

INFORMATION TO USERS

This manuscript has been reproduced from the microfilm master. UMI films the text directly from the original or copy submitted. Thus, some thesis and dissertation copies are in typewriter face, while others may be from any type of computer printer.

The quality of this reproduction is dependent upon the quality of the copy submitted. Broken or indistinct print, colored or poor quality illustrations and photographs, print bleedthrough, substandard margins, and improper alignment can adversely affect reproduction.

In the unlikely event that the author did not send UMI a complete manuscript and there are missing pages, these will be noted. Also, if unauthorized copyright material had to be removed, a note will indicate the deletion.

Oversize materials (e.g., maps, drawings, charts) are reproduced by sectioning the original, beginning at the upper left-hand corner and continuing from left to right in equal sections with small overlaps.

Photographs included in the original manuscript have been reproduced xerographically in this copy. Higher quality 6" x 9" black and white photographic prints are available for any photographs or illustrations appearing in this copy for an additional charge. Contact UMI directly to order.

Bell & Howell Information and Learning
300 North Zeeb Road, Ann Arbor, MI 48106-1346 USA
800-521-0600

UMI[®]

NOTE TO USERS

This reproduction is the best copy available.

UMI'

**LES PASSAGERS PERTURBATEURS :
PERSPECTIVES JURIDIQUES**

Guy Schrenzel

Institut de droit aérien et spatial
McGill University, Montreal
Août 1999
LL.M

Copie n° 2

A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research
in partial fulfillment of the requirements of the degree of LL.M.



National Library
of Canada

Acquisitions and
Bibliographic Services

395 Wellington Street
Ottawa ON K1A 0N4
Canada

Bibliothèque nationale
du Canada

Acquisitions et
services bibliographiques

395, rue Wellington
Ottawa ON K1A 0N4
Canada

Your file *Votre référence*

Our file *Notre référence*

The author has granted a non-exclusive licence allowing the National Library of Canada to reproduce, loan, distribute or sell copies of this thesis in microform, paper or electronic formats.

The author retains ownership of the copyright in this thesis. Neither the thesis nor substantial extracts from it may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

L'auteur a accordé une licence non exclusive permettant à la Bibliothèque nationale du Canada de reproduire, prêter, distribuer ou vendre des copies de cette thèse sous la forme de microfiche/film, de reproduction sur papier ou sur format électronique.

L'auteur conserve la propriété du droit d'auteur qui protège cette thèse. Ni la thèse ni des extraits substantiels de celle-ci ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans son autorisation.

0-612-55108-3

Canada

RESUME

De plus en plus fréquemment, des incidents, plus ou moins graves, provoqués par des passagers surviennent à bord d'avions commerciaux. Les actes de ces «passagers perturbateurs» sont très variés. Ils consistent par exemple dans le fait de manquer d'égards envers les membres d'équipage ou les autres passagers, de refuser de respecter certaines consignes de sécurité ou d'accomplir des actes de violence à l'encontre de personnes à bord. Ces agissements représentent souvent une réelle menace pour la sécurité de l'aviation. Depuis quelques temps, les compagnies aériennes ont pris conscience de l'ampleur de ce phénomène et du danger qu'il représente pour la sécurité. L'OACI, quant à elle, a instauré un groupe chargé d'évaluer la situation et de formuler des propositions. La présente étude analyse tout d'abord le problème des passagers perturbateurs au regard des conventions internationales relatives à la sécurité de l'aviation, tout en soulignant le fait que les solutions offertes actuellement par ces conventions présentent d'importantes lacunes. Elle examine ensuite la question de la responsabilité civile des compagnies aériennes résultant des actes commis par des passagers perturbateurs et, brièvement, celle de la responsabilité des passagers perturbateurs envers les personnes victimes de leurs agissements. Enfin, après un bref survol des solutions proposées par le droit des Etats-Unis, la présente étude aborde la question de savoir s'il est nécessaire de concevoir un nouvel instrument international.

