premiers concernés par l'élaboration et la conduite de cette activité. La libéralisation du secteur n'est pas homogène et dépend de la conception que se fait chaque État de son transport aérien. Par exemple, la compagnie nationale Air France a été fondée en 1933, a été privatisée dans les années 1990, et l'État français demeure l'actionnaire de référence. Il possède 14% de parts de capital ainsi qu'un droit de vote au conseil d'administration.

2. Dans un premier temps, cette volonté d'une coopération internationale a conduit à l'adoption d'un cadre général d'exercice de l'activité du transport aérien.

C'est l'émergence d'un droit pénal aérien international dont l'objectif est l'établissement de règles de conflits de lois et de compétences pénales.

3. Dans un second temps, la coopération internationale a cherché à répondre à des questions plus spécifiques.

Les questions qui se posent au gré de l'exercice de l'activité de transport aérien n'ont de sens que traitées au niveau international, afin de dégager des réponses communes et des pratiques uniformes ; c'est le cas de toute problématique relevant de la sécurité. Certaines questions relèvent cependant de domaines sensibles touchant directement aux particularités propres à chaque État et du droit pénal commun. C'est notamment le cas des questions d'aides publiques aux compagnies aériennes, ou encore de la sûreté définie par les politiques nationales. Les réponses relatives à la gestion du phénomène d'indiscipline relèvent également de la discrétion de chaque État, et en tout premier lieu de son système pénal.

4. Le consensus traditionnellement attaché aux conventions internationales remis en cause par la problématique de la mise en œuvre de mesures relatives à l'indiscipline.

De manière générale, on peut tout de même affirmer que les conventions internationales relatives au transport aérien adoptées sous les auspices de l'Organisation de l'aviation civile internationale, institution rattachée aux Nations-Unies, ont été négociées, rédigées et adoptées de façon quasi-unanime, qu'elles abordent le cadre général de l'activité

ou des questions plus sensibles. C'est notamment le cas de la Convention de Tokyo de 1969 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, qui dresse un cadre juridique international en matière de droit pénal aérien, sanctionnant notamment le phénomène d'indiscipline (Paragraphe 1). Son Protocole adopté à Montréal en 2014 n'a pas connu le même sort dans la mesure où il n'a toujours pas recueilli le nombre de ratifications nécessaires à son entrée en vigueur. De plus, le contexte actuel ne laisse pas présager une ratification prochaine. Or si ce Protocole a été adopté, c'est en raison des lacunes du texte initial et de la volonté internationale d'apporter une réponse plus efficace au phénomène d'indiscipline (Paragraphe 2).

Paragraphe 1. La Convention de Tokyo

A. L'identité du texte

5. L'adoption de la Convention de Tokyo.

La Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs a été adoptée le 14 septembre 1963 à Tokyo, après un travail de rédaction réalisé au sein du comité juridique de l'OACI débuté en 1958. La Convention est entrée en vigueur le 4 décembre 1969. En juin 2017, la Convention compte 186 États parties. Neuf États²¹ ne sont pas parties à la Convention. Il s'agit d'États archipélagiques ou Africains ne disposant pas d'un transport aérien international très développé, voire inexistant, pour des raisons économiques, géographiques ou encore politiques, notamment des faits de guerre.

6. La Convention de Tokyo constitue un des seize instruments juridiques internationaux de la lutte contre le terrorisme en vigueur en droit international.

Le Conseil de sécurité de l'ONU et son Comité contre le terrorisme²² prônent une adhésion la plus large possible des États parties à l'ONU à ce corpus de textes. Celui-ci comprend des traités pénaux internationaux relevant de domaines tels que le transport aérien²³ mais également le transport maritime, les armes nucléaires et le terrorisme.

Comme il a été vu précédemment dans le Titre 1, le phénomène d'indiscipline n'entre pas dans la définition du terrorisme au sens strict. En effet, le terroriste se caractérise par sa volonté de nuire et de commettre un crime, alors que le passager indiscipliné adopte un comportement pouvant ou non relever d'un délit sans l'avoir prémédité. Le terrorisme correspond à la catégorie 4 IATA, les catégories 1, 2 et 3 renvoient au comportement d'indiscipline comme nous l'entendons dans la pratique.

²¹ Il s'agit de la Dominique, du Timor-Oriental, de l'Érythrée, des Kiribati, de la Micronésie, Saint-Christophe-et-Niévès, de la Somalie, du Sud-Soudan, et de Tuvalu.

²² <http://www.un.org/fr/sc/ctc/laws.html>

²³ Concernant le secteur du transport aérien, le corpus comprend la Convention de Tokyo de 1963, la Convention de 1970 sur la capture illicite d'aéronefs, la Convention de 1971 sur les actes de violence à bord d'un aéronef en vol ou encore le Protocole de 1988 sur les actes de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile

7. La force exécutoire de la Convention de Tokyo.

L'appartenance de la Convention de Tokyo au corpus de texte promu par l'ONU est une des raisons pour laquelle il s'agit d'une des conventions internationales ayant recueilli le plus d'adhésions et de ratifications. Il découle de ce consensus une force exécutoire du texte ; ainsi les États sont liés par le texte international²⁴, ils ont une obligation de résultat et doivent mettre ce texte en œuvre de bonne foi²⁵ dans le respect de ses objectifs.

L'autre raison qui peut expliquer un tel consensus autour du texte est le fait que celui-ci soit général, et en cela, n'implique pas le respect de normes juridiques trop contraignantes vis-à-vis des États parties. Le texte laisse alors une marge de manœuvre importante aux États membres pour prendre toutes les mesures internes d'application du texte.

Certaines dispositions du texte ne sont pas d'exécution directe et nécessitent donc des lois de transpositions nationales. Ainsi, il revient aux États parties de déterminer souverainement, à travers leur droit pénal interne, la mise en œuvre de la sanction des infractions entrant dans le champ d'application de la Convention, ainsi que les modalités d'enquête et de répression relevant de la compétence des autorités locales.

Inversement, les pouvoirs du commandant de bord et leur étendue sont d'application directe, il s'agit ici d'une disposition *self-executive*. Cependant, cette disposition peut faire l'objet d'une transposition littérale dans l'ordre juridique interne. En France, les pouvoirs du commandant de bord ont été repris et transposés dans le Code des Transports.

Selon le principe de droit international public, la Convention de Tokyo ne produit d'effet obligatoire qu'entre les États parties, elle ne peut être opposée aux États tiers à la Convention. L'inopposabilité à l'égard des tiers est la conséquence même du consensualisme ; un traité ne crée ni de droit ni d'obligation à l'extérieur des États parties, car l'État tiers n'a pas consenti au traité, même si celui-ci pourrait lui être profitable. Un État tiers ne pourra pas non plus se prévaloir de la Convention contre un État partie²⁶. Il s'agit du principe de l'effet relatif des traités²⁷.

8. Le champ d'application de la Convention de Tokyo.

Le texte international a pour objet de sanctionner des infractions aux lois pénales, et plus particulièrement les actes qui compromettent ou peuvent compromettre la sécurité de l'aéronef, le bon ordre et la discipline à bord. La Convention s'applique lorsque l'aéronef est

²⁴ « *Pacta sunt servanda* »

²⁵ « *Bona fides* »

²⁶ Cour permanente de justice internationale, sentence arbitrale, 1931 « *Île de Clipperton* » : contestation entre la France et le Mexique pour obtenir la souveraineté de l'Île de Clipperton. Le Mexique avait invoqué l'acte final de la Conférence de Berlin du 26 février 1885 pour rejeter la reconnaissance de la souveraineté de la France sur ce territoire. Le juge international a estimé que le Mexique ne pouvait pas se prévaloir de cet acte car il n'en faisait pas partie. Un État ne peut tirer les droits d'un traité à l'égard duquel il est tiers.

²⁷ Cour permanente de justice internationale, 1929, avis consultatif « *Jurisdiction territoriale de la commission internationale sur l'Oder* » : L'Oder est un fleuve qui a servi de frontière entre l'Allemagne et la Pologne. Il était question de savoir si la Convention de Barcelone de 1921 qui réglait le régime des voies navigables, pouvait être appliquée à la Pologne, alors que la Pologne ne faisait pas partie de la convention de Barcelone. La CPJI a estimé que le traité ne peut avoir d'effet à l'égard de la Pologne, on ne peut imposer les obligations d'un traité à un État tiers au traité.

soit en vol, soit à la surface de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun État. Un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin. Le champ d'application est ainsi strictement limité aux événements ayant lieu en vol.

Seraient exclus du champ du texte, les événements intervenant lors des opérations d'embarquement ou de débarquement sur la plateforme aéroportuaire. Or la Convention adopte une deuxième définition de la période en vol, spécifique à l'exercice des pouvoirs du commandant de bord afin d'en étendre son application. L'enjeu pour les rédacteurs du texte s'est alors concentré sur la définition de la période « en vol », notamment dans la mesure où cette définition vient circonscrire les compétences du commandant de bord et la désignation du droit pénal de l'État qui s'appliquera.

Ainsi, la Convention de Tokyo s'applique dans la mesure où survient un phénomène d'indiscipline en vol tel que défini par le texte, au sein d'un aéronef disposant de la nationalité d'un État partie.

9. Les apports de la Convention.

L'un des apports de la Convention de Tokyo réside dans la définition du pouvoir du commandant de bord. Celui-ci se voit doter de prérogatives élargies afin d'assurer pleinement la sécurité à bord. En contrepartie, le commandant de bord se voit imposer le respect d'obligations expressément définies.

D'autre part, le texte prévoit la détermination de l'État partie qui sera compétent pour sanctionner le phénomène d'indiscipline, ainsi que les prérogatives et les obligations qui lui incomberont à ce titre. Il faut partir des deux postulats suivants afin que la Convention s'applique à ce propos : la situation doit revêtir un caractère international dans le sens où elle implique une situation entre deux États parties à la Convention, et l'État compétent pour apporter la réponse pénale doit avoir prévu dans son droit interne un délit correspondant au comportement dénoncé dans les dispositions de la Convention.

Il s'agit désormais d'étudier le contenu du texte. Comme on l'a vu précédemment, le texte aborde deux points de droit. Premièrement, le texte vient définir les prérogatives du commandant de bord et le cadre dans lesquelles celui-ci peut les exercer, et précise les prérogatives des autres membres de l'équipage et des autres passagers. Deuxièmement, le texte vient définir l'identité de l'État compétent pour connaître de l'évènement d'indiscipline, afin d'éviter tout conflit de loi entre deux États parties.

B. L'objet du texte

a. La définition du cadre dans lequel s'exercent les pouvoirs du commandant de bord

10. La définition des pouvoirs du commandant de bord et leur champ d'application.

La définition du « commandant d'aéronef » est donnée Annexe 2 de l'OACI. Cette définition est à interpréter de manière large, dans la mesure où elle englobe le terme de « pilote commandant de bord » ou encore « commandant de bord ». Selon l'Annexe 2, le

« *commandant d'aéronef* » est le « *pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.* »

Comme il a été vu précédemment (point 4), les rédacteurs de la Convention de Tokyo ont choisi d'adopter deux définitions de la période « en vol » au sein du texte. Ainsi, selon l'article 5 paragraphe 2, la période de vol au cours de laquelle le commandant de bord exerce son autorité correspond à la période dans laquelle « *un aéronef est considéré en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement.* ». Au titre de cet article, le commandant de bord exerce ses prérogatives « en vol », et en cas d'atterrissage forcé, jusqu'à ce que les autorités locales prennent en charge les personnes et biens à bord.

11. Cette définition de la période en vol est plus étendue que la définition contenue dans le reste du texte.

La définition générale, article premier alinéa trois dispose « *Aux fins de la présente Convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin.* ». Le but affiché est de permettre au commandant de bord de prendre toutes les mesures raisonnables et nécessaires afin de faire cesser la situation qui pourrait mettre ou mettrait en danger le vol. En effet, la préoccupation des rédacteurs de la Convention de Tokyo était d'insister sur l'importance de conférer à l'autorité compétente les instruments nécessaires à la prise de mesure contre un phénomène intervenant en vol qui mettrait en danger la sécurité de celui-ci.

b. Les pouvoirs et les obligations du commandant de bord

12. La Convention de Tokyo vient définir les pouvoirs du commandant de bord.

Premièrement, l'article 6 paragraphe premier confère au commandant de bord le pouvoir de prendre des mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte qui sont nécessaires pour garantir la sécurité de l'aéronef, à l'égard d'une personne soupçonnée d'avoir commis ou d'être sur le point de commettre un acte de ce type. Ainsi le commandant peut prendre toute mesure pour « *garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord, pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord et pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre* ».

Deuxièmement, l'article 8 paragraphe premier permet au commandant de bord lorsqu'il « *est fondé à croire qu'une personne a accompli ou est sur le point d'accomplir à bord un acte visé à l'Article 1er, paragraphe 1(b), il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout État où atterrit l'aéronef pour autant que cette mesure soit nécessaire aux fins visées à Article 6, paragraphe 1(a) ou (b).* »

Troisièmement, le commandant de bord a le pouvoir de refuser de transporter des personnes non admissibles, expulsées ou en état d'arrestation si leur transport présente un risque.

13. La mise en œuvre des pouvoirs du commandant de bord.

Le commandant de bord peut agir²⁸ directement, requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser l'assistance de passagers.

14. En contrepartie des prérogatives étendues que lui confère le texte, il incombe au commandant de bord le respect d'un certain nombre d'obligations.

En premier lieu, les mesures de contraintes imposées au passager indiscipliné doivent cesser²⁹ de s'appliquer au-delà de tout point d'atterrissage, excepté dans trois cas de figure suivants : « (a) *ce point ne soit situé sur le territoire d'un État non contractant et que les autorités de cet État ne refusent d'y permettre le débarquement de la personne intéressée ou que des mesures de contrainte n'aient été imposées à celle-ci (...), pour permettre sa remise aux autorités compétentes;*

(b) l'aéronef ne fasse un atterrissage forcé et que le commandant d'aéronef ne soit pas en mesure de remettre la personne intéressée aux autorités compétentes;

(c) la personne intéressée n'accepte de continuer à être transportée au-delà de ce point en restant soumise aux mesures de contrainte. »

En second lieu, il incombe au commandant de bord³⁰ de prévenir l'État sur le territoire duquel l'aéronef atterrit de la présence à bord d'une personne soumise à des mesures de contraintes et de donner les raisons de ces mesures. Par ailleurs, le commandant de bord doit avertir³¹ dans les plus brefs délais, et si possible avant d'atterrir, l'État contractant auquel il a l'intention de remettre le passager indiscipliné.

En troisième lieu, le commandant de bord doit communiquer³² aux autorités nationales auxquelles il remet le passager, tous les éléments de preuve et d'information qui sont légitimement en sa possession et au regard desquels il a estimé que le comportement du passager pourrait mettre en danger la sécurité du vol.

En outre, l'Annexe 17 de la Convention de Chicago relative à la sûreté apporte des précisions sur les mesures à suivre par le commandant de bord.

15. Les pouvoirs des membres de l'équipage et des autres passagers.

Comme on l'a déjà évoqué, afin d'exercer ses pouvoirs, le commandant de bord peut demander ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage sans pouvoir l'exiger et demander ou autoriser l'assistance de passagers (point 9).

²⁸ L'article 6 paragraphe 2 dispose « *Le commandant d'aéronef peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre.(...)* »

²⁹ Article 7 paragraphe premier

³⁰ Article 7 et article 8

³¹ Article 9 paragraphe 2

³² Article 9 paragraphe 3

Par ailleurs, tout membre de l'équipage peut prendre³³, sans nécessiter l'autorisation du commandant de bord, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord.

Quant aux pouvoirs du passager, celui-ci peut également prendre, sans autorisation du commandant de bord, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord.

Le commandant de bord dispose de pouvoirs étendus afin d'intervenir contre un passager indiscipliné. Cependant, dans la pratique, le commandant de bord est aux commandes de l'aéronef, dans le cockpit. Les personnes les plus susceptibles d'intervenir directement face à un passager indiscipliné sont donc les autres membres de l'équipage, et subsidiairement les autres passagers.

16. La protection de la responsabilité des personnes exerçant leurs pouvoirs contre un passager indiscipliné.

Le commandant de bord possède une très grande responsabilité au cours du vol, il est le garant de la sécurité du vol. En contrepartie, il dispose de prérogatives très étendues afin de pouvoir réaliser les missions qui lui incombent. Certains emploient l'expression de « seul maître après Dieu » pour qualifier le rôle du commandant. Cette expression illustre bien le caractère sensible de ce métier et l'importance de conférer au commandant une protection juridique, afin que sa responsabilité ne soit pas engagée à chaque prise de décisions, et particulièrement dans une situation d'urgence.

Ainsi, le commandant de bord dispose d'une protection juridique³⁴ dans la mesure où il ne peut pas voir sa responsabilité engagée du fait de l'exercice de ses prérogatives, si elles sont raisonnables et justifiées.

Afin de qualifier les mesures prises comme étant raisonnables et justifiées, il doit en apporter la preuve. Le commandant s'assure de rassembler le maximum d'éléments sur l'évènement d'indiscipline, dans le but de les transmettre aux autorités locales compétentes pour prendre la suite de l'affaire. Notamment, le commandant de bord rédige un rapport dès la survenance de l'incident, afin de n'oublier aucun détail, il s'assure ou demande à un membre de l'équipage de recueillir des témoignages des autres membres de l'équipage ainsi que de passagers.

Les autres membres de l'équipage et les passagers qui auraient également agi dans le cadre de leurs pouvoirs afin d'empêcher un acte d'indiscipline, ne peuvent pas non plus voir leur responsabilité engagée tant que leur intervention était justifiée et raisonnable.

Il reviendra au juge national désigné comme compétent, d'apprécier les caractères raisonnable et justifié des interventions.

³³ Article 6 paragraphe 2

³⁴ Article 10 « Lorsque l'application des mesures prévues par la présente Convention est conforme à celle-ci, ni le commandant d'aéronef, (...) ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures. »

17. Les obligations incombant aux États afin de permettre au commandant de bord d'exercer ses pouvoirs.

En vol, le commandant de bord est l'autorité compétente pour connaître et réprimer toute infraction. Ensuite, une fois que l'aéronef a atterri sur un aéroport, que celui-ci soit l'aéroport de destination finale ou l'aéroport de déroutement, ce sont les autorités locales de l'État où se situe l'aéroport qui sont compétentes pour connaître de l'infraction commise en vol et arrêter la personne concernée.

Tout État partie à la Convention doit permettre³⁵ au commandant d'un aéronef immatriculé dans un autre État partie de débarquer sur son territoire toute personne, qu'elle soit soumise ou non à une mesure de contrainte. Le commandant de bord doit pouvoir dérouter l'aéronef de son itinéraire initial et atterrir sur l'aéroport d'un État partie en urgence.

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

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

Les obligations précitées s'imposent à l'État partie sur lequel l'aéronef a atterri. Or, l'État d'atterrissage n'est pas automatiquement l'État compétent pour engager une poursuite pénale du passager indiscipliné : la Convention est venue établir des règles de compétence. Cependant, en matière pénale, les États se reconnaissent traditionnellement une compétence élargie. Les dispositions de la Convention de Tokyo vont donc se révéler être insuffisantes.

C. L'établissement de l'État compétent sur le fondement de la Convention de Tokyo

18. La Convention de Tokyo a cherché à résoudre des conflits de loi et de juridiction.

L'objectif des rédacteurs du texte était d'éviter la présence d'un vide juridique, et en corollaire, l'absence de poursuite pénale, dans l'hypothèse où aucun État ne se reconnaîtrait compétent. Le texte vient définir l'État, et donc l'ordre juridique national, compétents pour connaître de la poursuite pénale de l'acte d'indiscipline.

Cet objectif est d'autant plus recherché que le texte n'oppose aucune obligation pour ses États parties de poursuivre le passager indiscipliné.

19. Les règles de détermination de l'État compétent.

Le principe³⁶ est que l'État d'immatriculation de l'aéronef est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord. À ce titre, l'État désigné doit

³⁵ Article 12

³⁶ Article 3 « *L'État d'immatriculation de l'aéronef est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord.* »

prendre les mesures nécessaires pour établir sa compétence, aux fins de connaître des infractions commises à bord de l'aéronef.