ABSTRACT

More and more frequently, incidents caused by passengers occur on board commercial aircraft. Disruptive passengers behaviour varies from case to case. They can consist for example in being abusive towards crew members or other fellow passengers, in refusing to follow safety instructions or even in committing acts of violence against persons on board. All these behavioural patterns often jeopardize aviation safety. Airlines have recently become aware of the seriousness of this phenomenon and of the danger it can be for safety. ICAO itself has put a study group in charge of evaluating the situation and making suggestions. The following study analyses at first the answers given to the problem of disruptive passengers by the international conventions related to aviation safety while pointing out that these solutions yet contain serious loopholes. It then examines the question of the airlines liability resulting from acts committed by disruptive passengers and, briefly, the disruptive passengers liability towards the victims of their acts. Finally, after a brief overview of the solutions given by U.S. law, the following study addresses the question of the need of a new international instrument.

Remerciements

L'auteur tient à remercier très chaleureusement le professeur Michael Milde pour son enthousiasme aussi indéfectible que communicatif, son soutien constant et ses précieux conseils.

Il désire également remercier Mme June Cox, du *United Kingdom Flight Safety Committee*, M. Jiefang Huang du Bureau juridique de l'OACI et M. Jo Vennell de British Airways qui ont eu l'amabilité de lui fournir des documents fort utiles pour la rédaction de la présente étude.

TABLE DES MATIERES

Résumé	i
Abstract	ii
Remerciements	iii
Table des matières	iv
1. Introduction	1
1.1. Peut-on définir la notion de passager indiscipliné ou perturbateur ?	1
1.2. Les conséquences des comportements perturbateurs sur la sécurité de l'aviation	4
2. L'importance du phénomène des passagers perturbateurs	9
2.1. L'apparition du phénomène	11
2.2. La croissance du phénomène	12
3. Quelles sont les causes des comportements perturbateurs ?	14
3.1. L'importance du problème de la consommation d'alcool	15
3.2. L'alcoolisme primaire et l'alcoolisme «catalytique»	18
3.3. Les autres facteurs contribuant à l'adoption de comportements perturbateurs	20
4. Le traitement des passagers perturbateurs au regard des conventions internationales relatives à la sécurité de l'aviation	25
4.1. Le champ d'application matériel de la Convention de Tokyo	26
4.2. Le champ d'application matériel des Conventions de La Haye et de Montréal	33
4.3. La compétence en matière pénale	38
4.3.1. Les principes applicables à la détermination de la compétence en matière pénale en général	38
4.3.2. Les théories relatives à la détermination de la compétence des Etats pour poursuivre les infractions commises à bord des aéronefs	39
4.3.3. La compétence en matière pénale selon la Convention de Tokyo	41
4.4. L'application de la Convention de Tokyo aux passagers perturbateurs	44
4.4.1. La sanction pénale des comportements perturbateurs	44
4.4.2. La compétence pénale des Etats contractants pour réprimer les passagers perturbateurs	46
4.4.3. Les pouvoirs du commandant et des autres personnes présentes à bord de l'aéronef face aux passagers perturbateurs	51
5. La responsabilité civile des transporteurs aériens et des passagers perturbateurs au regard du droit international	59
5.1. La responsabilité des compagnies aériennes ensuite d'agissements de passagers perturbateurs	60
5.1.1. La notion d'«accident» en général dans la Convention de Varsovie	62
5.1.2. La notion d'«accident» en relation avec les comportements perturbateurs	68
5.1.3. Analyse critique de la notion d'«accident» telle qu'appliquée aux incidents résultant de comportements perturbateurs	75
5.1.4. L'exonération de responsabilité de l'article 20 de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye	82
5.1.4.1. L'exonération de responsabilité envers les passagers victimes de comportements perturbateurs	84
5.1.4.2. L'exonération de responsabilité envers le passager perturbateur (articles 20 et 21 de la Convention de Varsovie)	88