Il existe des exceptions³⁷ à cette compétence de principe. Un État contractant, qui n'est pas l'État d'immatriculation, peut exercer sa compétence pénale si :

- l'infraction a produit des effets sur son territoire
- l'infraction a été commise par ou contre un de ses ressortissants
- l'infraction constitue une violation des règles relatives au vol ou à la manœuvre des aéronefs sur son territoire
- l'infraction compromet la sécurité dudit État
- l'exercice de cette compétence est nécessaire pour assurer le respect d'une obligation qui incombe au dit État en vertu d'un accord international multilatéral.

Les rédacteurs de la Convention ont fait le choix d'adopter une définition³⁸ de la période « en vol » qui déterminera le droit national applicable. Le droit national compétent bascule au profit d'un autre droit national à partir du moment où l'aéronef est considéré au sol ou en vol : le droit national du pays sur lequel l'aéronef se situe est applicable jusqu'à l'emploi de la force motrice. Une fois en vol, c'est l'État d'immatriculation de l'aéronef qui sera compétent.

Cette règle de compétence est théorique puisqu'il existe de nombreuses exceptions à celle-ci. La question de l'État compétent reste non résolue, d'autant plus qu'en matière de droit pénal, les États se reconnaissent une compétence élargie. Nous verrons l'exemple de la France à ce sujet.

Une fois l'État compétent établi, il s'agit de voir les prérogatives qui lui incombent au titre de la Convention.

20. Les prérogatives de l'État compétent.

La Convention vient imposer aux États parties des dispositions à mettre en œuvre dans leur droit pénal interne à travers des lois nationales. Or le droit pénal est particulièrement lié à la souveraineté de l'État. En effet, ce droit est propre à une société donnée, et la conception qu'elle se fait de la justice et de la répression d'une atteinte envers elle. Cette matière ne peut être harmonisée à l'échelle internationale. Il existe donc de nombreux conflits de loi pénale.

Les dispositions de la Convention se devaient d'être le plus générales possibles afin de ne pas entrer en contradiction avec les droits pénaux nationaux, au risque de n'être ni ratifiées ni appliquées.

Il revient aux États parties de consacrer dans leur droit pénal interne les infractions établies par la Convention. L'État compétent choisit le degré de gravité de l'infraction et la sanction qui en découle.

Ensuite, la Convention établit un certain nombre d'obligations et de prérogatives incombant à l'État compétent désigné. La Convention demande à l'État d'atterrissage de

³⁷ Article 4

³⁸ L'article premier paragraphe trois de la Convention dispose « un aéronef est considéré en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin. »

placer en détention³⁹ l'auteur de l'infraction. Cet État doit permettre⁴⁰ à la personne débarquée de poursuivre son voyage si elle le désire vers la destination de son choix, à moins que sa présence ne soit requise selon la loi de l'État, aux fins de poursuites pénales et d'extradition. Cet État doit accorder⁴¹ à cette personne un traitement qui, en ce qui concerne sa protection et sa sécurité, n'est pas moins favorable que celui qu'il accorde à ses nationaux dans des cas analogues. En prenant des mesures d'enquête ou d'arrestation, les États contractants doivent dûment tenir compte⁴² de la sécurité et des autres intérêts de la navigation aérienne. Ils doivent agir de manière à éviter de retarder sans nécessité l'aéronef, les passagers, les membres de l'équipage ou les marchandises.

Il n'existe aucune obligation pour l'État compétent d'accorder l'extradition à la personne concernée par l'enquête et la poursuite judiciaire vers un autre État.

Paragraphe 2. L'adoption par la France d'une conception extensive de sa compétence sur le fondement de la Convention de Tokyo

A. L'adoption d'une conception extensive de la souveraineté de la France à travers la définition du commandant de bord dans l'ordre interne

21. La Convention de Tokyo définit les prérogatives du commandant de bord dans une situation internationale, mais celui-ci tire ses pouvoirs de la loi nationale française.

En effet, c'est l'ordre juridique interne qui détermine l'obtention du statut de commandant de bord, et dans quelle mesure il peut appliquer les prérogatives qui en découlent.

Selon la loi française, plus particulièrement le Code des transports⁴³, les fonctions de commandant de bord sont exercées par un seul pilote à bord. Celui-ci dispose de deux attributions essentielles : assurer le commandement à bord et assurer la conduite de l'aéronef.

22. Les pouvoirs du commandant de bord établis dans le Code des transports.

Le commandant de bord est la personne responsable de la sécurité des personnes et des biens, ainsi il peut différer ou suspendre sa mission. Il devra toujours justifier sa décision en communiquant les raisons. Ainsi, s'il n'y a pas le début d'un trouble, le refus d'embarquer un passager, ou la décision de le débarquer, s'apparente à un refus de prestation de service. Dans cet exemple, le commandant de bord outrepasserait ses pouvoirs et pourrait donc voir sa responsabilité engagée, ainsi que celle du transporteur aérien dont il est le représentant.

³⁹ Article 13

⁴⁰ Article 15 paragraphe 1

⁴¹ Article 15 paragraphe 2

⁴² Article 17

⁴³ Article L6522-1 à L6522-4 du Code des transports

Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers, ou toute partie du chargement, qui peut présenter un danger pour la sécurité, la santé, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef.

B. L'application extensive du droit pénal commun français comme loi du for

23. La France applique une vision extensive de sa compétence pénale dans une situation internationale, ainsi elle va reconnaître sa loi pénale comme étant la loi du for.

La Convention de Tokyo établit des règles afin d'identifier l'État compétent pour connaître de la poursuite pénale. Or nous avons vu que ces règles comprenaient des exceptions. Par ailleurs, le dernier alinéa de l'article 3 relatif à la compétence dispose que la Convention « *n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.* », chaque État partie peut se reconnaître compétent pour connaître de la sanction pénale. La France adopte une conception extensive de sa compétence sur ces fondements.

Cette stratégie adoptée par la France se retrouve dans toutes les situations internationales. Dès lors qu'un ressortissant français est concerné par un événement, la France se reconnaît compétente pour connaître du litige. En outre, la France se reconnaît compétente pour apporter une sanction pénale à l'encontre d'une personne ayant commis une infraction à l'encontre d'un ressortissant français.

24. Les éléments de rattachement au droit français.

Cette compétence extensive en droit international est issue du droit international privé français. En droit international privé, les critères classiques de compétence pénale sont le critère de la compétence territoriale et la compétence personnelle.

Le critère de la compétence territoriale permet au juge français de se déclarer compétent pour connaître de toute infraction intervenant sur le territoire terrestre, maritime et aérien d'un État, qu'importe la nationalité de l'auteur de l'infraction ou celle de la victime. Ainsi, le juge français sera compétent pour connaître de tout acte d'indiscipline intervenant :

- au sein d'un aéroport français,
- à bord d'un aéronef qui atterrit sur le territoire français, que cet aéronef ait ou non la nationalité française,
- à bord de tout aéronef survolant le territoire français, que cet aéronef ait ou non la nationalité française.

Le critère de la compétence personnelle prend comme lien de rattachement au droit pénal français le fait que l'auteur de l'infraction ou que la victime ait la nationalité française. Notamment, le code pénal prévoit article 113-6 que s'applique la loi française à tout crime commis par un Français à l'étranger, et aux délits commis si ces faits sont pénalement punis par la législation de l'État étranger dans lesquels ils ont été commis. En outre, le code pénal dispose article 113-7 l'application de la loi française à tout crime et délit puni d'emprisonnement commis à l'étranger, lorsque la victime est Française au moment de l'infraction.

Concernant le droit pénal aérien français, cela signifie que le juge pénal français sera compétent pour connaître des faits commis à bord d'un aéronef immatriculé dans un État étranger, à partir du moment où l'aéronef accomplit sa première escale après la commission des infractions sur le territoire français.

Le droit international privé français prévoit donc l'application de la loi Française dans la plupart des situations qui pourraient surgir.

La section présente a permis d'établir la compétence du juge français en tant que juge du for, la section prochaine aura pour vocation d'établir le droit français applicable par ce juge identifié. Il s'agira d'étudier le droit interne français actuel applicable en matière d'indiscipline.

Section 2. Le droit interne

A priori, au regard des dispositions internationales et du droit international privé français, la sanction du comportement du passager indiscipliné apparaît pouvoir être mise en œuvre facilement, d'autant plus que le juge français se reconnaît une compétence étendue pour connaître de ces événements. Désormais, il s'agit de voir le contenu du droit applicable pour sanctionner le comportement d'indiscipline. En effet, le juge français, juge du for, une fois identifié, est invité à appliquer le droit français.

On se rend compte dans la pratique que les passagers indisciplinés font très peu l'objet de poursuites et de sanctions. Cela est notamment dû au droit interne actuel qui présente de nombreuses lacunes.

Les dispositions du droit français relatives à la question du phénomène d'indiscipline sont issues de plusieurs sources de droit. Il existe des sources légales (Paragraphe 1), et des sources non légales découlant d'obligations contractuelles et de pratiques recommandées (Paragraphe 2).

Paragraphe 1. Les sources légales

A. Le droit pénal commun

25. Deux objectifs fondent l'action pénale.

Premièrement, la poursuite pénale a pour but de réparer une atteinte à la société, et subsidiairement à une victime, à travers la mise en œuvre d'une procédure instiguée par le parquet. La procédure pénale n'est pas à l'initiative de la victime qui a subi un préjudice lié à une infraction, la conduite de la procédure pénale est à la discrétion du parquet. Elle peut être mise à sa connaissance par le dépôt d'une plainte par la victime. Ensuite le parquet instruit une enquête ayant notamment pour but de récolter des témoignages. S'il dispose de suffisamment d'éléments, le parquet peut décider d'instruire l'affaire.

Dans sa mise en œuvre, la procédure pénale est complexe. Elle nécessite de rassembler de nombreux éléments de preuve afin qu'elle connaisse un aboutissement. Dans le contexte

aérien, les opérationnels confrontés au phénomène d'indiscipline éprouvent souvent des difficultés à récolter des preuves et des témoignages. Dans un contexte de transport international (vols avec correspondance, plateformes aéroportuaires aménagées en hub), il est difficile de recueillir des témoignages ou de confronter les protagonistes de l'affaire, ainsi que de mettre à disposition un gendarme de l'air ou un officier de police judiciaire à l'arrivée d'un avion, devant les portes de débarquement afin d'appréhender le passager indiscipliné ou de récolter des témoignages.

Deuxièmement, l'opportunité d'une poursuite pénale peut emporter un effet dissuasif de commettre une infraction, cet effet est recherché par le droit pénal. Le droit pénal a pour principe que toute infraction faisant l'objet d'une répression doit expressément être prévue par la loi. Ainsi, le législateur liste des comportements qui feront l'objet d'une répression par la police et le juge en leur qualité de représentants de la Nation.

26. Les infractions définies par des termes généraux par le droit pénal : sanctionner des infractions intervenant dans tout contexte, y compris le transport aérien

Le principe fondamental qui conduit l'application du droit pénal est le principe de légalité des délits et des peines⁴⁴ consacré article 111-3 du code pénal⁴⁵ qui dispose qu'on ne peut être condamné pénalement qu'en vertu d'un texte pénal précis et clair. Cela signifie que pour qualifier un comportement de pénalement répréhensible, celui-ci doit avoir été qualifié comme tel dans une loi ainsi que la sanction attachée à celui-ci.

27. La tendance actuelle du législateur d'adopter des infractions spéciales.

Historiquement, le législateur français s'est attaché à définir des infractions générales, détachées de tout contexte afin que celles-ci deviennent pérennes. La tendance actuelle est pourtant de produire des textes pénaux circonstanciés dans le cadre de la lutte anti-terroriste à propos de laquelle de nombreux textes sont adoptés. Des infractions spéciales intègrent alors le droit pénal.

Concernant le phénomène d'indiscipline, on se base pour l'instant sur des infractions générales. Le législateur n'a pas choisi de moduler la définition de l'infraction au regard de la nature du contexte aérien. Cependant, on note une tendance du législateur à chercher à moderniser le droit pénal par des dispositions plus spécifiques au transport aérien afin d'apporter une répression plus efficace des événements intervenant dans ce contexte (Chapitre 2).

Il existe deux degrés d'infractions pouvant être qualifiées au cours d'un événement d'indiscipline. En matière contraventionnelle, le tribunal de police compétent aura à connaître de l'indiscipline, en matière délictuelle ce sera le tribunal correctionnel qui aura à en connaître.

⁴⁴ *Nullum crimen, nulla poena sine lege*, « aucun crime, aucune peine, sans loi »

⁴⁵ « Nul ne peut être puni pour un crime ou pour un délit dont les éléments ne sont pas définis par la loi, ou pour une contravention dont les éléments ne sont pas définis par le règlement. Nul ne peut être puni d'une peine qui n'est pas prévue par la loi, si l'infraction est un crime ou un délit, ou par le règlement, si l'infraction est une contravention. »

Contrairement au droit pénal, le droit des transports, et notamment le droit pénal aérien, prévoit la sanction de comportements intervenant spécifiquement dans le cadre du transport aérien.

B. Le droit pénal aérien consacré dans le Code des transports

28. Le droit pénal aérien vise à réprimer des infractions commises par les acteurs du transport aérien.

Le Code des transports envisage des infractions pénales et les sanctions qui en découlent dans le cadre du transport aérien. Ces dispositions sont à destination des acteurs du secteur. Le droit pénal aérien ne contient aucune disposition concernant le passager indiscipliné.

29. Certaines dispositions du Code des transports renvoient au droit pénal commun.

Elles mettent l'accent sur certaines infractions qui pourraient particulièrement toucher le transport aérien.

L'article L.6433-2⁴⁶ est le seul article traitant du phénomène d'indiscipline survenant dans le cadre du transport aérien commercial.

L'article L. 6433-2 Code des transports renvoie aux articles 222-11, 12 et 13 du code pénal établissant l'infraction constituée par des violences donnant lieu à une incapacité totale de travail de plus de huit jours, punie par 3 ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende.

Le Code des transports, dans sa partie réglementaire, Livre VI Sûreté et sécurité du transport, son Titre III relatif aux atteintes à la sécurité ou à la sûreté des transports, le Chapitre premier relatif à la lutte contre le terrorisme fonde l'obligation pour les transporteurs commerciaux de récolter les informations et les données personnelles des passagers tels que définis dans le Code de la sécurité intérieure. Le Chapitre deux relatif aux autres atteintes concerne ici les comportements portant atteinte à la sécurité et à la sûreté autres que le terrorisme dans les transports publics de voyageurs. Ce chapitre exclut le transport aérien commercial de son champ d'application.

Les dispositions relatives à toute sanction pénale ou administrative sont à l'adresse de l'entreprise qui réalise le transport aérien commercial, notamment les obligations légales qui découlent de l'exercice de l'activité.

Finalement, on peut constater que le code des transports n'envisage pas la sanction du phénomène d'indiscipline dans le cadre du transport aérien commercial et apporte peu de solution aux opérationnels afin de répondre à cet évènement. Au-delà du renvoi au code pénal, le phénomène d'indiscipline est abordé implicitement à travers la définition des pouvoirs du commandant de bord.

⁴⁶ Livre IV Le Transport aérien, Titre III Mesures de police, sanctions administratives et dispositions pénales, Chapitre III relatif aux dispositions pénales, Section 2 Violences commises dans un aéronef ou dans un lieu destiné à l'accès à un aéronef

Ci-dessous un tableau récapitulatif des contraventions, des délits et des crimes pouvant être qualifiés en présence d'un événement d'indiscipline :

INFRACTIONS	TEXTES	SANCTIONS
<p>Violation des interdictions ou Manquement aux obligations édictées par les décrets et arrêtés de police</p> <p>Diffamation non publique</p> <p>Injure non publique</p> <p>Menace réitérée de destruction, de dégradation ou de détérioration, de nature à entraîner un dommage léger</p>	<p>Art. R. 610-5 CP</p> <p>Art. R. 621-1 CP</p> <p>Art. R. 621-2 CP</p> <p>Art. R. 631-1 CP</p>	<p>Contraventions de 1^{ère} classe, Amende maximale de 38 euros</p>
<p>Ivresse publique</p>	<p>Art. R. 4 Code des débits de boissons</p>	<p>Contravention de 2^{ème} classe Amende maximale de 150 euros</p>
<p>Menace réitérée de violence</p> <p>Violation de l'interdiction de fumer</p>	<p>Art. R. 623-1 CP</p> <p>Art. L. 3511-7 Code de la santé publique</p>	<p>Contravention de 3^{ème} classe Amende maximale de 450 euros</p> <p>Amende de 450 euros et/ou amende forfaitaire de 68 euros</p>
<p>Violences légères n'ayant entraîné aucune incapacité totale de travail</p> <p>Diffamation non publique présentant un caractère raciste ou discriminatoire</p> <p>Injure non publique présentant un caractère raciste ou discriminatoire</p> <p>Menace réitérée de destruction, de dégradation ou de détérioration</p>	<p>Art. R. 624-1 CP</p> <p>Art. R. 624-3 CP</p> <p>Art. R. 624-4 CP</p> <p>Art. R. 634-1 CP</p>	<p>Contravention de 4^{ème} classe Amende maximale de 750 euros + peines complémentaires</p>
<p>Violences volontaire, ayant entraîné une incapacité totale de travail inférieure ou égale à huit jours.</p> <p>Destruction, dégradation, détérioration de biens, entraînant un dommage léger</p>	<p>Art. R. 625-1 CP</p> <p>Art. R. 635-1 CP</p>	<p>Contraventions de 5^{ème} classe Amende maximale de 1 500 euros + peines complémentaire</p>

Injure publique	Art. 29 et 33 Loi du 29 juillet 1881	Amende maximale de 1 200 euros
Diffamation publique	Art. 29 et 32 Loi du 29 juillet 1881	Amende maximale de 1 200 euros
Menace réitérée de délit ou de crime contre les personnes	Art. 222-17 CP	Emprisonnement : 6 mois Amende 7 500 euros
Avec ordre de remplir une condition	Art. 222-18 CP	Emprisonnement : 3 ans Amende : 4 500 euros
Consommation de stupéfiants	Art. L. 342-1 Code santé publique	Emprisonnement : 1 an Amende : 3 750 euros
Mise en danger d'autrui par la violation délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence	Art. 223-1 CP	Emprisonnement : 1 an Amende : 15 000 euros
Destruction, dégradation, détérioration de biens, entraînant un dommage important	Art. 322-1 CP	Emprisonnement : 2 ans Amende : 30 000 euros
Menace de commettre un crime ou un délit contre les personnes, lorsqu'elle est faite avec l'ordre de remplir une condition.	Art. 222-17 CP alinéa 2	Emprisonnement : 3 ans Amende : 45 000 euros
Menace de mort	Art. 222-18 CP alinéa 2	Emprisonnement : 5 ans Amende : 75 000 euros
Violences Donnant lieu à une incapacité totale de travail de plus de huit jours	Art. L. 6433-2 Code des transports	Emprisonnement : 3 ans Amende : 45 000 euros
En cas de circonstances aggravantes	Art. 222-11 NCP	Emprisonnement : 5 ans Amende : 75 000 euros
Ayant entraîné une incapacité de travail inférieure à huit jours ou n'ayant entraîné aucune incapacité de travail, lorsque circonstances aggravantes	Art. 222-12 NCP Art. 222-13 NCP	Emprisonnement : 3 ans Amende : 45 000 euros
Exhibition sexuelle	Art. 222-32 CP	Emprisonnement : 1 an Amende : 15 000 euros
Agresions sexuelles (autres que le viol)	Art. 222-27 CP	Emprisonnement : 5 ans Amende : 75 000 euros
Lorsque circonstances aggravantes	Art. 222-28 CP	Emprisonnement : 7 ans Amende : 100 000 euros

Paragraphe 2. Sources contractuelle et *soft law*

A. La sanction du comportement d'indiscipline sur la base des dispositions du contrat de transport

30. Les comportements proscrits par les dispositions du contrat de transport.

Sur le fondement du contrat de transport, conclu entre le transporteur aérien et le passager, le transporteur impose au passager l'adoption d'un comportement compatible avec le transport aérien. L'adoption d'un comportement néfaste pour le transport, spécialement prévu dans le contrat, fait l'objet de deux réactions de la part du transporteur.

Ainsi le transporteur prévoit des sanctions propres dans ses conditions générales de transport, souscrites par le passager au moment de la conclusion du contrat de transport, c'est à dire au moment de l'achat du titre de transport. Cette rupture dans la relation contractuelle sera sanctionnée par un refus de transport opposé au passager.

Par ailleurs, le transporteur peut engager une action afin d'engager la responsabilité pénale du passager indiscipliné dans la mesure où les comportements prohibés dans les conditions générales de transport sont également prévues par la loi.

L'IATA a adopté⁴⁷ un mouvement d'uniformisation du contrat de transport aérien. Ainsi, sur un plan normatif, l'association internationale a permis l'adoption d'accords entre les compagnies venant améliorer le droit à réparation du passager. Ce régime s'ajoute aux textes internationaux, et bénéficie au passager puisque l'arbitrage entre deux régimes se fera dans l'intérêt du passager. Concernant l'indiscipline, il n'existe pas d'harmonisation de la sanction de ce comportement au sein du contrat de transport.

Les conditions générales de transport d'une compagnie aérienne prévoient l'interdiction d'une liste de comportements. On retrouve une similitude des comportements proscrits dans les conditions générales de transport des différentes compagnies françaises. Il est pertinent de se baser sur les dispositions des conditions générales de transport de la compagnie Air France dans la mesure où elles ont servi de base pour la rédaction des conditions générales des autres compagnies françaises telles que Hop! et Transavia France.

31. Deux types de dispositions des conditions générales peuvent être opposés au passager indiscipliné.

D'abord l'article XV relatif au comportement à bord énumère un certain nombre de comportements prohibés au titre du contrat de transport au cours du transport aérien. Concernant l'indiscipline, les dispositions sont les suivantes :

« 15.1. A bord de l'appareil, un Passager ne doit pas avoir un comportement de nature à gêner, incommoder, menacer ou mettre en danger une ou des personnes, des biens ou l'appareil lui-même. A ce titre, le Passager ne doit pas empêcher l'équipage de remplir ses fonctions et doit se soumettre aux consignes, instructions et recommandations de celui-ci

⁴⁷ Point 19 « Le transport international aérien des passagers », O. Cachard, Cours de l'Académie de Droit international de La Haye

visant à assurer la sécurité et la sûreté de l'appareil, le bon déroulement du vol ainsi que le confort des Passagers.

15.2. Pour des raisons de sécurité, le Transporteur peut être amené à interdire ou limiter l'utilisation à bord d'appareils électroniques, tels que les téléphones cellulaires, les ordinateurs portatifs, les enregistreurs portables, les radios portables, les jeux électroniques ou les postes transmetteurs émetteurs, ainsi que tous jeux sous contrôle radio et talkies-walkies, excepté les appareils de surdité et les stimulateurs cardiaques.

15.3. A bord de l'appareil, il est strictement interdit de fumer.

15.4. Le Transporteur peut être amené à limiter ou interdire la consommation d'alcool à bord. »

Les dispositions qui suivent cette liste de comportements prohibés indiquent quelles sanctions pourront être prises par la compagnie :

« 15.6. Si le Passager ne se conforme pas aux termes du présent article, le Transporteur peut être amené, conformément aux dispositions législatives et réglementaires, à prendre toute mesure adaptée et raisonnablement nécessaire. A cet effet, le Transporteur pourra notamment procéder au débarquement du Passager et/ou recourir à des mesures de contrainte à tout moment du vol.

15.7. Si le Passager ne se conforme pas aux dispositions du présent article (et à celles de l'article 9 relatif au refus et à la limitation au transport) ou commet un délit ou un acte répréhensible à bord de l'avion, le Transporteur se réserve le droit d'intenter une action contre ce Passager.

15.8 Si le Passager ne se conforme pas aux dispositions du présent article, il pourra faire l'objet d'une inscription sur la liste des personnes faisant l'objet d'une interdiction d'embarquer à bord des aéronefs du Transporteur. »

Ensuite, l'article IX des conditions générales transport relatif au refus et limitations au transport pourra être invoqué contre le passager indiscipliné en cas de récidive ou d'acte d'indiscipline avant la période de vol, c'est à dire au moment des opérations d'embarquement.

« Le Transporteur pourra, à tout point d'embarquement et/ou de correspondance, refuser de transporter le Passager et ses Bagages, si l'un ou plusieurs des cas suivants s'est ou est susceptible de se produire :

(a) Le Passager ne s'est pas conformé à la réglementation applicable.

(b) Le Transport du Passager et/ou celui de son Bagage pourrait mettre en danger la sécurité, la santé, la salubrité, le bon ordre à bord de l'aéronef, notamment si le Passager fait usage de l'intimidation, a un comportement ou utilise un langage abusif et/ou insultant à l'égard des passagers ou du personnel.

(c) L'état physique ou mental du Passager, y compris un état causé par la consommation d'alcool ou la prise de drogues ou de médicaments, pourrait présenter un danger voire un risque pour lui-même, les autres Passagers, l'équipage ou les biens.

(d) Le Passager a compromis la sécurité, le bon ordre et/ou la discipline lors de l'enregistrement du vol ou, en cas de vols en correspondance, lors d'un vol précédent et le Transporteur est fondé à croire qu'une telle conduite peut se renouveler.

(e) Le Transporteur a signifié par écrit au Passager qu'il ne pourrait pas le transporter à nouveau pour un ou des vols concernés. Dans un tel cas, le remboursement du Billet non utilisé sera accordé conformément à l'article 14 ci-dessous, même si le Billet est non remboursable.

(f) Conformément à l'article 15.8, le Transporteur a signifié par écrit au Passager son inscription sur la liste des personnes faisant l'objet d'une interdiction d'embarquer à bord des aéronefs du Transporteur pour des voyages ultérieurs à n'importe quel point du réseau. Dans un tel cas, le remboursement du Billet non utilisé sera accordé conformément à l'article 14 ci-dessous, même si le Billet est non remboursable. (...)

(m) Le Passager n'a pas observé les instructions et les réglementations concernant la sécurité ou la sûreté. »

Les conditions générales d'Air France ont été modifiées en 2017 afin de prendre en compte la création de la « *Blacklist* ».

32. Les sanctions infligées par la compagnie au titre du contrat de transport.

Il s'agit ici de l'intervention préventive de la compagnie afin de prévenir la mise en danger du vol par un passager indiscipliné. Est ici invoquée l'inscription sur la liste de refus de transport dite « *Blacklist* » développée dans le premier chapitre concernant les mesures prises par les compagnies aériennes en réponse au phénomène d'indiscipline.

B. Les prescriptions non obligatoires ou *soft law* : la lettre-cadre de la DGAC de 2001

33. La diffusion par la DGAC de lignes directrices afin de dicter une conduite vis-à-vis des opérateurs du secteur aérien.

La lettre circulaire N°011 110 du 20 juillet 2001, relative aux procédures de prévention et de gestion des incidents liés au comportement indiscipliné de certains passagers aériens a été adressée par le directeur de l'aviation civile aux dirigeants des compagnies aériennes françaises et des gestionnaires d'aéroports.

Il s'agissait de diffuser des lignes directrices, afin de sensibiliser les acteurs du transport aérien qui étaient confrontés en première ligne à l'accroissement du phénomène d'indiscipline, et d'harmoniser la réponse à apporter faute de textes détaillés adoptés au sein des institutions internationales ou nationales.

Les lignes directrices présentent les mesures à adopter afin d'identifier les différents leviers réducteurs de stress au sol pouvant prévenir un comportement d'indiscipline. Concernant l'aspect juridique, le groupe de travail sur lequel s'est basée la rédaction de la lettre-circulaire invitaient les pouvoirs publics à mettre en place les points suivants :

- Élaborer un décret afin de sanctionner par des contraventions de cinquième classe les comportements de passagers présentant un danger pour la sécurité ou le bon ordre à bord des aéronefs.
- Modifier la loi du 18 juin 1999 relative à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseau de transport public ou adoption d'un texte législatif spécifique pour sanctionner les violences à bord.

- Établir des guides pour faciliter l'intervention des personnels sur le plan juridique et un tableau récapitulatif listant les causes identifiées et mettre en correspondance les sanctions applicables.

Au titre des mesures préventives, le groupe de travail proposait d'attribuer à un comité national le mandat de coordonner les actions réglementaires, juridiques et d'animations d'échange d'expérience au niveau national.

Cette lettre de 2001 doit désormais faire l'objet d'une mise à jour et sa diffusion doit être assurée auprès de tous les acteurs concernés, qu'il s'agisse des commandants de bord en charge de son application, du législateur compétent pour donner à ces dispositions une force exécutoire à travers l'adoption d'une loi, de l'autorité judiciaire et des magistrats en charge de sanctionner les comportements d'indiscipline.

Paragraphe 3. Des régimes spéciaux de police des transports déjà établis en droit français

Actuellement, il n'existe pas de police administrative relative au transport aérien de passagers en cas d'évènement d'indiscipline. Il existe un droit administratif relatif aux *inadmissible passengers* (INAD), il pourra donc être intéressant d'étudier cette police afin de voir si un parallèle peut être fait par rapport aux évènements d'indiscipline (A).

Ensuite il existe également un régime juridique de répression des actes d'indiscipline dans les transports, cependant ce régime s'adresse spécifiquement au contexte du transport public terrestre (B).

A. La police administrative en matière d'INAD et de sûreté, compétence du préfet

34. Il s'agit du cas des passagers non admis, expulsés ou reconduits à la frontière parce qu'ils ne disposent pas des autorisations administratives adéquates pour entrer sur le territoire de l'État de destination.

Les passagers non admis sont appelés *inadmissible passengers*, INAD, selon la référence IATA. Ces passagers sont réacheminés par le transporteur aérien à leur point de départ.

La loi n° 2016-274 du 7 mars 2016 relative au droit des étrangers en France et modifie le Code de l'Entrée et du Séjour des Étrangers et du Droit d'Asile s'applique en la matière. Le passager INAD est placé dans une zone réservée avant d'être réacheminé à son point de départ.

35. Le préfet, autorité administrative compétente pour sanctionner les compagnies aériennes en matière d'INAD.

Le préfet est compétent pour délivrer des titres de séjour et pour infliger une amende administrative aux transporteurs aériens qui manquent à leur obligation de réacheminement des passagers non admis sur le territoire français.

36. Les missions de sûreté du préfet sur les aéroports.

Il a été mis en place une circulaire interministérielle en date du 3 octobre 2007, modifiée par un décret en 2010 afin de créer un service du préfet⁴⁸ chargé des aéroports de Roissy-Charles de Gaulle et du Bourget, les locaux étant situés sur les plateformes aéroportuaires. Il s'agit d'un service à vocation et à caractère interministériel qui rassemble des équipes issues de la préfecture, de la gendarmerie et de la police, dont la mission consiste notamment à procéder au contrôle de l'application des mesures de sûreté et sanctionner les opérateurs aéroportuaires en cas de manquements (avertissements et sanctions financières) et à assurer l'évaluation des dispositifs de sécurité et de sûreté.

Ainsi il pouvait être établi qu'il existait une autorité de police administrative compétente sur certaines plateformes aéroportuaires, et cette autorité aurait pu connaître de la gestion des passagers indisciplinés sur les aéroports concernés.

Or ce service du préfet a fait l'objet d'un décret en date du 20 avril 2017 modifiant la circulaire ministérielle afin de placer ce service sous l'autorité du préfet de police et sa compétence est étendue à la plateforme aéroportuaire d'Orly. La réforme a été motivée par des considérations de sûreté nationale en réponse à la tentative d'attaque terroriste visant des militaires Sentinelle à Orly en mars 2017. Dorénavant, un seul préfet est responsable de la sécurité et de la sûreté des trois principaux aéroports de Paris.

Pour certains⁴⁹, il s'agirait d'une première étape vers la création d'un préfet des aéroports⁵⁰, au même titre qu'il existe un « préfet de la mer ». Le préfet maritime est un officier général de marine, il s'agit d'une autorité militaire investie par le décret n° 2004-112 du 6 février 2004 d'un pouvoir de police administrative générale en mer. Le préfet maritime a pour mission l'exécution des lois, règlements et décisions gouvernementales. Il dispose d'une responsabilité générale dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'État en ce qui concerne la défense des droits souverains et de ses intérêts, le maintien de l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des biens, la protection de l'environnement et la coordination de la lutte contre les activités illicites.

On peut conclure concernant la police administrative sur les plateformes aéroportuaires que le préfet étant compétent pour connaître de la sécurité et de la sûreté notamment à travers une gestion des INAD et un pouvoir d'intervention face aux risques terroristes, pourrait connaître des passagers indisciplinés.

⁴⁸ <http://www.seine-saint-denis.gouv.fr/Services-de-l-Etat/Prefecture-et-sous-prefectures/Service-du-prefet-delegue-charge-des-aeroports-de-Roissy-Charles-de-Gaulle-et-du-Bourget>

⁴⁹ <http://www.air-journal.fr/2017-04-24-securite-un-seul-prefet-pour-les-trois-aeroports-de-paris-5180633.html>

⁵⁰ http://www.lexpress.fr/actualite/societe/la-securite-des-aeroports-parisiens-placee-sous-l-autorite-du-prefet-de-police-de-paris_1900696.html

B. La sanction de l'indiscipline dans les transports en commun français

37. La sanction de l'indiscipline est envisagée dans le cadre du transport en commun terrestre.

La loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs vise principalement, à la demande des opérateurs, à renforcer les moyens de lutter contre la fraude et les incivilités. L'attentat avorté du Thalys en 2016 a poussé le législateur à ajouter des mesures de sécurité dans les dispositions de la loi⁵¹.

Cette loi renforce⁵² les pouvoirs des agents de sécurité interne de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) et de la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF). La loi impose aux opérateurs des réseaux de transport terrestre la mission d'assurer la sûreté des personnes et des biens transportés. Les opérateurs pourront notamment se doter d'un service de sécurité interne. Enfin la loi confère aux agents de police municipale la compétence de constater les infractions prévues par le code des transports. Le transport aérien est exclu du champ d'application de cette loi.

Ces deux régimes constituent des premières pistes sur lesquelles prendre exemple afin de créer un nouveau régime juridique spécial appréhendant spécifiquement l'indiscipline dans le transport aérien.

En conclusion, le droit actuel, qu'il dépende du droit pénal international aérien ou du droit pénal français, est très complet. Cependant sa mise en œuvre pose certaines difficultés. Par ailleurs, ce droit n'a pas saisi le problème de l'indiscipline, et les dispositions de droit pénal général qui servent à le sanctionner peuvent s'avérer trop déconnectées du problème. En effet, l'indiscipline est un problème spécifique lorsqu'il relève du contexte du transport aérien : le droit tend à évoluer en prenant en compte cette dernière spécificité.

⁵¹ Adoption définitive de la proposition de loi sur la sécurité des transports – Marie-Christine de Montecler – AJDA 2016. 460

⁵² Une nouvelle compétence pour les policiers municipaux : la sécurité dans les transports en commun – Mehdi Yazzi-Roman – AJCT 2016. 263

Chapitre 2. Les projets de réforme des droits relatifs à l'indiscipline

Le passager indiscipliné est soumis en principe au droit pénal de l'État d'immatriculation de l'aéronef lorsque l'acte d'indiscipline intervient en vol. Il existe autant de droit pénal que d'État. Cette diversité d'ordres juridiques induit une certaine discrimination dans la protection du personnel navigant, ainsi que dans les degrés de sanction du passager indiscipliné.

Le droit international comme le droit interne français font l'objet de projets de réforme. La réforme du droit international est dictée par une volonté de moderniser les textes et d'apporter une réponse harmonisée (Paragraphe 1). Quant au droit interne français, le projet de réforme est conduit par la recherche d'une plus grande efficacité de la sanction (Paragraphe 2).

Section 1. La réforme du droit international pénal aérien

Paragraphe 1. La saisine de la problématique par les organisations internationales

38. La prise de conscience des organisations internationales de l'importance d'apporter une réponse harmonisée.

Il a été vu dans le chapitre précédent que le droit international pénal aérien n'avait pas pour objectif de définir des infractions et leur sanction, les institutions internationales ont laissé cette compétence aux États à travers leur droit pénal interne.

Face à cette absence d'harmonisation de la sanction des événements intervenant dans le cadre de l'exercice du transport aérien, et notamment lors d'actes mettant en danger la sécurité de l'aéronef, des passagers et du personnel navigant, d'aucuns ont estimé qu'il était l'heure pour les institutions internationales de se déclarer compétentes pour dresser un droit international pénal aérien matériel. Certains auteurs⁵³ parlent ainsi d' « *internationalisation des crimes contre la sécurité du transport aérien* », c'est à dire d'ériger en crimes internationaux tout acte commis contre la sécurité aérienne. La définition d'un droit international pénal aérien matériel présenterait l'avantage de contourner le problème du caractère extraterritorial du transport aérien et des conflits de loi de juridictions dans la mesure où chaque juridiction qualifierait les mêmes infractions et appliquerait les mêmes sanctions. La poursuite pénale serait déclenchée plus efficacement.

La question a été principalement saisie par deux types d'acteurs sur la scène internationale, l'OACI et les organes représentatifs tels que l'IATA. Les compagnies aériennes, à travers l'IATA, ont été les instigatrices de la réforme de la Convention de Tokyo à travers l'adoption du Protocole de Montréal en 2014.

⁵³ Mankiewicz R.H. Aspects et problèmes du droit pénal de l'aviation internationale. In: Annuaire français de droit international, volume 4, 1958. pp. 112-143

39. L'adoption d'un nouveau texte sous l'impulsion des transporteurs aériens, les arguments en faveur de la modernisation de la Convention de Tokyo.

La Convention de Tokyo a été ratifiée de manière unanime par les États. Cependant si celle-ci a connu un tel consensus, c'est en raison de son caractère général. Il a alors été constaté que le texte n'allait pas assez loin dans la réponse au phénomène d'indiscipline.

Conduit par la volonté d'une coopération internationale, le Protocole de Montréal venant amender la Convention de 1963 a été adopté en 2014. L'objectif des rédacteurs était de proposer des réponses plus concrètes et efficaces pour lutter contre le phénomène d'indiscipline et particulièrement pour sa répression.

Monsieur Tony Tyler, Directeur général et chef de direction de l'International Air Transport Association disait dans un communiqué publié en 2014⁵⁴ que la réponse à apporter au phénomène d'indiscipline devait être unanime et prise au niveau des organisations internationales. Ce communiqué illustre la volonté des compagnies aériennes d'obtenir une réponse internationale face à ce phénomène d'indiscipline qui connaît un accroissement d'année en année et dont elles sont les premières victimes.

Cet élan instigué par les compagnies aériennes à travers leur organe de représentation, l'IATA, se retrouve dans les dispositions du Protocole. En effet, sont reprises plusieurs des revendications des transporteurs, notamment le droit pour ces derniers de chercher à recouvrer des dommages-intérêts auprès des passagers indisciplinés qui auraient causé un déroutement, et en conséquence aurait engagé un coût financier conséquent envers le transporteur concerné.

Paragraphe 2. Le Protocole de Montréal

A. L'identité du texte

40. L'état de ratification du texte.

Le Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs a été adopté à Montréal le 4 avril 2014. Celui-ci a pour unique objet de donner davantage de prérogatives aux États et aux acteurs du transport aérien pour sanctionner les passagers indisciplinés.

En juin 2017, le texte n'est pas entré en vigueur dans la mesure où il n'a pas encore recueilli les vingt-deux ratifications ou adhésions nécessaires afin d'entrer en vigueur. Trente-deux États ont signé le Protocole, dont la France, cependant le gouvernement français n'a pas encore déposé l'instrument de ratification. Le texte ne recense que huit dépôts des instruments de ratifications. Il s'agit du Mozambique, de Malte, de la Jordanie, de la Guyane, du Gabon, de la République Dominicaine, du Congo et du Bahreïn.