-	
5.2. La responsabilité civile du passager perturbateur	91
6. <i>Bref aperçu des solutions retenues par le droit des Etats-Unis</i>	93
7. <i>Les mesures souhaitables pour l'avenir</i>	98
7.1. Les mesures normatives	98
7.2. Les mesures «concrètes»	103
8. <i>Conclusions</i>	105
<i>Bibliographie</i>	107

1. Introduction

1.1. *Peut-on définir la notion de passager indiscipliné ou perturbateur ?*

«You're sitting in a pressurized aluminum tube at 35,000 feet with 350 fellow passengers and somebody near you becomes abusive or violent or goes berserk, threatening not only the peace and well being of people around but the safety of the aircraft. What can you do ? You can't walk away or go outside. What should the cabin staff do ?»¹.

Cette phrase résume bien le problème posé par le phénomène des passagers indisciplinés ou perturbateurs², plus connus sous le nom anglais de «unruly or disruptive passengers».

En effet, de plus en plus fréquemment, les compagnies aériennes rapportent l'existence d'incidents survenus à bord de leurs avions en raison du comportement de certains passagers. Ces comportements sont extrêmement variables et recouvrent des réalités aussi différentes que, par exemple, le manque d'égards envers l'équipage ou les autres passagers, le non-respect de certaines règles ou les actes de violence physique. A titre d'illustration, l'on peut rappeler les exemples de tels incidents donnés par Kathy Lord-Jones, coordinatrice nationale pour la sécurité au sein de l' «Association of Professional Flight Attendants», au cours d'un séminaire consacré exclusivement au problème des passagers perturbateurs et organisé en avril 1997 par l'Association Internationale des Pilotes de Ligne³.

En 1995, au cours d'un vol Los Angeles – Dallas, un passager s'est vexé car il n'y avait pas de fruits sur son plateau repas. Le chef de cabine s'est entretenu avec ce passager

¹ R. Collis, «A Growing Problem of Sky Rage» *International Herald Tribune* (6 novembre 1998) 13.

² Par souci de clarté, il sera généralement fait référence ci-après aux «passagers perturbateurs», notion moins étroite que celle de «passagers indisciplinés».

dans l'un des espaces de l'avion de type DC-10. Il n'a cependant pas été en mesure de satisfaire ce voyageur. Celui-ci l'a alors frappé au visage et l'a jeté au sol.

Lors d'un vol de Buenos Aires à New York, en décembre 1995, une hôtesse de l'air a été agressée par un passager dans le compartiment arrière d'un Boeing 767. Ce passager a dû être maîtrisé par d'autres membres de l'équipage, dont les pilotes de l'avion.

L'appareil a dû être détourné pour atterrir à San Juan, Porto Rico, où le passager et l'hôtesse, laquelle souffrait d'une fracture vertébrale, ont été débarqués.

En février 1996, au cours d'un vol Miami – Madrid, un passager est devenu incontrôlable et a tenté à plusieurs reprises d'ouvrir l'une des portes de l'avion, un MD-11, tout en criant qu'il voulait se suicider et qu'il entendait entraîner avec lui dans la mort l'ensemble des passagers et de l'équipage. Après avoir infligé des blessures mineures à plusieurs membres du personnel de cabine, le passager en cause a été attaché au moyen des menottes se trouvant à disposition à bord de l'avion et a été débarqué à San Marino, Açores, où l'avion avait dû être détourné avant de reprendre son vol vers Madrid.