⁵⁴ Communiqué IATA n°33, M. Tony Tyler, Directeur général et chef de direction de IATA, 2014

41. Les nouveautés du Protocole : les revendications des transporteurs aériens entendues

Un déroutement est difficilement chiffrable mais on peut l'évaluer entre 10 000 et 200 000 dollars. La compagnie australienne Qantas prévoyait dans ses conditions générales de transport de faire supporter un coût raisonnable du déroutement au passager responsable de cette conséquence. Par ailleurs, au-delà du coût direct du déroutement, celui-ci engendre de sévères coûts indirects liés au retard et à l'annulation des vols suivants.

Les impacts opérationnel et financier sont donc très conséquents. C'est pour cette raison qu'a été inclus ce dommage causé aux transporteurs dans le Protocole, article XIII « *Aucune disposition de la présente Convention n'exclut le droit de chercher à recouvrer, conformément au droit national, des dommages-intérêts auprès d'une personne débarquée ou remise conformément aux dispositions de l'article 8 ou 9, respectivement.* »

Ainsi dans la mesure où le transporteur exige des dommages-intérêts raisonnables au passager responsable, le transporteur bénéficie du droit d'engager la responsabilité du passager et de recouvrer une partie de son préjudice.

Certains transporteurs aériens ont mis en place, au sein de leurs vols, la présence d'agents privés ayant pour mission d'intervenir à bord afin d'arrêter au plus tôt la survenance d'un événement d'indiscipline. La définition des prérogatives de ces agents ainsi que le cadre plus ou moins large dans lequel elles peuvent s'exercer concentre toutes les questions. S'affrontent sur ce point deux écoles, les transporteurs anglo-saxons et les transporteurs européens.

42. Le champ d'application du texte

Il s'agit du champ d'application de la Convention de Tokyo (point 4). Celui-ci est élargi par l'adoption d'une nouvelle définition de la période « en vol » qui reprend celle venant régir le champ d'application des pouvoirs du commandant de bord.

B. L'objet du texte

43. Élargir la compétence des États contractants

Il a été dit précédemment que la Convention de Tokyo avait pour but d'établir l'État compétent, afin de s'assurer que l'acte d'indiscipline sera poursuivi par au moins un État. Cependant, en application de leur droit international privé interne, les États se reconnaissent une compétence large en matière de droit pénal. Par ailleurs, il a été constaté que les actes d'indiscipline aboutissaient rarement à la sanction de leur auteur.

Les rédacteurs du Protocole de Montréal ont opté pour l'adoption de nouvelles dispositions venant préciser davantage le rôle de l'État d'atterrissage, de l'État d'immatriculation et de l'État de l'exploitant afin de supprimer toute lacune juridique.

L'État d'immatriculation conserve la compétence de connaître de toute infraction commise à bord.

L'État de l'exploitant est compétent lorsque l'infraction est commise à bord d'un aéronef loué sans équipage à un preneur dont le principal établissement ou la résidence permanente se trouve dans ledit État.

L'État d'atterrissage est compétent lorsque l'aéronef, à bord duquel l'infraction a été commise, atterrit sur son territoire et que l'auteur de l'acte est à bord. Deux mesures ont été incluses pour refléter les préoccupations concernant la sécurité juridique et la proportionnalité. Premièrement, l'infraction doit être qualifiée de sérieuse, c'est-à-dire menacer la sécurité de l'aéronef ou des personnes et des biens qui s'y trouvent, ou le bon ordre et la discipline à bord. Deuxièmement, l'État d'atterrissage doit examiner si l'acte est qualifié d'infraction au sein de l'ordre juridique de l'État de l'exploitant.

Explicitement, la démarche des rédacteurs du Protocole est d'encourager les États à prendre des mesures pour se reconnaître compétents.

44. La définition d'infractions.

Comme il a été dit précédemment, la Convention de Tokyo n'avait pas pour objectif d'établir des infractions, laissant cette compétence aux États parties. Dans le but d'apporter une réponse plus harmonisée à l'acte d'indiscipline, le Protocole de Montréal est venu définir des infractions. Les États conservent la compétence de les mettre en œuvre et d'en déterminer le degré de gravité.

Certains comportements devront être considérés comme des infractions. Les États sont encouragés à entreprendre les procédures pénales ou juridiques suffisantes pour sanctionner ces infractions. Il s'agit notamment des actes de violence physique ou de menace d'accomplir un tel acte contre un membre de l'équipage, ou encore le refus d'obéir aux instructions de sécurité données par le commandant de bord.

45. La possibilité pour les compagnies aériennes de placer des agents de sûreté au sein du vol.

Pour les rédacteurs du Protocole, la possibilité d'instaurer la présence d'agents de sûreté au sein du vol qui disposeraient du pouvoir d'agir au même titre que les autres membres de l'équipage et des autres passagers, c'est-à-dire face à un danger imminent, présente un réel bénéfice. En effet, pour les rédacteurs⁵⁵, « [lorsque le Protocole] sera largement ratifié, [celui-ci] constituera une mesure dissuasive plus efficace, en rendant plus claires et applicables les conséquences de ces comportements. ».

Des lignes « à risque » ont été identifiées par certaines compagnies aériennes, sur lesquelles les actes d'indiscipline sont les plus susceptibles d'intervenir. Par exemple, British Airways a identifié la ligne Londres-Ibiza comme étant « à risque ». Il est alors envisageable de placer des agents de sûreté sur cette ligne, leur présence généralisée au sein de chaque vol n'est pas indispensable et serait coûteuse.

Cette disposition est pourtant au cœur des désaccords entre les compagnies européennes et, par exemple, les compagnies australiennes et américaines, ces dernières ayant déjà mis en place ce dispositif d'agents de sûreté sur leurs vols intérieurs.

⁵⁵ Note de travail, PROMOTION DU PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT DE LA CONVENTION RELATIVE AUX INFRACTIONS ET CERTAINS AUTRES ACTES SURVENANT À BORD DES AÉRONEFS, FAIT À MONTRÉAL LE 4 AVRIL 2014 (PROTOCOLE DE MONTRÉAL DE 2014), Commission juridique, 2016, OACI

46. L'établissement d'un droit de recours des compagnies aériennes contre l'auteur de l'indiscipline.

Les rédacteurs du Protocole ont adopté ce droit de recours, sur la demande des compagnies aériennes qui assument le coût d'un acte d'indiscipline. L'objectif est que les compagnies aériennes puissent se retourner contre le passager indiscipliné pour qu'il rembourse de manière raisonnable le dédommagement lié au dommage. Il ne s'agit pas d'obtenir le remboursement du dommage dans la mesure où le passager indiscipliné ne disposerait pas des ressources nécessaires, mais il s'agit pour les compagnies aériennes d'obtenir un dédommagement. Pour les rédacteurs du protocole, cette disposition apportera un effet dissuasif très important.

Le Protocole de Montréal apportera une première réponse aux lacunes constatées du droit international pénal aérien lors de son entrée en vigueur. Les États conservent la compétence d'établir les infractions et leurs sanctions, ainsi que de l'opportunité de déclencher une poursuite judiciaire, qu'elle soit pénale ou administrative. En France, la DGAC s'est saisie de la problématique et a été à l'initiative de groupes de travail dont l'objet était de définir de nouvelles mesures à adopter en France contre l'indiscipline.

Section 2. Les projets de réforme du droit français

Les compagnies aériennes et la DGAC ont été les instigateurs d'une réflexion sur la modernisation et la réforme du droit français en matière de passagers indisciplinés. Cette réflexion a principalement pris la forme de groupes de travail et d'un séminaire de restitution auprès de la DGAC en février 2017. Ces groupes de travail ont pour avantage d'être composés d'une pluralité d'acteurs du transport aérien français, ce qui rend leurs travaux représentatifs de l'activité de manière globale.

Les idées exposées dans cette Section 2 reprennent et développent les propositions de réforme de ces groupes de travail. Il s'agit notamment de la proposition de réforme du droit pénal (Paragraphe 2) et de la proposition de création d'une police administrative pour les infractions les moins graves (Paragraphe 3). Au-delà de la réforme du droit, l'enjeu est aussi de moderniser les juridictions, et de sensibiliser les magistrats concernés aux spécificités d'une infraction intervenant dans le contexte aérien (Paragraphe 1).

Paragraphe 1. La formation et l'information des magistrats

47. La coopération en matière de droit aérien entre la DGAC et la Chancellerie.

La Chancellerie a exprimé sa volonté de mettre en place un partenariat avec la DGAC, à travers une action de sensibilisation des magistrats aux problématiques aériennes. Jusqu'à présent, les services juridiques de la DGAC sont compétents en matière de droit aérien. Il existe une séparation étanche entre la DGAC et la Chancellerie. Il est cependant important que la DGAC garde la compétence d'établir le droit aérien dans la mesure où elle constitue une administration spécialisée.

48. La formation et l'information sur le droit aérien.

La DGAC a formulé l'idée d'instaurer une formation des magistrats relative aux problématiques soulevées par le droit aérien. Anticipant le fait que les magistrats soient réticents à consacrer plusieurs journées de formation sur ce thème, la DGAC propose, *a minima*, la communication d'une information, sous la forme d'un livret comprenant toutes les informations principales.

Le constat est que très peu de magistrats maîtrisent le droit aérien. Il existe donc une jurisprudence très disparate, en fonction que le jugement soit rendu par un magistrat relevant de la juridiction du lieu d'un aéroport ou du siège social d'une compagnie aérienne, ou d'un magistrat moins au fait de ces problématiques.

Le tribunal territorialement compétent⁵⁶ est soit celui du lieu de commission de l'infraction, soit celui du lieu de résidence du prévenu, soit celui du lieu de son arrestation, soit celui du lieu de sa détention. En matière de droit aérien et de passager indiscipliné, les juridictions sur le ressort desquelles sont présents des aéroports seront donc amenées à connaître de ce litige. La formation et l'information sur le droit aérien ne concernerait donc pas tous les magistrats puisque la compétence territoriale est encadrée.

On peut se demander si une formation ou une information est suffisante dans la mesure où le droit aérien constitue une discipline et touche un secteur d'activité très technique et peu connu. Se pose la question de la forme que doit prendre la formation. Doit-elle être prendre la forme de séminaires à destination des professionnels ou doit-elle être comprise parmi les enseignements initiaux dispensés à l'Ecole Nationale de la Magistrature (ENM) ?

49. Mise en place d'un magistrat référent.

Il est également envisageable de former des magistrats spécialisés en droit aérien. Ces magistrats pourraient se consacrer exclusivement à ces questions et seraient présents au sein des juridictions identifiées comme étant compétentes (point 47).

Il pourrait aussi s'agir de détacher un magistrat directement sur la plateforme aéroportuaire afin de statuer au plus près et le plus rapidement possible. Cette hypothèse s'appuie sur l'idée d'instaurer un comité de sûreté dans chaque aéroport ; ce comité serait convoqué dès la réception d'un passager indiscipliné débarqué sur le territoire, ou pour interroger et recevoir les plaintes et les témoignages des membres de l'équipage et des autres passagers présents dans l'avion. Au regard du contexte du transport aérien, les passagers témoins ou les personnels navigants peuvent être amenés à poursuivre leur voyage ou à rentrer chez eux, dans ces cas la perspective d'être convoqué et d'être retenu à l'aéroport peut les démotiver.

La solution qui apparaît comme la plus simple à mettre en oeuvre à court-terme est la mise en place d'un magistrat référent au sein d'une juridiction. Par exemple, la compagnie Air France et le Procureur du tribunal de Bobigny ont décidé de collaborer dans la mise en place d'une lettre-plainte type afin que les personnels navigants de la compagnie puissent porter plainte facilement après avoir subi un acte d'indiscipline. Cette plainte simplifiée prend la forme d'une lettre d'Air France affirmant se constituer partie civile de manière officielle.

⁵⁶ Article 382 Code de procédure pénale

L'intérêt est qu'aucun représentant de la société n'a à se déplacer. De même, la présence d'un avocat n'est pas non plus obligatoire.

Actuellement, cette procédure n'est en vigueur qu'auprès de la juridiction de Bobigny. Le séminaire de restitution de la DGAC a permis de conclure que cette plainte simplifiée aurait intérêt à être généralisée au sein d'autres juridictions, et au profit de toutes les compagnies aériennes.

Cette procédure ne peut pas se substituer au déplacement du personnel navigant qui a subi des blessures personnelles et une interruption totale de travail (ITT). Dans cette hypothèse, la victime doit se déplacer personnellement afin de porter plainte.

Paragraphe 2. La réforme du droit pénal

A. Les facteurs empêchant la mise en œuvre de la réponse pénale

Il est constaté par les professionnels que les condamnations de passagers indisciplinés étaient très difficiles à obtenir, et dans les hypothèses où la condamnation était prononcée, celle-ci est difficilement mise en œuvre. Ce constat découle de plusieurs facteurs.

50. Premier facteur : le cas où le passager indiscipliné n'est pas de nationalité française.

C'est l'hypothèse d'un passager étranger qui aurait commis un acte d'indiscipline à bord d'un aéronef et pour lequel les juridictions pénales françaises seraient compétentes.

La première étape d'enquête et de recueil d'informations paraît se confronter au fait que le passager, s'il ne fait pas l'objet d'une arrestation au débarquement, peut poursuivre son voyage et alors se placer hors de portée des autorités françaises.

Dans l'hypothèse où ce passager serait condamné, s'il réside hors du territoire français, il sera d'abord difficile de trouver son adresse, ensuite il sera compliqué de lui imposer l'exécution de la sanction prononcée à son encontre par un juge français.

51. Deuxième facteur : le manque d'engagement des victimes pour initier une action en justice.

La mobilité est la principale caractéristique de la profession des personnels navigants. Après avoir atterri, les membres de l'équipage ont soit pour finalité de se préparer pour un nouveau vol, soit de rentrer chez eux. Très peu de personnels victimes d'actes d'indiscipline souhaitent faire la démarche de se rendre directement au poste de police le plus proche, ou à la gendarmerie de l'air au sein de l'aéroport, pour déposer une plainte. Cela est d'autant plus vrai quand l'évènement d'indiscipline s'est produit sur un vol international, ce qui conduit le personnel à porter plainte auprès d'une autorité de police étrangère ou d'attendre le retour sur le territoire français.

On retrouve cette attitude auprès des passagers victimes du comportement d'indiscipline. On peut facilement imaginer qu'un passager qui est en correspondance ou qui voyage dans un pays étranger n'engagera pas la démarche de se présenter immédiatement aux

autorités locales pour porter plainte, au risque de manquer le vol en correspondance ou gâcher son séjour.

La deuxième caractéristique expliquant le manque d'engagement des victimes pour initier une action en justice est le sentiment de démotivation lié à la poursuite pénale. Sauf les cas les plus graves, les actes d'indiscipline sont peu suivis de sanction.

52. Troisième facteur : l'engorgement des juridictions pénales.

Les principales juridictions appelées à recevoir les dépôts et les traitements de plainte des victimes d'actes d'indisciplines sont les juridictions auprès desquelles les aéroports sont rattachés. Prenons l'illustration des parquets des tribunaux de Bobigny, du ressort de l'aéroport Charles de Gaulle, et d'Evry, du ressort de l'aéroport d'Orly. Ce sont les aéroports les plus importants en terme de passagers transportés par an en France, ce sont donc les aéroports les plus susceptibles de connaître du phénomène d'indiscipline. Paradoxalement, ce sont aussi les parquets les plus chargés, notamment d'infractions pénales de gravité lourde. Ces parquets sont confrontés à des dossiers très graves à traiter, cela pourrait expliquer pourquoi les plaintes en matière d'indiscipline à bord seront généralement classées sans suite. Toutefois, les cas les plus graves d'indiscipline pourront faire l'objet d'une poursuite pénale.

Il a été vu précédemment que le droit pénal actuel ne permettait pas une sanction suffisante du phénomène d'indiscipline dans la mesure où les victimes ne portent pas suffisamment ce fait devant la justice (point 51), mais également du fait que les juridictions pénales ne sont efficaces que dans la répression des atteintes les plus graves.

Pour rendre le droit pénal plus efficace, tant dans son aspect préventif que dans son aspect répressif, le projet de réforme va emprunter deux axes : la correctionnalisation des infractions d'indiscipline, et la reconnaissance automatique de la présence de circonstances aggravantes, attachées à l'acte litigieux.

53. La « correctionnalisation » des infractions afin que la répression soit réelle.

Comme il a été vu précédemment, de nombreuses infractions établies par la loi peuvent être invoquées dans le cadre d'un phénomène d'indiscipline en vol. Certaines infractions sont actuellement qualifiées de contraventions, elles pourraient faire l'objet d'une sanction plus sévère en les érigeant au rang de délits. Leur sanction serait alors plus facile à mettre en place. Par ailleurs, ériger une contravention au rang de délit présente un effet dissuasif plus fort.

Le délit concerne les délinquances plus graves, qui seront jugées par le tribunal correctionnel, comme par exemple les délinquances physiques ou qui peuvent porter atteinte à la personne ou encore aux biens. L'acte d'indiscipline pourrait entrer dans ce champ, dans la mesure où, à partir du moment où il survient dans le cadre du transport aérien, ce comportement peut porter ou porte atteinte à la sécurité des passagers et de l'aéronef.

54. La reconnaissance systématique d'une « circonstance aggravante ».

La qualification de circonstance aggravante est une notion qui est reconnue par le magistrat au regard d'un faisceau d'indices dans le cadre de la survenance d'une infraction

pénale. La reconnaissance d'une circonstance aggravante attachée à une infraction a pour enjeu de rendre la sanction de cette infraction plus sévère.

Or apporter la présence d'une circonstance aggravante est une étape difficile pour la victime ou le parquet. En effet, au regard de la pratique on se rend compte que cette preuve est quasi-impossible à rapporter.

L'idée de la réforme serait de reconnaître de manière automatique la présence d'une circonstance aggravante dès la survenance d'une infraction dans le contexte aérien. Les instigateurs de la réforme avancent le caractère à part du transport aérien pour avancer cet argument. En effet, pour eux, le transport à bord d'un aéronef constitue un lieu fermé, dans lequel les personnes présentes ne peuvent échapper à son enceinte pendant un temps déterminé.

Ici il convient de faire un parallèle avec l'enceinte des transports en commun tels le train et le bus. Pour les instigateurs de cette réforme, le transport aérien est un transport présentant des caractéristiques uniques. Tout événement survenant au cours du transport aérien peut être la source d'une tension très forte au sein de l'appareil, qui peut alors conduire le personnel navigant à négliger sa fonction première de sécurité du vol. Un mouvement de panique ou une bagarre peuvent conduire à déséquilibrer l'appareil, ce qui pourrait présenter un risque très grave pour la sécurité du vol.

Un argument pourrait être avancé contre la reconnaissance automatique de « circonstance aggravante ». Il existe un délit de « mise en danger de la vie d'autrui ». Ce délit est caractérisé lorsqu'il y a mise en danger de la sécurité des passagers. Pour certains praticiens, ce délit de « mise en danger de la vie d'autrui » est suffisant pour prendre en considération la spécificité de l'espace clos dans lequel s'effectue le transport aérien.

La sanction pénale est par nature celle qui s'applique à un acte d'indiscipline. Cependant, celle-ci n'est réellement efficace que pour sanctionner les infractions les plus graves. Concernant les infractions moins graves, il a été envisagé d'apporter une nouvelle réponse : une amende financière prononcée dans le cadre d'une police administrative. Son aspect dissuasif pourrait être tout aussi fort que celui d'une poursuite pénale.

Paragraphe 2. La création d'une police administrative spéciale

Le groupe de travail juridique a fait le choix de proposer une modernisation du cadre de sanction du phénomène d'indiscipline à travers le droit administratif. Il a été reconnu qu'une sanction pénale n'était pas dissuasive et n'emportait aucun effet dans sa mise en oeuvre pour les actes les moins graves. La police administrative envisagée ne concernerait que les actes d'indiscipline les moins graves, les actes d'indiscipline graves devant faire l'objet d'une réponse pénale appropriée. Il a donc été reconnu la nécessité d'apporter une réponse rapide et efficace, matérialisée par une amende financière dissuasive intervenant au plus vite après la survenance de l'événement litigieux. Cette réponse pourrait s'effectuer à travers une police administrative spéciale. Celle-ci présenterait un avantage considérable : de par sa célérité, l'amende administrative permet la sanction rapide de la personne et évite un

éventuel problème d'application de la loi pénale dans l'espace si cette personne n'est pas de nationalité française.

La police administrative spéciale pourrait adopter plusieurs formes alternatives.

A. Complémentarité de ces deux droits par rapport à la mise en oeuvre de la sanction

55. Deux droits dont la nature et l'objectif sont distincts.

Comme il a été vu précédemment, le droit pénal a pour objet de sanctionner une personne qui aurait commis une infraction, portant atteinte à la société française.

Quant au droit administratif, il désigne l'ensemble des règles qui s'appliquent à l'administration dans le cadre de son fonctionnement et dans ses rapports avec les particuliers. Ces règles tiennent leur originalité de leur caractère dérogatoire du droit privé. La mise en place d'une sanction administrative vis-à-vis du passager indiscipliné conserve un caractère étatique. Le passager indiscipliné serait sanctionné pour son comportement envers les autorités de police en charge de la sécurité et de la sûreté, et non envers une compagnie aérienne, ses membres d'équipage ou un autre passager.

Nous pouvons évoquer deux exemples dans lesquels une police administrative a été mise en place pour faire face à des événements ayant lieu dans des lieux clos : les stades et les navires.

56. L'exemple du régime des interdictions de stades.

L'interdiction de stades est une mesure visant à prévenir ou sanctionner la violence dans les stades, prévue par le droit du sport⁵⁷. Elle vise une personne en particulier.

La mesure de prévention renvoie à la mesure administrative⁵⁸ prise par le préfet. Ce n'est pas une sanction au sens strict. Elle est prise sous la forme d'un arrêté, qui est ensuite notifié à la personne. L'arrêté entraîne l'inscription dans le fichier national des interdits de stade, ainsi que la communication de l'identité de la personne aux clubs et aux fédérations sportives concernées. Il contient les motifs de la décision, ainsi que l'étendue de la mesure et ses modalités (quel type de match, quel niveau de compétition, quel stade). Cette mesure de prévention dure un an. Si celle-ci n'est pas respectée, la personne encourt une condamnation pénale.

L'interdiction de stades peut aussi prendre la forme d'une sanction pénale⁵⁹ prononcée par le tribunal, en tant que peine complémentaire à une peine de prison ou à une amende. L'étendue de l'interdiction est précisée. La sanction judiciaire entraîne également l'inscription dans le fichier national des interdits de stade ainsi que la communication de l'identité de la personne aux clubs et aux fédérations sportives.

⁵⁷ Code du sport, article L. 332-16
Décret n° 2006-1549 du 8 décembre 2006
Arrêté du 28 août 2007
Délibération n° 2007-197 du 10 juillet 2007

⁵⁸ Code du sport, article L332-16

⁵⁹ Code du sport, articles L332-11 à L332-15

La CNIL exerce un contrôle de l'utilisation des données personnelles incluses dans le fichier national. Les informations alimentant ce fichier proviennent du fichier des personnes recherchées, ou des traitements gérés par des organismes de coopération internationale en matière de police judiciaire ou des services de police étrangers.

La CNIL publie⁶⁰ la liste de toutes les données incluses dans le fichier, celles-ci sont conservées pour une durée de cinq ans, à partir de l'expiration de la dernière mesure prononcée ou de l'expiration du prononcé du jugement d'interdiction.

Les autorités susceptibles d'utiliser ces données sont de deux ordres. D'abord, les services centralisés ayant accès à l'intégralité du fichier sont les personnels de la direction centrale de la sécurité publique, ceux de la direction des renseignements généraux, et ceux de la préfecture de police. Ensuite, certaines autorités ou personnes privées peuvent accéder sur autorisation, totalement ou partiellement, au fichier. Il s'agit des préfets de département et des personnels de la préfecture de police, des autorités judiciaires, de militaires de la gendarmerie nationale, des fédérations sportives, et des organismes de coopération internationale en matière de police judiciaire ou des services de police étrangers.

La personne faisant l'objet d'une mesure ou d'une sanction d'interdiction ne dispose pas d'un droit d'opposition à l'inscription sur le fichier national. Indirectement, cette personne peut exercer son droit d'accès et de rectification de ses données personnelles, en s'adressant à la CNIL.

Le régime des interdictions de stade pourrait être repris dans le cadre du transport aérien, afin de pouvoir interdire à une personne indisciplinée de voyager à nouveau en avion. Ce régime, tiré du droit du sport, est d'autant plus intéressant qu'il comporte une dualité de l'interdiction ; celle-ci peut être prononcée par le préfet, en tant qu'autorité administrative, et par le juge comme peine complémentaire à une peine de prison ou au prononcée d'une amende.

57. Le fondement de la création d'une police administrative.

La mise en place d'un mécanisme de sanctions administratives, au titre d'une nouvelle police administrative, se manifesterait par une amende, en tant que sanction financière, et/ou une interdiction de voyager en transport aérien. Cela concernerait les infractions faibles ou moyennes, les infractions les plus graves doivent continuer à faire l'objet d'une sanction pénale et pourraient aussi être sanctionnées par une peine complémentaire d'interdiction de voyager en transport aérien. Ainsi, on évite de créer un doublon avec le dispositif pénal déjà en place. Le but des sanctions administratives est d'intervenir dans délai bref afin d'être dissuasives (3 à 6 mois). La police administrative pourrait être rendue par un magistrat-référent désigné par la Chancellerie, il suivrait une formation spécifique, par une commission locale de sûreté établie dans un aéroport, ou encore le préfet.

Par ailleurs, cette police permettrait d'apporter une sanction efficace contre le passager indiscipliné de nationalité étrangère. Par exemple, l'Union européenne a permis d'instaurer une reconnaissance européenne des amendes en matière d'infractions routières, dont le règlement doit être effectué par toute personne résidant sur le territoire d'un des Etats membres alors même que l'infraction a eu lieu sur le territoire d'un autre Etat membre.

⁶⁰ <https://www.cnil.fr/fr/fnis-fichier-national-des-interdits-de-stade>

58. La piste de l'assermentation du commandant de bord sur le modèle du capitaine de navire.

Il incombe au capitaine de navire trois types de missions. Outre les fonctions techniques et les fonctions commerciales, le capitaine de navire dispose de fonctions publiques à travers desquelles il endosse les statuts d'officier d'état civil, notaire, autorités disciplinaire et pénale à bord du navire. Le commandant de navire dispose du statut d'officier de police judiciaire (OPJ) lui permettant d'infliger des amendes administratives.

Les prérogatives du commandant de navire ont été définies par le code de la marine marchande adopté en 1926. L'antériorité de ce texte et sa stabilité ont permis de consacrer durablement ces prérogatives.

Contrairement au commandant de navire, le commandant de bord d'un aéronef ne dispose pas de ce statut, alors même qu'il est amené à exercer certaines prérogatives pour l'Etat français (il est le garant de la sécurité et de la sûreté à bord). Pour plusieurs raisons, les compagnies aériennes et leurs personnels navigants techniques ne souhaitent pas un statut similaire à celui du commandant de navire.

Ce statut impliquerait de nouvelles responsabilités, et en corollaire de nouvelles obligations. Le commandant de bord devrait suivre une formation à cet effet. En outre, les compagnies aériennes devraient apporter une contrepartie financière à ces nouvelles missions.

B. La mise en oeuvre de la sanction par une autorité de police administrative

59. L'hypothèse d'une police administrative mise en oeuvre par le préfet.

Le préfet est le représentant de l'État. Il est principalement chargé du maintien de l'ordre public dans le cadre du département. À ce titre, il appartient au préfet d'assurer le bon ordre, la sûreté et la salubrité publiques. Par ailleurs, le préfet est compétent pour exercer des pouvoirs de police spéciale, s'appliquant à certains lieux, tels que les aéroports, à certaines personnes (les nomades) et à certaines activités (la chasse).

Aux vues de ces pouvoirs, le préfet apparaît comme l'autorité la plus à même de connaître d'une police spéciale s'appliquant à certaines personnes dans les aéroports.

Cette idée est d'autant plus appuyée par la création⁶¹ d'un service du préfet de police chargé de la sûreté sur les aéroports de Roissy-Charles de Gaulle, du Bourget et d'Orly (point 36).

60. L'hypothèse d'une police administrative spéciale mise en oeuvre par une autorité présente au sein de l'aéroport

Il a été envisagé la création d'un comité de sûreté au sein même de chaque aéroport, afin que ce comité rassemble les éléments de preuve, dès la constatation d'un acte d'indiscipline. Ce comité pourrait recueillir les témoignages des membres de l'équipage et des autres passagers, directement dans les locaux de l'aéroport.

Ce comité serait composé de personnels en charge de la sûreté sur la plateforme aéroportuaire ainsi que d'un magistrat-référent (points 48 et 49).

Cette solution présente deux avantages principaux : la sanction est rendue rapidement ; les personnes composant ce comité sont spécialisées dans les problématiques relevant du transport aérien.

⁶¹ Décret du 20 avril 2017

Cependant, la création de cette autorité apparaît moins évidente que la compétence du préfet, dans la mesure où certains pourraient avancer l'argument selon lequel il s'agit d'une juridiction extraordinaire⁶². Cet argument a été avancé lors de la création en 2016 d'une annexe du tribunal de grande instance de Bobigny sur la plateforme aéroportuaire Roissy-Charles de Gaulle. Il découle, de la création de ces juridictions, des inquiétudes quant au respect des droits de la défense. Les opposants à cette annexe de juridiction avancent⁶³ le fait que celle-ci soit difficilement accessible en transport pour les avocats. Par ailleurs, cet éloignement limiterait le principe de publicité des débats. En outre, les opposants avancent l'argument selon lequel les liens quotidiens du magistrat référent et du personnel présent sur l'aéroport pourraient brouiller l'apparence d'indépendance de la justice.

61. L'hypothèse d'une police administrative spéciale rendue par une commission au sein de la DGAC

Il a également été envisagé de mettre en place une commission au sein de la DGAC. La police administrative spéciale serait alors aux mains de professionnels du transport aérien, ce qui représente un avantage important aux vues des spécificités du secteur.

Il existe déjà des commissions disciplinaires qui interviennent en matière de sanction de personnels navigants techniques. Il serait donc envisageable de créer une nouvelle commission compétente pour instruire et sanctionner un passager indiscipliné.

Le commandant de bord produirait un procès-verbal relatif à l'évènement sur la base duquel la procédure serait instiguée. Cette commission pourrait sanctionner le passager indiscipliné au regard du refus de se conformer aux instructions du commandant de bord ou encore du refus de suivre les consignes de sécurité. La sanction prononcée pourrait être d'ordre pécuniaire, assortie d'une interdiction de prendre l'avion. Comme il a été dit précédemment, ces sanctions ont l'avantage de présenter un caractère dissuasif fort.

Au-delà de l'avantage que représente la poursuite d'une infraction par l'autorité administrative du secteur aérien, cette sanction serait prise rapidement (deux à trois mois).

Pour les partisans de cette commission, la menace de la sécurité en vol justifie ce traitement spécialisé.

62. La sanction pécuniaire peut être accompagnée d'une sanction complémentaire : l'interdiction de voyager.

C'est une question nouvelle qui se pose avec la mise en œuvre par Air France de la « *Blacklist* » depuis mars 2017. Cette interdiction de voyager pose le problème du respect de la liberté de circulation, de voyager, ainsi que l'interdiction d'interdire une vente. Ces fondements juridiques sont très protecteurs vis à vis du justiciable, et surtout du consommateur. Le contexte paraît favorable à la mise en place d'une interdiction de voyager. Celle-ci doit être temporaire, respecter les droits de défense et le droit de réponse du passager concerné.

Pour la première fois, la CNIL a accepté en 2016 qu'une compagnie aérienne mette en place ce fichier. Il s'agit désormais de voir comment celle-ci va fonctionner. L'idée est de laisser la compagnie tester ce dispositif, puis il s'agira d'en tirer des conclusions afin de

⁶² « Etrangers bientôt jugés à Roissy : le Défenseur des droits s'autosaisit », Le Monde, 29 mai 2017

⁶³ « Pourquoi la délocalisation des audiences à Roissy pour les étrangers fait-elle polémique ? », Le Monde, 28 juin 2017
« Justice : premières comparutions d'étrangers au pied des pistes de Roissy », France 24, 24 juin 2017

légiférer sur le sujet pour l'encadrer, et de permettre aux autres compagnies d'adopter le même dispositif.

La question de la mise en commun des données des listes noires ne se pose pas actuellement. Cela soulève des problématiques liées à la protection des données personnelles des passagers et pourrait conduire le législateur à faire un pas en arrière et à interdire le dispositif. Au contraire, si l'on se réfère au fichier national des interdits de stades, un fichier national des interdits de transport aérien pourrait être envisageable, dans la mesure où il serait géré par l'Etat.

Il reviendra au législateur d'apporter aux acteurs du transport aérien des fondements juridiques solides pour mettre en place ces outils de prévention et de traitement du phénomène d'indiscipline.

Pour les compagnies aériennes, l'efficacité d'une liste noire interne doit être nuancée, son effet réel relèverait plutôt de la communication, et en corollaire de son effet dissuasif.

Si l'on reprend le régime d'interdiction des stades, l'interdiction de voyager peut constituer une mesure préventive prononcée par le préfet afin d'empêcher toute récurrence de l'indiscipline, ou constituer une sanction judiciaire complémentaire à une condamnation à de la prison ou à une amende.

L'interdiction de voyager peut intervenir en amont, au moment de la vente du billet ou au moment de l'embarquement. Pour les professionnels, il est beaucoup plus pertinent d'interdire en amont afin d'éviter que la personne ne se déplace et n'ait à être gérée physiquement.

Conclusion

Ce mémoire a pour objectif de démontrer que les acteurs du transport aérien sont les plus à même de définir les mesures à mettre en place afin de gérer l'indiscipline. Cependant, les autorités internationales et nationales ne doivent pas se décharger de leurs missions de législateurs pour encadrer la définition et la sanction qui devra prendre en compte la spécificité du contexte aérien.

On a pu observer que, désormais, les autorités compétentes se sont saisies du sujet de l'indiscipline afin d'apporter une prévention plus dissuasive et une sanction plus coercitive.

Les compagnies traditionnelles sont conduites à réduire leurs coûts d'exploitation pour répondre à la concurrence féroce que leur opposent les compagnies *low-cost*. Or le transport aérien est une activité économique disposant de marges bénéficiaires très faibles. Très peu de postes de coût peuvent être réduits, celui le plus susceptible de l'être est celui du personnel.

Sont de moins en moins présents de personnels au sein du parcours passager, depuis l'aéroport jusqu'à l'embarquement. C'est la tendance de la facilitation à travers le développement de nouveaux moyens d'alerte automatisés.

Au-delà des mesures opérationnelles préventives, le cadre de sanction de l'indiscipline est aussi conduit à se moderniser. La réforme de ce cadre, et la tendance à une plus grande coercition, est initiée par le développement des problématiques de sûreté liées au terrorisme.

On peut dire qu'indirectement, le problème des passagers indisciplinés sera résolu de manière plus rapide et plus claire grâce à la multiplication des mesures anti-terroristes, mises en oeuvre à travers la sécurité et la sûreté aériennes, dans la mesure où les acteurs disposeront des financements appropriés pour les réaliser.

La complémentarité de l'objectif de la sécurité et de celui de la sûreté est mise en lumière, alors que traditionnellement la sûreté n'était pas considérée comme un enjeu au coeur de l'activité du transport aérien. Dorénavant, les membres d'équipages sont garants de ces deux aspects à bord, et sont demandeurs d'une formation plus approfondie en matière de sûreté.

La multiplication des textes relatifs à la sûreté, et le projet de création d'un cadre juridique spécial du transport aérien peuvent poser des questions sur la protection du prévenu. Bien qu'il a été identifié qu'il était nécessaire de créer un cadre juridique spécial prenant en compte le contexte aérien, ce cadre doit reprendre toutes les garanties relatives au droit de la défense.

Se pose aussi des questions sur l'étendue du droit à la vie privée et à la protection de ses données personnelles à travers la mise en place de fichiers internes aux sociétés opératrices du transport aérien ou de fichiers nationaux. En outre, la libéralisation et la généralisation du transport aérien conduit les Etats à conclure des accords bilatéraux afin d'organiser un échange de ces données personnelles.

Paradoxalement, les droits des passagers tendent à être de plus en plus pris en compte. Les législateurs internationaux et nationaux leur apportent de plus en plus de moyens d'obtenir un dédommagement, dès lors qu'un incident ou une irrégularité d'exploitation surviennent. C'est particulièrement le cas au sein de l'Union européenne, qui promet une

protection très étendue des intérêts des passagers. D'ailleurs, ces derniers ne sont plus considérés comme tels, on observe un glissement de terminologie vers la dénomination plus générale de « consommateur ».

Bibliographie

I. Textes

OACI

Convention de Tokyo de 1963

Convention de 1970 sur la capture illicite d'aéronefs

Convention de 1971 sur les actes de violence à bord d'un aéronef en vol

Protocole de 1988 sur les actes de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile

Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, 2014 (Protocole de Montréal)

Annexe 17 de la Convention de Chicago relative à la sûreté

Circulaire 288 de 2002, portant éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs.

DOC 8973, Manuel de sûreté de l'aviation

DOC 9811, Manuel de mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 6 (exploitation technique des aéronefs), relatives à la sûreté

DOC 9808, Manuel sur les facteurs humains dans les opérations de sûreté de l'aviation civile.