Les exemples qui précèdent ne constituent que trois cas parmi les centaines qui surviennent chaque année dans le monde entier. Certains de ces incidents peuvent apparaître moins graves, en ce qu'ils n'entraînent pas de séquelles physiques, mais n'en sont pas moins extrêmement désagréables, voire traumatisants. Ainsi, au cours d'un vol interne aux Etats-Unis, un passager a pincé à plusieurs reprises les fesses d'une hôtesse, lui a ensuite touché la poitrine lorsqu'elle lui servait son repas et, plus tard, alors qu'il se tenait debout derrière elle, a simulé un acte sexuel en la tenant par les hanches, et ce tout en étant encouragé par d'autres passagers³. Dans ce même ordre d'idées, l'exemple le plus choquant est certainement l'incident survenu à bord d'un vol Buenos Aires – New

³ K. Lord-Jones, Allocution, International Conference on Disruptive Airline Passengers, Washington, 30 avril 1997 (1997) Transcript of Proceedings Ace-Federal Reporters Inc. 65 aux p. 66 et 67.

York en octobre 1995 au cours duquel un banquier du Connecticut s'est vexé en raison du fait qu'une hôtesse avait refusé de lui servir à nouveau de l'alcool. Après s'être lui-même servi des boissons dans l'un des compartiments réservés aux membres de l'équipage et avoir menacé une hôtesse, ce passager a déféqué sur l'un des chariots destinés au service de la nourriture puis a étalé ses excréments sur les murs de la cabine⁵.

La variété des comportements perturbateurs que peuvent adopter les passagers à bord d'un avion est ainsi quasiment infinie et il n'existe pas, à ce jour en tout cas, de définition précise et largement acceptée du passager indiscipliné ou perturbateur. En revanche, une liste détaillée des actes qui peuvent constituer de tels comportements a été proposée par le Directeur du Bureau Juridique de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile au cours d'une récente conférence :

[t]he types of offences or other reprehensible acts include assault on the members of the crew or other passengers ; fights among intoxicated passengers ; sexual harassment and assault on female crew members ; illegal consumption of drugs on board (including by injection) ; refusal to stop smoking or consuming alcohol ; and other disorderly or riotous conduct⁶.

Comme le relève L. Weber, ces incidents ne se limitent pas à une compagnie aérienne ou à un pays en particulier, à un certain type de passager ou à une classe particulière au sein de l'avion ou à une certaine longueur de vol⁷.

Pour tenter de délimiter plus précisément ce qu'est un comportement perturbateur au sens de la présente étude, il peut être important de rappeler la définition généralement acceptée de ce que constitue l'infraction d'interférence illicite avec l'aviation civile.

Ainsi, selon R.I.R. Abeyratne :

⁴ Exemple cité par S.J. Prew, «Unruly Passengers» (1997) 2:2 Jane's Airport Review 4.

⁵ Voir notamment S.T. Collins et J.S. Hoff, «In-Flight Involuntarily Today : The Unruly Passenger» (1998) 12:4 The Air and Space Lawyer 1.

⁶ L. Weber, «Current Legal Issues Relating to Aviation Security, With Emphasis on Unruly Passengers», Meeting of the International Law Association (Canadian Branch), Montréal, 22 mars 1999 [non publiée].

⁷ *Ibid.*

[t]he offence of unlawful interference with international civil aviation broadly comprises : hijacking of aircraft ; aviation sabotage such as the causing of explosions in aircraft on the ground and in flight ; missile attacks against aircraft ; armed attacks on airports, passengers and other aviation related property ; and the illegal carriage of narcotics by air and its criminal ramifications⁸.

Comme le relève cet auteur, l'infraction d'interférence illicite avec l'aviation civile peut être définie largement comme un acte de terrorisme⁹. A la différence de l'auteur d'une telle infraction, le passager indiscipliné ou perturbateur n'a généralement pas l'intention de commettre une infraction lorsqu'il embarque dans l'avion mais adopte par la suite un tel comportement en fonction de circonstances diverses. Il n'agit pas en vue, par exemple, de satisfaire des revendications politiques ou d'obtenir de l'argent, mais en fonction de son état d'esprit, lequel peut être influencé par de nombreux éléments sur lesquels nous reviendrons ci-dessous.