IATA

Pratique recommandée 1789a - classification des comportements en trois niveaux de gravité

Guidance on Unruly Passenger Prevention and Management

Guidance on the Safe Service of Alcohol on Board

CEAC

DOC 30 (Annexe IV-4-A), éléments d'orientation relatifs au traitement des passagers indisciplinés

Union européenne

Règlement (CE) 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008, Annexe 1, domaine 10 (mesures de sûreté en vol)

Règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la Commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil

CNIL

Délibération n°2016-240 du 21 juillet 2016 autorisant AIR FRANCE à mettre en œuvre un traitement automatisé de données à caractère personnel ayant pour finalité la mise en place d'une liste de personnes faisant l'objet d'une interdiction d'embarquer à bord des appareils de la compagnie

Textes tirés de l'ordre juridique français

Loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs

Loi n° 2016-274 du 7 mars 2016 relative au droit des étrangers en France et modifie le Code de l'Entrée et du Séjour des Étrangers et du Droit d'Asile

Code pénal

Code des transports

Code du sport

Décret en date du 20 avril 2017

Décret n° 2004-112 du 6 février 2004

Circulaire interministérielle en date du 3 octobre 2007

II. Traités et manuels

O. Cachard « *Le transport international aérien des passagers* », Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye

I.H. Ph. Diederiks-Verschoor « *Similarities with and differences between air and space law primarily in the field of private international law* », Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye

L.M. Bentivoglio « *Conflicts problems in air law* », Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye

Mankiewicz R.H. « *Aspects et problèmes du droit pénal de l'aviation internationale* », Annuaire français de droit international, volume 4, 1958. pp. 112-143

III.Mémoires

I. Fortune-Brun « *La Convention de Tokyo et les passagers indisciplinés* », Mémoire de fin d'études, 2014

P. Latil « *L'analyse comportementale appliquée au passager aérien* », Mémoire de fin d'études, 2013

C. Serieys « *Le financement de la sûreté aérienne face à de nouveaux enjeux* », Mémoire de fin d'études, 2012

E. Sergent « *Les passagers indisciplinés : les différents leviers réducteurs de stress au sol. De l'application de la lettre-circulaire de la DGAC* », Mémoire de fin d'études, 2006

IV.Articles

« *Malgré les accidents, voyager en avion est de plus en plus sûr* », 25 mars 2015, Le Monde

« *Etrangers bientôt jugés à Roissy : le Défenseur des droits s'autosaisit* », Le Monde, 29 mai 2017

« *Pourquoi la délocalisation des audiences à Roissy pour les étrangers fait-elle polémique ?* », Le Monde, 28 juin 2017

« *Justice : premières comparutions d'étrangers au pied des pistes de Roissy* », France 24, 24 juin 2017

F. Bostnavaron « *Les passagers alcooliques d'Aeroflot sur une liste noire* », Le Monde, 1er sep-tembre 2004

V. Doctrine

M-C de Montecler « Lutte contre la fraude et contre le terrorisme dans les transports, même combat ? », AJDA 2015 p.2466

S. Smeets « Gestion des incivilités et amendes administratives communales en Belgique », RSC 2008 p.452

M. Bénéjat-Guerlin « Sécurité dans les transports et/ou sécurité juridique ? », AJ Pénal 2016 p.420

C. Cabistany « Transport aérien - Les pouvoirs publics laissent aux compagnies aériennes la liberté de proposer des vols fumeurs ou des vols entièrement non fumeurs aux passagers sur les destinations longs courriers. », Tourisme et Droit 2001, n°32, p.17

VI. Commentaires de jurisprudence

Commentaire de l'arrêt de la CJUE 8 sept. 2016, avis 1/15, concl. avocat général Paolo Mengozzi : X. Delpech « Transport aérien - L'accord PNR entre l'Union européenne et le Canada ne peut être conclu en l'état », Juris tourisme 2016, n°190 p.16

Commentaire des décisions 2012/472/UE du 26 avril 2012 et 2012/380/UE du 22 septembre 2012 relative à la conclusion de l'accord entre les Etats-Unis premièrement, et l'Australie deuxièmement, et l'Union européenne sur l'utilisation des données des dossiers passagers et leur transfert par les transporteurs aériens aux services en charge de la sécurité intérieure et des douanes : L.Grard « Chronique Droit européen des transports - Sûreté aérienne : les nouveaux accords internationaux sur le transfert des données personnelles des passagers », RTD Eur. 2013 p.383

VII. Rapports publics

OACI

Commission juridique « Promotion du 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 (Protocole de Montréal de 2014) », Note de travail, 2016

Sous-Comité spécial du Comité juridique « Rapport pour la modernisation de la Convention de Tokyo, y compris la question des passagers indisciplinés », 2012

Comité juridique « Projet de rapport sur les travaux de la 34e session du comité juridique », Rapport sur les travaux réalisés pendant la session, 2009

IATA

Communiqué IATA n°33, M. Tony Tyler, Directeur général et chef de direction de IATA, 2014

Sénat

Interdiction totale de fumer à bord de tous les avions, 11e législature, Question écrite n°33175 de M. Emmanuel Hamel (Rhône - RPR) publiée dans le JO Sénat du 17/05/2001 - page 1645

Sécurité des transports aériens, 11e législature, Question écrite n° 27862 de M. Serge Mathieu (Rhône - RI) publiée dans le JO Sénat du 28/09/2000 - page 3299

Transport aérien : renforcement de la répression à l'égard des voyageurs perturbant la sécurité dans les avions, 11e législature, Question écrite n° 18686 de M. Emmanuel Hamel (Rhône - RPR) publiée dans le JO Sénat du 09/09/1999 - page 2980

Lutte contre l'indiscipline des passagers des compagnies aériennes, 11e législature, Question écrite n° 10813 de M. Emmanuel Hamel (Rhône - RPR) publiée dans le JO Sénat du 17/09/1998 - page 2957

V. Capo-Canellas, Sénateur, Rapport d'information fait au nom de la commission des finances (1) sur le financement et l'efficacité de la sûreté du transport aérien, Sénat, Session ordinaire de 2016-2017

V. Capo-Canellas, Sénateur, Rapport d'information fait au nom de la commission des finances (1) sur l'enquête de la Cour des comptes relative à l'action de l'État en faveur de la compétitivité du transport aérien, Sénat, Session ordinaire de 2006-2017

Cour des Comptes

« L'État et la compétitivité du transport aérien : un rôle complexe, une stratégie à élaborer », Communication à la commission des finances du Sénat, 2016

DGAC

« Impact de la sûreté et de ses mesures associées sur la performance de la sécurité des équipages Français », WBN CONSULTING, 2017

Rapport du groupe de travail juridique sur les passagers indisciplinés, 2017

VIII. Sites internet

Bureau d'Archives des Accidents d'Avions : <http://www.baaa-acro.com/>

Banque mondiale de données : <http://datat.worldbank.org/>

Legifrance : <https://www.legifrance.gouv.fr/>

Service du Premier ministre : <http://www.gouvernement.fr/>

Les traités des Nations-Unions : <http://www.un.org/fr/sc/ctc/laws.html>

The European Railway Agency : <http://www.era.europa.eu/>

Commission nationale informatique et libertés : <https://www.cnil.fr/>

Représentation permanente de la France auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale : <https://oaci.delegfrance.org/>

Organisation de l'Aviation Civile Internationale : <https://www.icao.int/>

The International Air Transport Association (IATA) : <https://www.iata.org/>

IX. Recueil de jurisprudence

Cour permanente de justice internationale, 1929, avis consultatif « Juridiction territoriale de la commission internationale sur l'Oder »

Cour permanente de justice internationale, 1931, sentence arbitrale « Île de Clipperton »

Cass. Soc., 18 janvier 2017, n°15/21802, non publié au bulletin

CA Paris, 25 juillet 2014, n°14/09675

TGI de Montpellier, 12 février 2016, affaire 14/07133

TGI de Mamoudzou, 27 août 2014, affaire 14/003508

TGI de Bobigny, 17 octobre 2006, affaire 05/14478

Table des annexes

Annexe 1. Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, 1963 (Convention de Tokyo)

Annexe 2. Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, 2014 (Protocole de Montréal)

Annexe 3. Rapport du groupe de travail juridique sur les passagers indisciplinés, février 2017

Annexe 4. Extraits des conditions générales de transport de la société Air France

Annexe 5. Lutte contre l'indiscipline des passagers des compagnies aériennes - Question écrite n°10813 de M. Emmanuel Hamel publiée dans le JO Sénat du 17/09/1998 – page 2957

CONVENTION
relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs
Signée à Tokyo le 14 septembre 1963

LES ÉTATS Parties à la présente Convention SONT CONVENUS des dispositions suivantes:

TITRE 1er
CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION
Article 1er

1. La présente Convention s'applique:
 - (a) aux infractions aux lois pénales;
 - (b) aux actes qui, constituant ou non des infractions, peuvent compromettre ou compromettent la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord, ou compromettent le bon ordre et la discipline à bord.
2. Sous réserve des dispositions du Titre III, la présente Convention s'applique aux infractions commises ou actes accomplis par une personne à bord d'un aéronef immatriculé dans un État contractant pendant que cet aéronef se trouve, soit en vol, soit à la surface de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun État.
3. Aux fins de la présente Convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin.
4. La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

Article 2

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

TITRE II COMPÉTENCE

Article 3

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

Article 4

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

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

TITRE III
POUVOIRS DU COMMANDANT D'AÉRONEF

Article 5

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

2. Aux fins du présent Titre, et notwithstanding les dispositions de l'Article 1er, paragraphe 3, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, les dispositions du présent Titre continuent de s'appliquer à l'égard des infractions et des actes survenus à bord jusqu'à ce que l'autorité compétente d'un État prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

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 1er, paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires:

(a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord;

(b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord;

(c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre.

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

Article 7

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

(a) ce point ne soit situé sur le territoire d'un État non contractant et que les autorités de cet État ne refusent d'y permettre le débarquement de la personne intéressée ou que des mesures de contrainte n'aient été imposées à celle-ci conformément aux dispositions de l'Article 6, paragraphe 1(c), pour permettre sa remise aux autorités compétentes;

(b) l'aéronef ne fasse un atterrissage forcé et que le commandant d'aéronef ne soit pas en mesure de remettre la personne intéressée aux autorités compétentes;

(c) la personne intéressée n'accepte de continuer à être transportée au-delà de ce point en restant soumise aux mesures de contrainte.

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

Article 8

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli ou est sur le point d'accomplir à bord un acte visé à l'Article 1er, paragraphe 1(b), il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout État où atterrit l'aéronef pour autant que cette mesure soit nécessaire aux fins visées à l'Article 6, paragraphe 1(a) ou (b).

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

Article 9

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui, constitue une infraction grave, conformément aux lois pénales de l'État d'immatriculation de l'aéronef, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout État contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.

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

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

Article 10

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

TITRE IV

CAPTURE ILLICITE D'AÉRONEFS

Article 11

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

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

TITRE V

POUVOIRS ET OBLIGATIONS DES ÉTATS

Article 12

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

Article 13

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

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

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

4. Tout État contractant auquel une personne est remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou sur le territoire duquel un aéronef atterrit après qu'un acte visé à l'Article 11,

paragraphe 1, a été accompli, procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

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

Article 14

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

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

Article 15

1. Sous réserve des dispositions de l'article précédent, toute personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, et qui désire poursuivre son voyage peut le faire aussitôt que possible vers la destination de son choix, à moins que sa présence ne soit requise selon la loi de l'État d'atterrissage, aux fins de poursuites pénales et d'extradition.

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

TITRE VI AUTRE DISPOSITIONS

Article 16

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

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

Article 17

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

Article 18

Si des États contractants constituent pour le transport aérien, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et si les aéronefs utilisés ne sont pas immatriculés dans un État déterminé, ces États désigneront, suivant des modalités appropriées, celui d'entre eux qui sera considéré, aux fins de la présente Convention, comme État d'immatriculation. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'aviation civile internationale qui en informera tous les États parties à la présente Convention.

TITRE VII DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

Article 19

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

Article 20

1. La présente Convention est soumise à la ratification des États signataires conformément à leurs dispositions constitutionnelles.
2. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21

1. Lorsque la présente Convention aura réuni les ratifications de douze États signataires, elle entrera en vigueur entre ces États le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du douzième instrument de ratification. A l'égard de chaque État qui la ratifiera par la suite, elle entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.
2. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22

1. La présente Convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout État membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.
2. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et prendra effet le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de ce dépôt.

Article 23

1. Tout État contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification faite à l'Organisation de l'aviation civile internationale.
2. La dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 24

1. Tout différend entre des États contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.
2. Chaque État pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres États contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout État contractant qui aura formulé une telle réserve.
3. Tout État contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée à l'Organisation de

l'aviation civile internationale.

Article 25

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

Article 26

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

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

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

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

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

PROTOCOLE

PORTANT AMENDEMENT DE LA CONVENTION RELATIVE AUX INFRACTIONS ET À CERTAINS AUTRES ACTES SURVENANT À BORD DES AÉRONEFS

LES ÉTATS CONTRACTANTS DU PRÉSENT PROTOCOLE,

NOTANT que les États ont exprimé leur préoccupation quant à l'augmentation de la gravité et de la fréquence des comportements indisciplinés à bord des aéronefs qui peuvent compromettre la sécurité des aéronefs ou des personnes ou des biens, ou compromettre le bon ordre et la discipline à bord,

RECONNAISSANT la volonté de nombreux États de s'aider mutuellement afin de mettre un frein aux comportements indisciplinés et de rétablir l'ordre et la discipline à bord,

ESTIMANT que, pour répondre à ces préoccupations, il est nécessaire d'adopter des dispositions visant à amender celles de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963,

SONT CONVENU des dispositions suivantes :

Article I

Le présent Protocole porte amendement de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 (ci-après appelée « la Convention »).

Article II

L'Article 1^{er}, paragraphe 3, de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« Article I

3. Aux fins de la présente Convention :

- a) un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ses portes est ouverte en vue du débarquement ; en cas d'atterrissage forcé, le vol est présumé se poursuivre jusqu'à ce que les autorités compétentes reprennent la responsabilité de l'aéronef et des personnes et biens à bord ; et

- b) lorsque l'État de l'exploitant n'est pas l'État d'immatriculation, l'expression " l'État d'immatriculation ", utilisée dans les Articles 4, 5 et 13, désigne aussi l'État de l'exploitant. »

Article III

L'Article 2 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« Article 2

Sans préjudice des dispositions de l'Article 4 et sous réserve des exigences de la sécurité de l'aéronef et des personnes ou des biens à bord, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme autorisant ou prescrivant l'application de quelque mesure que ce soit dans le cas d'infractions à des lois pénales de caractère politique ou fondées sur la discrimination pour tout motif comme la race, la religion, la nationalité, l'origine ethnique, l'opinion politique ou le genre. »

Article IV

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

« Article 3

1. L'État d'immatriculation de l'aéronef est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord.
- 1 bis. Un État est également compétent pour connaître des infractions commises et des actes accomplis à bord :
 - a) en tant qu'État d'atterrissage, lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise ou l'acte est accompli atterrit sur son territoire et que l'auteur présumé de l'infraction est encore à bord ;
 - b) en tant qu'État de l'exploitant, lorsque l'infraction est commise ou l'acte est accompli à bord d'un aéronef loué sans équipage à un preneur dont le principal établissement ou, à défaut, la résidence permanente se trouve dans ledit État.
2. Tout État contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence, en sa qualité d'État d'immatriculation, aux fins de connaître des infractions commises à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation.
- 2 bis. Tout État 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'État 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 ;
 - b) en tant qu'État de l'exploitant, lorsque l'infraction est commise à bord d'un aéronef loué sans équipage à un preneur dont le principal établissement ou, à défaut, la résidence permanente se trouve dans ledit État.
- 2 *ter.* Dans l'exercice de sa compétence comme État d'atterrissage, un État examine le point de savoir si l'infraction en question est une infraction dans l'État de l'exploitant.
3. La présente Convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales. »

Article V

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

« Article 3 bis

Si un État contractant, exerçant sa compétence au titre de l'Article 3, a été informé ou a appris autrement qu'un ou plusieurs autres États contractants mènent une enquête, une poursuite ou une instance judiciaire concernant les mêmes infractions ou actes, ledit État contractant consulte, le cas échéant, ces autres États contractants aux fins de coordonner leurs actions. Les obligations du présent Article sont sans préjudice des obligations qui incombent à un État contractant en vertu de l'Article 13 .»

Article VI

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

Article VII

L'Article 6 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« 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 1er, 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 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 États 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 État 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 VIII

L'Article 9 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« Article 9

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui, constitue une infraction grave, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout État contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.

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

Article IX

L'Article 10 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« 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. »

Article X

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

« Article 15 bis

1. Tout État contractant est encouragé à prendre les mesures nécessaires pour engager des procédures pénales ou administratives appropriées ou toute autre forme de procédure judiciaire contre toute personne qui à bord d'un aéronef commet une infraction ou accomplit un acte dont il est fait référence à l'Article 1^{er}, paragraphe 1, en particulier :
 - a) un acte de violence physique ou une menace d'accomplir un tel acte à l'encontre d'un membre de l'équipage ; ou
 - b) un refus d'obéir à une instruction licite donnée par le commandant d'aéronef ou en son nom aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens qui s'y trouvent.
2. Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit de tout État contractant d'introduire ou de maintenir dans sa législation nationale des mesures appropriées pour sanctionner des actes d'indiscipline ou de perturbation accomplis à bord. »

Article XI

L'Article 16, paragraphe 1, de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« Article 16

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

Article XII

L'Article 17 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« Article 17

1. En prenant des mesures d'enquête ou d'arrestation ou en exerçant de toute autre manière leur compétence à l'égard d'une infraction commise à bord d'un aéronef, les États contractants doivent dûment tenir compte de la sécurité et des autres intérêts de la navigation aérienne et doivent agir de manière à éviter de retarder sans nécessité l'aéronef, les passagers, les membres de l'équipage ou les marchandises.
2. Tout État contractant, lorsqu'il s'acquitte de ses obligations ou lorsqu'il exerce la discrétion qui lui est permise, en vertu de la présente Convention, agit conformément aux obligations et responsabilités qui incombent aux États en vertu du droit international. À cet égard, il tient compte des principes de l'application régulière de la loi et du traitement équitable. »

Article XIII

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

« Article 18 bis

Aucune disposition de la présente Convention n'exclut le droit de chercher à recouvrer, conformément au droit national, des dommages-intérêts auprès d'une personne débarquée ou remise conformément aux dispositions de l'Article 8 ou 9, respectivement. »

Article XIV

Les textes de la Convention rédigés en arabe, en chinois et en russe qui sont annexés au présent Protocole, conjointement avec les textes de la Convention rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole, font également foi.

Article XV

Entre les États contractants du présent Protocole, la Convention et le Protocole sont considérés et interprétés comme un seul et même instrument, qui porte le titre « Convention de Tokyo amendée par le Protocole de Montréal, 2014 ».

Article XVI

Le présent Protocole est ouvert à Montréal le 4 avril 2014 à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal du 26 mars au 4 avril 2014. Après le 4 avril 2014, le Protocole sera ouvert à la signature de tous les États au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'il entre en vigueur conformément à l'Article XVIII.

Article XVII

1. Le présent Protocole est sujet à ratification, acceptation ou approbation par les États signataires. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.
2. Tout État qui ne ratifie, n'accepte ou n'approuve pas le présent Protocole conformément au paragraphe 1 du présent article peut y adhérer à tout moment. L'instrument d'adhésion sera déposé auprès du dépositaire.
3. La ratification, l'acceptation ou l'approbation du présent Protocole ou l'adhésion au présent Protocole par tout État qui n'est pas partie à la Convention a l'effet d'une ratification, d'une acceptation ou d'une approbation de la Convention de Tokyo amendée par le Protocole de Montréal, 2014, ou d'une adhésion à cette Convention.

Article XVIII

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date du dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout État qui ratifie, accepte ou approuve le présent Protocole, ou qui y adhère, après le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, le Protocole entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date du dépôt par cet État de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

3. Dès que le présent Protocole entrera en vigueur, il sera enregistré auprès des Nations Unies par le dépositaire.

Article XIX

1. Tout État contractant peut dénoncer le présent Protocole par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

Article XX

Le dépositaire notifiera rapidement à tous les États signataires et à tous les États contractants du présent Protocole la date de chaque signature, la date du dépôt de chaque instrument de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion, la date d'entrée en vigueur du présent Protocole et d'autres renseignements pertinents.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Montréal le quatrième jour du mois d'avril de l'an deux mille quatorze dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi après la vérification effectuée par le Secrétariat de la Conférence, sous l'autorité du Président de la Conférence, dans les quatre-vingt-dix jours suivant cette date, pour ce qui est de la concordance des textes entre eux. Le présent Protocole sera déposé auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le dépositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États contractants du présent Protocole.

2. Pour tout État qui ratifie, accepte ou approuve le présent Protocole, ou qui y adhère, après le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, le Protocole entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date du dépôt par cet État de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

3. Dès que le présent Protocole entrera en vigueur, il sera enregistré auprès des Nations Unies par le dépositaire.

Article XIX

1. Tout État contractant peut dénoncer le présent Protocole par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

Article XX

Le dépositaire notifiera rapidement à tous les États signataires et à tous les États contractants du présent Protocole la date de chaque signature, la date du dépôt de chaque instrument de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion, la date d'entrée en vigueur du présent Protocole et d'autres renseignements pertinents.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Montréal le quatrième jour du mois d'avril de l'an deux mille quatorze dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi après la vérification effectuée par le Secrétariat de la Conférence, sous l'autorité du Président de la Conférence, dans les quatre-vingt-dix jours suivant cette date, pour ce qui est de la concordance des textes entre eux. Le présent Protocole sera déposé auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le dépositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États contractants du présent Protocole.

2. Pour tout État qui ratifie, accepte ou approuve le présent Protocole, ou qui y adhère, après le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, le Protocole entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date du dépôt par cet État de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

3. Dès que le présent Protocole entrera en vigueur, il sera enregistré auprès des Nations Unies par le dépositaire.

Article XIX

1. Tout État contractant peut dénoncer le présent Protocole par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

Article XX

Le dépositaire notifiera rapidement à tous les États signataires et à tous les États contractants du présent Protocole la date de chaque signature, la date du dépôt de chaque instrument de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion, la date d'entrée en vigueur du présent Protocole et d'autres renseignements pertinents.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Montréal le quatrième jour du mois d'avril de l'an deux mille quatorze dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi après la vérification effectuée par le Secrétariat de la Conférence, sous l'autorité du Président de la Conférence, dans les quatre-vingt-dix jours suivant cette date, pour ce qui est de la concordance des textes entre eux. Le présent Protocole sera déposé auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le dépositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États contractants du présent Protocole.

RAPPORT

du groupe de travail juridique sur les passagers indisciplinés (22 février 2017)

Le groupe de travail (GT) chargé de réfléchir aux questions juridiques soulevées par le développement du phénomène des passagers indisciplinés (PAXI) s'est réuni à Paris (DGAC) les 10 janvier et 7 février 2017. Sa composition figure en annexe 1. Les travaux en ont été coordonnés par Terry Olson, conseiller juridique du Directeur général, avec le concours de SDJ (Laurence Vincent et Pierre Fizazi).

Le GT s'est employé à :

- identifier les causes de l'efficacité limitée du dispositif actuel de sanctions ;
- faire des propositions quant à la manière de les rendre plus faciles et rapides à mettre en œuvre, et donc plus dissuasives et efficaces.

Rappel du contexte

Il convient de souligner de prime abord que rien ne fait obstacle à ce que les autorités françaises, en concertation avec les professionnels du secteur aérien, prennent seules des initiatives en vue d'apporter des réponses juridiques plus adaptées au problème des PAXI.

Certes, un protocole traitant de ces questions a été négocié sous les auspices de l'OACI, puis adopté à l'occasion d'une conférence diplomatique réunie à Montréal au printemps 2014. Ce texte est destiné à moderniser et adapter la convention de Tokyo de 1963. La France a été un des principaux acteurs de la négociation de ce texte, qu'elle l'a signé le 30 mai 2016. Les procédures conduisant au dépôt de l'instrument de ratification devraient être, sinon conduites à leur terme, du moins engagées courant 2017. Toutefois la France n'a nul besoin d'attendre l'entrée en vigueur de cet instrument pour prendre des initiatives, et cela au moins pour deux raisons :

- Elle se reconnaît déjà en cette matière une large marge de manœuvre, notamment en affirmant la compétence de ses juridictions pénales à l'égard de faits commis à bord d'un aéronef immatriculé dans un pays autre que la France, dès lors que c'est en France que l'aéronef accomplit sa première escale après la commission des infractions. En d'autres termes si divers pays, eu égard à leur organisation interne et à la jurisprudence de leurs cours et tribunaux, devront probablement attendre avant que leurs juridictions puissent, grâce au protocole, établir leur compétence à raison de faits tels que ceux qui sont mentionnés ci-dessus, la France n'est pas elle-même placée dans la même situation, car elle se reconnaît déjà par son droit national de larges possibilités.

- Les perspectives d'une entrée en vigueur rapide du protocole de Montréal de 2014 sont faibles, eu égard notamment à l'opposition catégorique que manifeste à son égard le gouvernement des Etats-Unis, suivi notamment par celui de l'Australie. Ces gouvernements estiment que ce protocole est en contradiction frontale avec leur doctrine d'emploi des « Air Marshalls ». Dès lors et eu égard au seuil des 22 ratifications exigé pour une entrée en vigueur du texte, un risque d'enlèvement n'est pas à exclure.

En outre et pour mémoire, la DGAC a diffusé dès 2001 une « lettre-circulaire » destinée aux compagnies et aéroports français, traitant des passagers indisciplinés. Cette lettre-circulaire conserve naturellement son utilité, mais elle doit être actualisée et mise à jour.

1. Les difficultés identifiées

1.1 Un arsenal pénal a priori assez complet, mais dont la mise en œuvre est lourde et qui demeure dans les faits assez peu dissuasif, hormis dans les cas où les PAXI commettent des infractions graves.

Le droit pénal offre une réponse incomplète

D'un côté, les textes et au premier chef le code pénal offrent une large gamme d'infractions recoupant, pour l'essentiel, les comportements constatés chez les PAXI (cf tableaux en annexe 2). Bon nombre de ces infractions, qui pour la plupart sont constitutives de délits, sont au moins en apparence assorties de

peines assez lourdes (emprisonnement : de six mois à cinq ans / amendes atteignant plusieurs centaines de milliers d'euros).

D'un autre côté, il ne fait aucun doute qu'un fait donné (par exemple agression physique, sexuelle ou verbale, destruction du bien d'autrui, violences diverses) revêt une dimension voire une gravité spéciale lorsqu'il est commis dans le huis clos d'une cabine transportant plusieurs centaines de passagers, parfois dans une certaine promiscuité favorisant le développement des tensions. Un tel fait peut détourner l'attention des PNC, voire du pilote s'il est alerté. Il peut enclencher une succession grave d'événements mettant en cause la sécurité de l'équipage et des passagers ainsi que l'intégrité de l'aéronef. En d'autres termes, on ne peut que s'étonner de ce que la commission à bord d'un aéronef d'un tel fait ne constitue pas systématiquement un élément aggravant.

Le rôle des magistrats

Dans le cadre de leur formation obligatoire organisée sous l'égide de l'ENM, plusieurs magistrats – de cinq à dix par an en général - bénéficient d'une formation d'une semaine, sous les auspices de la DGAC, portant sur les thématiques du transport aérien civil et notamment la question des passagers indisciplinés. Par ailleurs des contacts ont été noués entre Air France et le parquet de Bobigny, dans le ressort duquel se trouve la plateforme aéroportuaire de Paris Charles de Gaulle.

Toutefois ces collaborations sont encore à l'état assez embryonnaire :

- aucun véritable dialogue institutionnel au « sommet » entre la DGAC et l'administration centrale du ministère de la Justice ;

- les magistrats des parquets dont relèvent les aéroports, et qui à ce titre sont susceptibles d'être saisis d'infractions commises par les passagers indisciplinés, ne sont pas systématiquement formés – ni même informés - à cette fin.

La difficulté de déposer plainte, les affaires étant soit vite classées, soit soumises à une instruction longue et complexe

Le GT s'est penché sur les pratiques observées en matière de dépôt de plainte.

A titre d'exemple et s'agissant d'Air France, le dépôt de plainte est systématique pour les comportements des PAXI dits de niveau C 3, lorsque ceux-ci ont commis des violences physiques et/ou porté atteinte à la sécurité du vol.

Les autres faits commis par les PAXI ne semblent pas donner systématiquement lieu à dépôt de plainte. Quant aux « simples » insultes, elles ne donnent lieu qu'au dépôt d'une main courante.

Le GT a noté que, lorsqu'il y a matière à dépôt de plainte, sont utilisés chez certains exploitants des formulaires simplifiés (de type « lettre-plainte ») permettant aux personnels ayant été victimes ou ayant constaté un comportement répréhensible d'un PAXI de consigner rapidement les faits par écrit, ce document étant ensuite transmis aux autorités compétentes aux fins d'enregistrement de la plainte.

Il n'en demeure pas moins que les infractions commises par les PAXI sont en réalité rarement sanctionnées. Ne sont principalement sanctionnées que les atteintes les plus graves. Les aéronefs, les personnels embarqués et les passagers sont par essence très mobiles. Déposer des plaintes, recueillir des témoignages prend du temps et les complications qui peuvent en résulter peuvent sembler dissuasives, notamment pour les comportements de PAXI présentant un degré de gravité moyen ou faible, de telle sorte que les victimes pensent – à tort ou à raison – que la poursuite n'ira pas à son terme et que l'affaire sera classée. Il en résulte que bon nombre d'incidents causés par les PAXI ne donnent en réalité lieu à aucune poursuite et ne sont sanctionnés d'aucune manière. Il en découle un sentiment de relative impunité, y compris de la part de PAXI qui manifestent de manière récurrente des comportements très préjudiciables au bon déroulement des vols (intempérance, agressions verbales envers les PNC ou les autres passagers). Des PAXI empruntant souvent certains vols vont même jusqu'à narguer ou provoquer des PNC assurant eux-mêmes régulièrement ces vols.

Il y a donc matière à repenser la manière de sanctionner certaines des infractions commises par les PAXI.

1.2 La responsabilité civile des PAXI peut théoriquement être recherchée, mais les condamnations sont très difficiles à exécuter.

On pourrait intuitivement attendre un effet dissuasif des poursuites civiles engagées par les exploitants contre les passagers indisciplinés dont le comportement irresponsable se traduit par des retards ou annulation de vols, engendrant du même coup des pertes d'exploitation.

Toutefois cet effet dissuasif est en pratique limité.

=> Tout d'abord obtenir une condamnation au versement de dommages-intérêts suppose de pouvoir prouver un lien direct et certain entre le fait reproché au PAXI et le préjudice invoqué par l'exploitant et évalué par lui, or cette preuve est difficile à rapporter.

=> Lorsqu'une condamnation est prononcée, les sommes en jeu sont considérables – les incidents donnant lieu à déroutement provoquant des dommages de plusieurs dizaines ou centaines de milliers d'euros voire plus - et le risque d'insolvabilité des auteurs des faits répréhensibles est élevé. Les rares exemples de condamnations civiles recouvrées sont le fait de quelques « stars » des médias ou du show-business s'étant mal comportées à bord d'un vol commercial et disposant d'un patrimoine élevé. Tel n'est évidemment pas le cas du PAXI « standard ».

Dès lors, et hormis quelques cas exceptionnels, rechercher l'indemnisation de l'exploitant par le PAXI sur le terrain civil offre des perspectives assez modestes.

En conclusion sur ce point, le GT note :

- ° d'une part que les sanctions civiles sont extrêmement difficiles à exécuter ;
- ° d'autre part que les sanctions pénales n'ont pour l'instant de réelle utilité que pour les infractions majeures, mais sont faiblement dissuasives pour les infractions de gravité moyenne à faible pour lesquelles domine un sentiment d'impunité chez les auteurs comme chez les victimes.

2. Le dispositif juridique apte à dissuader et, si besoin est, sanctionner les PAXI doit être amélioré

Le GT s'est attaché à distinguer les améliorations envisageables à droit constant et celles qui appellent l'édiction de nouveaux textes.

2.1 Des améliorations réalisables à droit constant

La prévention doit être renforcée

Le GT est d'avis que l'on pourrait informer les passagers, de différentes manières, des sanctions encourues en cas de comportement illicite d'un PAXI. Cette information pourrait être délivrée lors de la réservation des billets, ou lors de l'embarquement des vols. Cette proposition est formulée par le GT en quelque sorte pour mémoire, dès lors que d'autres groupes y travaillent en parallèle.

Le dépôt de plainte doit être encouragé

Autant que faire se peut – et le cas échéant en faisant usage d'un vecteur simplifié de type « lettre-plainte » - le dépôt de plainte doit être encouragé à chaque fois qu'est commise une infraction, qu'elle soit de nature délictuelle ou même contraventionnelle. Certes toute plainte ne donnera pas matière à sanction, mais notamment en cas de répétition de faits similaires dans le temps le dépôt de plainte contribue à recenser les infractions commises par un PAXI donné. Leur succession, voire leur accumulation, pourrait être utile si un exploitant décidait de refuser de délivrer une réservation à un passager perturbateur, et si celui-ci venait à contester ce refus de vente.

La question de l'assermentation des personnels des compagnies aériennes ne semble pas être d'actualité

Seuls peuvent être sanctionnés des faits ayant été relevés par écrit selon un mode opératoire rigoureux.

Il existe d'ores et déjà des procédures internes aux compagnies aériennes (rapport de sûreté ou pilot report notamment). Chaque compagnie a ses règles et procédures propres par lesquelles il est rendu compte à l'exploitant des incidents survenus à bord. Ces incidents sont classés suivant une échelle de gravité, qui comprend selon les cas trois ou quatre niveaux de menace pour la sécurité du vol, des personnes et des biens.

Toutefois et ainsi qu'il a été dit plus haut, bon nombre de problèmes liés aux procédures engagées contre les PAXI sont pour partie liés à la difficulté de constater en temps réel des faits et de les consigner. Il est naturellement compliqué – du moins en dehors des cas les plus graves – d'obtenir qu'un OPJ soit présent à la passerelle au débarquement. Convoquer après le vol les protagonistes dans les locaux de la police ou de la gendarmerie n'est également pas simple et se produit en pratique assez rarement, là encore sauf pour les affaires graves.

Conviendrait-il dès lors d'envisager une assermentation des personnels des compagnies aériennes, ou de certains d'entre eux – a priori le commandant de bord - , par analogie avec ce qui existe en transport maritime ?

Il ressort assez nettement des échanges intervenus au sein du GT que les professionnels du secteur ne souhaitent pas que les textes applicables à la procédure pénale soient modifiés de telle sorte que soit les commandants d'aéronefs, soit les PNC au contact direct des passagers se voient reconnaître une compétence d'OPJ. Cette position est fondée sur l'idée selon laquelle une telle mission est étrangère à leurs fonctions. En tout état de cause, et même si ce refus de principe était surmonté, se poseraient inévitablement les questions de la formation et de la rémunération des personnels navigants qui assureraient cette fonction.

Le GT en conclut, sur ce point, que la question n'est pas à l'ordre du jour.

La question de la gestion, par un exploitant donné, d'un fichier de PAXI ou « liste noire »

Le GT a échangé sur les questions soulevées par la constitution des fichiers de PAXI.

Par une délibération n° 2016-240 du 21 juillet 2016, la Commission nationale informatique et libertés (CNIL) a autorisé Air France à mettre en œuvre un traitement automatisé de données personnelles ayant pour finalité la mise en place d'une liste de personnes faisant l'objet d'une interdiction d'embarquer à bord des appareils de la compagnie. Il s'agit a priori de la première autorisation de ce type ayant été obtenue de la CNIL par un exploitant aérien. Air France avait entouré sa demande de précautions importantes, afin que le fichier en cause ne puisse s'exposer à la critique selon laquelle il conduirait à une gestion des données qui serait attentatoire aux libertés individuelles. L'objectif exprimé par Air France est, grâce au traitement automatisé ainsi autorisé, de rendre la réservation des personnes en cause difficile voire impossible.

Le recueil de ces informations peut contribuer à identifier les passagers auteurs d'incivilités multiples. Un tel « historique » dans des comportements inappropriés, même si certains faits ne portent pas immédiatement à conséquences juridiques, pourrait éclairer les autorités appelées à sanctionner ultérieurement, notamment en cas de commission d'un acte plus grave.

Le GT a pris note avec intérêt de cette importante évolution et est d'avis qu'il convient de prendre acte de la volonté exprimée par Air France de « donner du temps au temps » et d'éviter toute précipitation avant de légiférer en cette matière, ce qui serait source de rigidification du système. Le GT estime que cette préoccupation est légitime, et qu'il faut laisser le système autorisé au profit d'Air France se rôder pendant un certain temps (par exemple 6 mois à un an) afin de disposer d'un retour d'expérience approprié. A titre d'exemple, une loi qui irait trop loin en cette matière s'exposerait à la censure du Conseil constitutionnel, et une telle censure disqualifierait tout traitement de données en ce domaine.

Il est possible qu'à terme des exploitants cherchent à collaborer entre eux. Il semblerait intuitivement assez logique qu'un passager fauteur de troubles sur les vols d'une compagnie A ne puisse pas aisément se reporter sur ceux d'une compagnie B. Une véritable dissuasion supposerait qu'un tel passager éprouve réellement une gêne pour effectuer ses déplacements aériens. Ceci renvoie à la question déjà souvent débattue des « black lists ». Toutefois autoriser un exploitant à se doter d'un fichier purement interne à son entreprise est une chose, et encourager les autres exploitants à faire de même en est une autre. Une toute autre chose encore serait d'autoriser l'interconnexion tous ces fichiers entre eux et cela soulèverait des questions très délicates.

Rendre la réponse pénale plus efficace, notamment en échangeant avec la Chancellerie et en améliorant la formation des magistrats des parquets concernés

=> Il serait souhaitable de favoriser un rapprochement entre la DGAC et les services centraux du ministère de la Justice.

A cette fin, il pourrait être proposé au ministère de la Justice (direction des affaires criminelles et des grâces) de mettre en place un comité de liaison qui se réunirait régulièrement et traiterait de questions d'intérêt commun (transport illicite, « Just Culture » etc). Ceci donnerait l'occasion de suivre conjointement l'évolution du phénomène des PAXI, l'efficacité de la réponse pénale apportée à ce phénomène et les modalités d'une coopération fluide entre les juridictions et les organes centraux.

=> De même, il serait utile de faire en sorte qu'existe au sein de chaque parquet général dans le ressort duquel se trouve un aéroport doté d'une circulation aérienne commerciale internationale significative - il existe environ une quinzaine d'aéroports de ce type - un magistrat qui serait un « interlocuteur référent ». Ce magistrat se verrait proposer une formation assurée par la DGAC. En outre celle-ci constituerait et mettrait à la disposition des magistrats concernés des « kits spécial PAXI », dossiers comportant toutes les indications et sources nécessaires à une mise en œuvre efficace des poursuites diligentées contre des agissements imputables à un passager indiscipliné.

2.2 Des améliorations supposant l'édiction de textes législatifs ou réglementaires

Différentes voies envisageables d'amélioration du dispositif de sanction des comportements des PAXI ont donné lieu à des échanges au sein du GT. Ont été identifiés deux volets d'améliorations, l'un consistant à renforcer le dispositif pénal, l'autre à créer un nouveau dispositif innovant de sanctions pour les infractions pouvant ne pas relever d'un traitement pénal classique.

° L'efficacité du dispositif pénal pourrait être améliorée à plusieurs égards.

=> La commission d'un acte donné à bord d'un aéronef, au motif qu'il constitue une menace pour la sécurité de cet aéronef et de ceux qui ont pris place à son bord, constituerait une circonstance aggravante. Tel est d'ailleurs déjà le cas des actes de violence commises à bord des aéronefs, par l'effet de l'article L. 6433-2 du code des transports. Il s'agirait désormais d'alourdir également les peines d'emprisonnement et les amendes applicables notamment aux injures graves et menaces proférées contre le personnel de bord.

En ce qui concerne la mise en danger de la vie d'autrui par la violation délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence et en l'état actuel du droit, cette infraction ne peut être retenue que lorsque le danger est réel et non hypothétique. La conséquence en est que les services de police ne retiennent cette qualification que lorsque les éléments de danger sont significatifs, les magistrats ne poursuivant que lorsque un tel danger est avéré. On pourrait envisager, en ce qui concerne cette infraction, d'assouplir les conditions de sa caractérisation. Le fait que le manquement soit commis dans un aéronef en vol suffirait à caractériser l'existence d'un danger réel et immédiat.

=> On pourrait également envisager de « correctionnaliser » certaines infractions qui ne sont pour le moment sanctionnées que par des contraventions : injures, ivresse publique, violences légères notamment. Dans un registre proche, Air France a émis l'idée que les PN, en tant qu'ils veillent à la sécurité du vol et des passagers, pourraient se voir reconnaître la qualité d'agents contribuant à l'exécution d'une mission de service public. Une telle reconnaissance pourrait se traduire par une aggravation des peines sanctionnant les atteintes dirigées contre ces agents, en faisant du même coup obstacle au bon déroulement de leur mission. Cette approche est intéressante mais, faute de temps, le GT n'a pas été en mesure de l'expertiser plus avant. Elle méritera donc d'être approfondie.

=> Il serait également envisageable que la juridiction entrant en voie de condamnation ait le pouvoir de prononcer une peine complémentaire, en l'occurrence une interdiction d'embarquement dans des aéronefs exploités au départ de France. Il y a une quinzaine d'années, un dispositif, certes différent mais procédant un peu de la même logique, a été introduit pour interdire l'accès aux stades aux supporters violents des clubs de football. Il a été codifié à l'article L. 332-3 et suivants du code du sport.

Si cette option était retenue, il faudrait veiller à respecter le principe de proportionnalité (pas d'interdiction d'embarquement de durée excessive) et plus généralement à prévenir une censure du

Conseil constitutionnel qui serait à redouter si la peine complémentaire portait une atteinte excessive à la liberté d'aller et venir.