Cela étant, il convient, à ce stade, de s'arrêter sur le fait que certains comportements adoptés par ces passagers peuvent également constituer une menace pour la sécurité de l'aviation.

1.2. Les conséquences des comportements perturbateurs sur la sécurité de l'aviation

Il n'est point besoin de longs développements pour admettre que l'obligation de dérouter un avion, en vue de débarquer un passager récalcitrant, peut affecter la sécurité des passagers et de l'équipage. En effet, les pilotes se voient confrontés à la nécessité de poser leur appareil sur un aéroport peut-être inconnu, pour lequel vraisemblablement aucune préparation de vol n'aura été effectuée, et sous l'emprise d'un stress additionnel découlant des événements précédant la décision de déroutement. Même s'il est hautement probable que, en tant que professionnels accomplis, les pilotes seront

⁸ R.I.R. Abeyratne, «Legal Aspects of Unlawful Interference with International Civil Aviation» (1993) XVIII Air & Sp. L. 262.

⁹ *Ibid.* à la p. 264.

capables d'atterrir sans causer d'accident, force est néanmoins de constater que les conditions dans lesquelles se déroulera cet atterrissage augmentent potentiellement les risques d'erreurs et donc d'accidents. Mis à part les difficultés liées uniquement au déroutement, le fait qu'un membre de l'équipage soit blessé constitue également une menace pour la sécurité. En ce qui concerne le personnel de cabine, il convient de garder en mémoire que celui-ci est notamment chargé de s'assurer du respect des consignes de sécurité à bord de l'avion. L'incapacité de l'un, ou de plusieurs, de ces membres d'équipage ensuite d'une blessure physique infligée par un passager, est, à tout le moins théoriquement, propre à réduire le niveau de sécurité au sein de l'appareil. Par ailleurs, la blessure d'un pilote peut à l'évidence avoir des conséquences extrêmement graves sur la sécurité. A l'heure où les avions commerciaux sont conçus pour être pilotés uniquement par deux pilotes, l'impossibilité pour l'un d'eux d'occuper son poste pourrait entraîner des conséquences catastrophiques. Si, heureusement, aucun accident résultant de l'incapacité de l'un des pilotes ensuite d'une agression commise par un passager n'a été rapporté à ce jour¹⁰, il convient néanmoins de relever qu'un pilote a dû atterrir avec le nez cassé et saignant après avoir été frappé par un passager qu'il avait dû maîtriser¹¹.

En sus des conséquences pouvant résulter de violences physiques infligées par des passagers aux membres de l'équipage, certains comportements peuvent affecter directement la sécurité de l'aéronef. Quelques exemples permettront d'illustrer cette affirmation. Le 2 août 1948, une altercation éclata entre deux passagers à bord d'un avion effectuant un vol de Porto Rico à New York. Un grand nombre de passagers s'étant déplacé vers l'arrière de l'appareil pour assister à la bagarre, l'avion fut déséquilibré et se cabra dangereusement. Les pilotes réussirent néanmoins à reprendre

¹⁰ Voir M. Roche et P. Frank, «When Airline Passengers Lose Control» *Flight Deck* n° 23 (printemps 1997) 11.

l'avion en main et à atterrir sans problème à New York¹². Il est aisé d'imaginer quelles auraient pu être les conséquences de cet incident si les pilotes n'avaient pas pu reprendre le contrôle de l'appareil.

Le 14 octobre 1961, un passager essaya d'ouvrir la porte d'un avion alors que celui-ci volait au-dessus du Pacifique¹³. Très récemment, les médias ont rapporté le cas d'une femme qui, après avoir agressé deux membres du personnel de cabine, a tenté d'ouvrir l'une des portes extérieures d'un Boeing 737¹⁴ et celui d'un homme qui a brisé la fenêtre intérieure d'un hublot d'un Boeing 747¹⁵. A nouveau, si fort heureusement ces agissements n'ont entraîné aucune conséquence grave, il n'est pas difficile d'entrevoir les dangers de tels comportements, que ce soit le risque de dépressurisation de la cabine ou l'incidence éventuelle sur les performances de vol de l'appareil.