=> Il conviendrait d'apporter une réponse plus efficace aux problèmes spécifiquement soulevés par les atteintes commises par les passagers indisciplinés de nationalité étrangère. Pour les faits les plus graves, on pourrait s'inspirer là encore du dispositif existant vis-à-vis des supporters de football étrangers violents (article L. 332-14 du code du sport) et prévoir que la sanction d'interdiction d'embarquer est remplacée par une interdiction du territoire français pour une durée limitée (par exemple au plus égale à deux ans). En ce qui concerne les contraventions, on pourrait envisager une consignation de la somme en cause, en s'inspirant du dispositif existant notamment pour les infractions routières commises en France par les conducteurs étrangers. Pour les faits moins graves et dans la mesure où la convocation d'un PAXI étranger devant une juridiction assez longtemps après l'incident, pour des faits mineurs, peut ne pas donner les résultats escomptés, des solutions alternatives mériteraient d'être envisagées. Cette question pourrait utilement faire l'objet de contacts exploratoires avec les services compétents du ministère de la Justice.

° Le GT a estimé qu'il conviendrait en outre de compléter le dispositif de lutte contre les comportements des PAXI en instituant un mécanisme innovant de sanctions.

A ce titre il s'agirait de créer une nouvelle police administrative - au sens juridique du terme s'entend - destinée à assurer le respect par les passagers des consignes de sécurité et des règles de comportement garantissant la sécurité des vols aériens commerciaux.

Le GT a examiné diverses possibilités, consistant notamment à confier cette police spéciale à des organes déconcentrés de l'Etat tels que les préfets. Toutefois l'opinion dominante au sein du groupe a été que la spécificité du problème des PAXI doit être prise en compte. Concrètement un PAXI peut prendre un vol au départ d'un aéroport donné et résider soit tout près soit très loin de celui-ci. Cette dimension pratique militerait plutôt en faveur d'une approche centralisée : la police serait confiée au ministre chargé des transports qui en délèguerait l'exercice à une autorité à compétence nationale, qui pourrait être le directeur général de l'aviation civile ou une autre autorité.

L'autorité compétente serait assistée d'une commission qui instruirait les affaires et proposerait des sanctions. L'intérêt de la sanction administrative, par rapport à la sanction pénale, tient à ce que la sanction administrative obéit à un mode de preuve qui est un peu plus souple que celui qui prévaut en droit pénal. Elle peut donner lieu à une instruction essentiellement écrite et relativement rapide. Elle pourrait s'inspirer des interdictions de stades prononcées en vertu de l'article L. 332-16 du code du sport.

Il serait préférable d'éviter que ce mécanisme de sanction « doublonne » avec le dispositif pénal. Le GT est parvenu à la conclusion que pourraient être sanctionnées ainsi les infractions suivantes :

- méconnaissance de l'interdiction de fumer à bord ;
- refus de se conformer à un ordre donné par le commandant de l'aéronef pour garantir la sécurité du vol (par exemple : boucler sa ceinture ou regagner son siège notamment en cas de turbulences) ;
- entrave à l'observation des consignes ;
- utilisation d'appareils ou équipements interdits.

La sanction prendrait soit une forme pécuniaire, soit celle d'une interdiction d'embarquement à bord d'un vol commercial au départ de la France pour une durée assez limitée, de l'ordre de quelques mois.

Si cette police administrative ne conduisait qu'à prononcer des amendes ne dépassant pas le montant des amendes de la 5ème classe (soit 1 500 € pour une personne physique), elle pourrait être instituée par décret. Si - comme cela semblerait logique - on souhaitait pouvoir prononcer des amendes de montants supérieurs, et a fortiori si on faisait le choix d'autoriser le ministre à prononcer des sanctions restreignant une liberté (ex liberté d'aller et venir en cas d'interdiction d'embarquement) il faudrait recourir à un vecteur législatif. Pour des motifs d'efficacité dans la dissuasion et aussi de

sécurité juridique, la nette préférence du GT irait à l'adoption d'une loi qui pourrait par exemple venir compléter la partie législative du code des transports.

L'effet de dissuasion que l'on pourrait attendre de ce dispositif de sanctions administratives serait accru si la décision était rendue dans des délais relativement brefs, de l'ordre de quelques semaines à quelques mois. La certitude d'une sanction relativement rapide produirait un effet de dissuasion positif.

En conclusion et pour l'ensemble des mesures envisagées, (procédure administrative, correctionnalisation, contraventionnalisation, consignation, interdiction judiciaire d'embarquement, création des fichiers PAXI par les compagnies...) il serait utile de fixer un ordre de priorité des actions à conduire, en prenant en compte l'efficacité de la mesure et la facilité ou la complexité de sa mise en œuvre.

Article IX - Refus et limitations au transport

Le Transporteur pourra, à tout point d'embarquement et/ou de correspondance, refuser de transporter le Passager et ses Bagages, si l'un ou plusieurs des cas suivants s'est ou est susceptible de se produire :

- (a) Le Passager ne s'est pas conformé à la réglementation applicable.
- (b) Le Transport du Passager et/ou celui de son Bagage pourrait mettre en danger la sécurité, la santé, la salubrité, le bon ordre à bord de l'aéronef, notamment si le Passager fait usage de l'intimidation, a un comportement ou utilise un langage abusif et/ou insultant à l'égard des passagers ou du personnel.
- (c) L'état physique ou mental du Passager, y compris un état causé par la consommation d'alcool ou la prise de drogues ou de médicaments, pourrait présenter un danger voire un risque pour lui-même, les autres Passagers, l'équipage ou les biens.
- (d) Le Passager a compromis la sécurité, le bon ordre et/ou la discipline lors de l'enregistrement du vol ou, en cas de vols en correspondance, lors d'un vol précédent et le Transporteur est fondé à croire qu'une telle conduite peut se renouveler.
- (e) Le Transporteur a signifié par écrit au Passager qu'il ne pourrait pas le transporter à nouveau pour un ou des vols concernés. Dans un tel cas, le remboursement du Billet non utilisé sera accordé conformément à l'article 14 ci-dessous, même si le Billet est non remboursable.
- (f) Le Passager a refusé de se soumettre aux contrôles de sûreté tels que visés notamment aux articles 10.1.3 et 18.6 ci-après et/ou a refusé de fournir une preuve de son identité.
- (g) Le Passager n'est pas en mesure de prouver qu'il est la personne désignée dans la case « nom du Passager » du Billet.
- (h) Le Passager (ou la personne qui a payé le Billet) n'a pas acquitté le Tarif TTC en vigueur et/ou les Frais d'Emission et/ ou les Taxes exigibles.
- (i) Le Passager ne semble pas posséder les documents de voyage valides, a cherché à pénétrer illégalement dans un territoire lors d'un transit, a détruit ses documents de voyage durant le vol, a refusé que des copies en soient prises et conservées par le Transporteur, ou encore ses documents de voyage sont périmés, incomplets au regard des réglementations en vigueur, ou frauduleux (usurpation d'identité, falsification ou contrefaçon de documents).
- (j) Le Billet que présente le Passager :
 - a été acquis frauduleusement ou acheté auprès d'un organisme autre que le Transporteur ou son Agent Accrédité, ou
 - a été répertorié comme document perdu ou volé, ou
 - a été falsifié ou contrefait, ou
 - comporte un Coupon de vol qui a été détérioré ou modifié par quelqu'un d'autre que le Transporteur ou son Agent Accrédité.
- (k) Le Passager refuse de payer un complément tarifaire et/ou les Frais de Services dans les conditions visées à l'article 3.4 ci-dessus.
- (l) Le Passager refuse de payer un supplément tarifaire dans les conditions visées à l'article 10 ci-dessous.
- (m) Le Passager n'a pas observé les instructions et les réglementations concernant la sécurité ou la sûreté.
- (n) Le Passager qui bénéficie d'une réduction tarifaire ou d'un Tarif soumis à des conditions particulières n'est pas en mesure de présenter les justificatifs requis pour l'attribution de ce Tarif spécifique et refuse de s'acquitter du réajustement tarifaire défini à l'article 3.1 (i).

Article XV - Comportement à bord

15.1. A bord de l'appareil, un Passager ne doit pas avoir un comportement de nature à gêner, incommoder, menacer ou mettre en danger une ou des personnes, des biens ou l'appareil lui-même.

A ce titre, le Passager ne doit pas empêcher l'équipage de remplir ses fonctions et doit se soumettre aux consignes, instructions et recommandations de celui-ci visant à assurer la sécurité et la sûreté de l'appareil, le bon déroulement du vol ainsi que le confort des Passagers.

15.2. Pour des raisons de sécurité, le Transporteur peut être amené à interdire ou limiter l'utilisation à bord d'appareils électroniques, tels que les téléphones cellulaires, les ordinateurs portatifs, les enregistreurs portables, les radios portables, les jeux électroniques ou les postes transmetteurs émetteurs, ainsi que tous jeux sous contrôle radio et talkies-walkies, excepté les appareils de surdité et les stimulateurs cardiaques.

15.3. A bord de l'appareil, il est strictement interdit de fumer.

15.4. Le Transporteur peut être amené à limiter ou interdire la consommation d'alcool à bord.

15.5. La prise de vidéos et/ou de photographies autres que personnelles est interdite à bord de l'aéronef.

15.6. Si le Passager ne se conforme pas aux termes du présent article, le Transporteur peut être amené, conformément aux dispositions législatives et réglementaires, à prendre toute mesure adaptée et raisonnablement nécessaire. A cet effet, le Transporteur pourra notamment procéder au débarquement du Passager et/ou recourir à des mesures de contrainte à tout moment du vol.

15.7. Si le Passager ne se conforme pas aux dispositions du présent article (et à celles de l'article 9 relatif au refus et à la limitation au transport) ou commet un délit ou un acte répréhensible à bord de l'avion, le Transporteur se réserve le droit d'intenter une action contre ce Passager.

Lutte contre l'indiscipline des passagers des compagnies aériennes

11e législature

Question écrite n° 10813 de M. Emmanuel Hamel (Rhône - RPR) publiée dans le JO Sénat du 17/09/1998 - page 2957

M. Emmanuel Hamel attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur l'information parue à la page 32 du magazine L'Express du 3 septembre 1998 selon laquelle une compagnie aérienne britannique distribue des " cartons jaunes " aux passagers trop turbulents et, en cas de récidive, ces mêmes passagers peuvent " être débarqués et arrêtés par la police " ; et le journaliste auteur de l'article de conclure : " Une solution qui pourrait donner des idées à Air France, confrontée elle aussi au même problème. " Il lui demande quelle est sa réaction face à la mesure prise par la compagnie aérienne britannique et s'il peut lui indiquer si une telle mesure est envisageable sur les lignes d'Air France, notamment dans le cadre de son plan " Antiturbulence " actuellement en cours de préparation.

Réponse du ministère : Équipement publiée dans le JO Sénat du 08/04/1999 - page 1178

Réponse. - Les pouvoirs publics partagent les préoccupations légitimes suscitées par les comportements indisciplinés de certains passagers à bord des avions car elles sont de nature à compromettre le bon déroulement des vols et, par voie de conséquence, leur sécurité. De tels agissements, qui semblent avoir augmenté sensiblement au cours de ces dernières années, constituent des actes répréhensibles et appellent par conséquent une réponse appropriée au plan légal. Le contexte mondial dans lequel évolue l'aviation commerciale et la prééminence, en droit aérien international du principe de la compétence de la loi de l'Etat d'immatriculation des appareils à l'égard des faits dommageables commis à bord d'un appareil en circulation impliquent que l'auteur de toute transgression au cours d'un vol puisse être légalement appréhendé lors de l'atterrissage de l'aéronef sur un territoire autre que son état d'immatriculation. Ces solutions découlent, pour l'essentiel, de règles harmonisées élaborées au niveau international. A ce titre, la France participe activement aux travaux du groupe d'étude institué par l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et chargé de formuler, après examen approfondi des instruments de droit pénal aérien existants, les améliorations juridiques qui s'avéreraient nécessaires afin de disposer, à l'échelle internationale, de mesures de prévention et de répression adaptées à ce type d'incidents. Le dispositif pénal français permet actuellement l'engagement de poursuites à l'encontre de passagers qui se seraient rendus coupables d'infractions, même mineures, à bord d'aéronefs immatriculés en France, ce qui est le cas de la majorité des appareils exploités par des compagnies aériennes françaises de transport public. S'agissant des aéronefs non immatriculés en France, les actes les plus graves, crimes ou délits,

perpétrés à leur bord peuvent également être réprimés selon la loi pénale française dès lors que l'auteur ou la victime est de nationalité française, que cet appareil a été donné en location à un exploitant français ou que l'aéronef étranger atterrit en France après les faits. Afin que des poursuites effectives puissent être exercées dans ce cadre, il importe bien entendu que ces faits illicites soient signalés ou donnent lieu à dépôt d'une plainte auprès des autorités judiciaires compétentes. A cet égard, s'agissant particulièrement des comportements délictueux flagrants, ce qui est nécessairement le cas d'actes commis à bord d'un aéronef, notre procédure pénale ouvre en outre à toute personne le droit d'en appréhender l'auteur pour le conduire devant l'officier de police judiciaire le plus proche. Cette remise peut donc, pour les vols à destination de la France, s'effectuer à l'arrivée de l'appareil sur le territoire national. Il convient de surcroît de rappeler que le commandant de bord dispose légalement (art. L. 322-4 et L. 422-3 du code de l'aviation civile) du pouvoir de débarquer tout passager qui présenterait un danger pour la sécurité ou le bon ordre d'un aéronef. C'est dans ce cadre légal, et autour de ces différents axes, que s'est inscrite et orientée la réflexion engagée par la compagnie nationale Air France, afin de lutter contre la recrudescence de comportements agressifs de passagers, constatée sur ses lignes au cours de ces derniers mois. Outre un recours plus systématique aux moyens légaux dont elle ou ses personnels navigants disposent, afin que les préjudices subis ne restent pas impunis et soient justement réparés, la compagnie entend développer, à l'attention des passagers, l'information sur les conséquences judiciaires susceptibles d'être encourues en cas d'agissements abusifs. Une démarche similaire sera également préconisée à l'ensemble de ses membres par l'Association internationale des transporteurs aériens (IATA).

Table des matières

Remerciements	6
Sommaire	7
Tables des abréviations et sigles utilisés	8
Introduction	9
Paragraphe 1. Définition du transport aérien commercial de passager et de l'indiscipline	9
Paragraphe 2. Le contexte dans lequel s'inscrit le phénomène d'indiscipline	10
1. La libéralisation du transport aérien	10
2. L'inertie du législateur français face aux besoins des opérateurs	11
Paragraphe 3. La problématique du passager indiscipliné relève de la sûreté et de la sécurité	13
Paragraphe 4. La difficile mise en place d'un cadre général relatif au passager indiscipliné	14
Titre 1. La mise en place d'un cadre opérationnel dissuasif face aux passagers indisciplinés	15
Chapitre 1. Identifier le passager indiscipliné et l'acte d'indiscipline	15
Paragraphe 1. La définition évolutive du passager indiscipliné	15
A. Définitions juridiques du passager indiscipliné et de l'acte d'indiscipline	16
a. La définition de l'acte d'indiscipline et de sa sanction par la Convention de Tokyo et le Protocole de Montréal	16
b. La définition du passager indiscipliné par les instances internationales	17
B. L'actualisation de la définition du passager indiscipliné par la pratique	18
a. Une définition traditionnellement axée sur la personne du passager en voie d'évolution	18
b. L'inclusion dans la définition des actes d'indiscipline commis au sol	19
Paragraphe 2. L'occurrence du phénomène dans le transport aérien	20
A. Éléments statistiques	20
B. Coûts de la survenance	21
a. Le coût en terme humain	22
b. Le coût économique	23

c. L'impact de l'indiscipline sur l'image	24
a. Le coût pour les aéroports de mesures de sécurité et de sûreté toujours plus nombreuses	24
b. La répercussion du coût de l'indiscipline sur le passager indiscipliné	25
Chapitre 2. Les acteurs du parcours passager responsables de la prévention de l'indiscipline	26
Paragraphe liminaire. La nécessaire mise en place d'une réponse coordonnée entre les acteurs du transport aérien	26
Paragraphe 1. La description de la chaîne du parcours passager	27
A. La mise en parallèle de la chaîne du parcours passager et de la chaîne d'alerte	27
B. Proposition de mesures correctives	30
Paragraphe 2. Les réponses opérationnelles préventives apportées par les acteurs	30
A. Les réponses opérationnelles prises par les acteurs	31
B. La « liste noire de passagers interdits de transport »	32
Titre 2. La mise en place d'un cadre juridique coercitif face aux passagers indisciplinés	35
Chapitre 1. Le droit actuellement applicable à la sanction du phénomène d'indiscipline	35
Section 1. Le droit pénal international aérien	35
Paragraphe liminaire. Le contexte d'élaboration du droit pénal international aérien	36
Paragraphe 1. La Convention de Tokyo	37
A. L'identité du texte	37
B. L'objet du texte	39
a. La définition du cadre dans lequel s'exercent les pouvoirs du commandant de bord	39
b. Les pouvoirs et les obligations du commandant de bord	40
C. L'établissement de l'État compétent sur le fondement de la Convention de Tokyo	43
Paragraphe 2. L'adoption par la France d'une conception extensive de sa compétence sur le fondement de la Convention de Tokyo	45
A. L'adoption d'une conception extensive de la souveraineté de la France à travers la définition du commandant de bord dans l'ordre interne	45
B. L'application extensive du droit pénal commun français comme loi du for	46

Section 2. Le droit interne	47
Paragraphe 1. Les sources légales	47
B. Le droit pénal aérien consacré dans le Code des transports	49
Paragraphe 2. Sources contractuelle et soft law	52
A. La sanction du comportement d'indiscipline sur la base des dispositions du contrat de transport	52
B. Les prescriptions non obligatoires ou soft law : la lettre-cadre de la DGAC de 2001	54
Paragraphe 3. Des régimes spéciaux de police des transports déjà établis en droit français	55
A. La police administrative en matière d'INAD et de sûreté, compétence du préfet	55
B. La sanction de l'indiscipline dans les transports en commun français	57
Chapitre 2. Les projets de réforme des droits relatifs à l'indiscipline	58
Section 1. La réforme du droit international pénal aérien	58
Paragraphe 1. La saisine de la problématique par les organisations internationales	58
Paragraphe 2. Le Protocole de Montréal	59
A. L'identité du texte	59
B. L'objet du texte	60
Section 2. Les projets de réforme du droit français	62
Paragraphe 1. La formation et l'information des magistrats	62
Paragraphe 2. La réforme du droit pénal	64
A. Les facteurs empêchant la mise en œuvre de la réponse pénale	64
Paragraphe 2. La création d'une police administrative spéciale	66
A. Complémentarité de ces deux droits par rapport à la mise en oeuvre de la sanction	67
B. La mise en oeuvre de la sanction par une autorité de police administrative	69
Conclusion	72
Bibliographie	74
Table des matières	108

Résumé - La généralisation du transport aérien à partir des années 1990, et ce notamment à travers l'avènement du modèle des compagnies *low-cost*, a induit une hausse des actes d'indisciplines.

Les législateurs internationaux et nationaux se sont saisis tardivement de cette problématique, ce qui implique que, jusqu'à présent, le cadre coercitif est peu développé et inefficace. Depuis les années 2010, ont été initiés des projets de modernisation de ce cadre. Différentes pistes sont envisagées, qui ont toutes en commun de prendre en compte la spécificité du contexte aérien.

Face à cette inertie des législateurs, les opérateurs du secteur, au premier rang desquels les compagnies aériennes et les gestionnaires aéroportuaires, ont été amenés à mettre en oeuvre leurs propres solutions afin d'endiguer le phénomène d'indiscipline. Certaines de ces mesures doivent être révisées, d'autres doivent être reprises par le législateur afin que celui les harmonise à tous les opérateurs du secteur.

Summary - From 1990, the globalization of air transport, and particularly through the of the mode of lo-cost airlines, led to an increase in indiscipline acts.

International and national legislators have lately taken up this issue, which implies that until now the coercive framework is underdeveloped and inefficient. Since the years 2010, projects of modernization of this framework have been initiated. Potential solutions are proposed which have in common to take into account the specific context of air transport.

Faced with this inertia of the legislators, the operators of the sector, first of all the airlines and airport managers, had to implement their own solutions in order to stem the phenomenon of indiscipline. Some of these measures have to be revised, others have to be taken over by the lawmakers so that they standardize them with all operators in the sector.