Enfin, il est malheureusement de plus en plus fréquent que des passagers décident de démonter les détecteurs de fumée installés dans les toilettes des avions afin de pouvoir fumer une cigarette sans être repérés¹⁶. Un tel acte fait principalement naître deux risques : premièrement, le risque qu'un feu survenant à bord ne puisse pas être décelé et donc combattu à temps et, deuxièmement, le risque que, en arrachant le détecteur, des câbles ou tout autre mécanisme nécessaire à la conduite de l'appareil soient également endommagés.

¹¹ Voir The Editors, «Unruly Passengers Behavior Poses Increasing Risk to Safety» *Air Safety Wk.* (5 mai 1997) 8.

¹² *United States c. Cordova*, 89 F. Supp. 298 (C. dist. E.D.N.Y. 1950) [ci-après *Cordova*] ; voir aussi I.H.Ph de Rode-Vershoor, «Les problèmes concernant les délits commis à bord des aéronefs particulièrement quant à la juridiction» [1957] *Rev. I.D.P.* 431 à la p. 437.

¹³ N.M. Matte, *Traité de droit aérien – aéronautique*, 3^e éd., Paris, A. Pedone, 1980 à la p. 341, n. 41.

¹⁴ Associated Press, «Plane Forced to Abort Landing when Passenger Runs Amok» (16 janvier 1999), en ligne : CNN Homepage <<http://customnews.cnn.com>> mots clés : aviation and aircraft (date d'accès : 16 janvier 1999).

¹⁵ Associated Press, «Passenger Handcuffed after Breaking inside Window of British Plane» (17 janvier 1999), en ligne : CNN Homepage <<http://customnews.cnn.com>> mots clés : unruly passengers (date d'accès : 17 janvier 1999)

¹⁶ Voir notamment W. Immen, «High-Flying Smoker Threatened with Life Term» *The Globe and Mail [de Toronto]* (4 mai 1999) A1 et A8.

Il résulte de ce qui précède que, même si l'on doit généralement admettre que l'intention des passagers perturbateurs n'est pas de mettre la sécurité de l'aviation en danger, les conséquences de leurs actes, compte tenu des particularités liées à l'aviation, peuvent être catastrophiques.

Cette constatation a d'ailleurs été effectuée récemment par le Groupe d'étude du Secrétariat¹⁷ créé par le Conseil de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile. le 6 juin 1997 lors de sa 151^{ème} séance, et chargé de se pencher sur les problèmes créés par les «[a]cts or offences of concern to the international aviation community and not covered by existing air law instruments» et plus particulièrement sur le problème des passagers perturbateurs, lors de sa première réunion. les 25 et 26 janvier 1999 :

Referring to crimes and other reprehensible acts taking place in everyday life, the Group observed that «what happens generally in the street is now happening on board aircraft», while normally there is no proper police force on the aircraft as there is on the ground. Furthermore, offences committed on board aircraft present some special characteristics. The confines of available cabin space, flying time and safety requirements tend to make aircraft more vulnerable than other modes of transportation. A minor infraction which might be inconsequential on the ground can produce disastrous effects in the air¹⁸.

Le Président du Comité pour la sécurité de la Fédération Internationale des Associations de Pilotes de Ligne relève également qu'il est regrettable que le système légal de beaucoup de pays ne prenne pas en considération les conséquences sur la sécurité qu'entraînent les comportements perturbateurs ; dès lors, selon lui, la reconnaissance du fait que ces incidents devraient être traités comme une menace envers la sécurité de l'aviation doit faire partie d'une campagne d'éducation à entreprendre¹⁹.

Sur le plan juridique, il convient de rappeler que la sécurité de l'aviation civile constitue l'un des objectifs fondamentaux, si ce n'est l'objectif primordial, poursuivi par

¹⁷ Ci-après le Groupe d'étude OACI.

¹⁸ *Progress Report on the Results of the Work of the Study Group on Unruly Passengers*, Conseil de l'OACI, 156^e séance, Doc C-WP/11066 (1999) [ci-après *Progress Report*].

¹⁹ P.T. Reiss, «Increasing Incidence of 'Air Rage' Is both an Aviation Security and Safety Issue» (1998) 53:10 ICAO Journal 13 à la p. 14.

l'unification du droit aérien au niveau international²⁰. Il n'existe cependant à ce jour aucune convention internationale régissant spécifiquement le problème des passagers perturbateurs. En revanche, plusieurs instruments internationaux adoptés sous les auspices de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile²¹ traitent d'ores et déjà des actes dirigés contre la sécurité de l'aviation civile²².

Au surplus, certains Etats ont d'ores et déjà édicté dans leur législation des dispositions spécifiques visant à combattre le phénomène des passagers perturbateurs. Nous y reviendrons ci-dessous en examinant brièvement les solutions offertes par le droit des Etats-Unis²³.

Ainsi, après avoir discuté de l'importance de ce phénomène et des causes probables de celui-ci, la présente étude se propose d'examiner tout d'abord les solutions offertes actuellement par les conventions internationales relatives à la sécurité de l'aviation civile puis, dans le cadre de vols internationaux, le problème de la responsabilité civile des compagnies aériennes et des passagers perturbateurs. A titre d'exemple, la présente étude effectuera ensuite un bref survol des solutions données par le droit des Etats-Unis. Enfin, elle abordera la question de savoir s'il y a lieu soit d'amender lesdites conventions, soit d'adopter une nouvelle convention internationale et exposera

²⁰ Voir notamment *Convention relative à l'aviation civile internationale*, 7 décembre 1944, Doc OACI 7300/6 (entrée en vigueur le 4 avril 1947) [ci-après *Convention de Chicago*], préambule, art. 44 (a), (d) et (h) ; M. Milde, «The International Fight against Terrorism in the Air», *International Conference on Air Transport and Space Application in a New World*, Tokyo, 2-5 juin 1993 (1995) *The Use of Airspace and Outer Space for all Mankind in the 21st Century*, La Haye, Kluwer Law Int. 141 ; Abeyratne, *supra* note 8 à la p. 270.

²¹ L'Organisation Internationale de l'Aviation Civile [ci-après : OACI] a été instituée par l'art. 43 de la *Convention de Chicago*.

²² *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, 14 septembre 1963, Doc. OACI 8364 (entrée en vigueur le 4 décembre 1969) [ci-après *Convention de Tokyo*]. *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, 16 décembre 1970, Doc. OACI 8920 (entrée en vigueur le 14 octobre 1971) [ci-après *Convention de La Haye*]. *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, 23 septembre 1971, Doc. OACI 8966 (entrée en vigueur le 26 janvier 1973) [ci-après *Convention de Montréal*]. *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971*, 24 février 1988, Doc. OACI 9518 (entré en vigueur le 6 août 1989) [ci-après *Protocole de Montréal*]. *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, 1^{er} mars 1991, Doc. OACI 9571 (entrée en vigueur le 21 juin 1998).

brièvement certaines mesures concrètes adoptées par les professionnels de l'aviation civile commerciale en vue de prévenir et de combattre le phénomène des passagers perturbateurs.

2. L'importance du phénomène des passagers perturbateurs

Pour établir des statistiques fiables sur le nombre de fois où un comportement est adopté durant une période donnée, trois conditions fondamentales doivent au minimum être respectées : premièrement, déterminer précisément quel type de comportement doit être inclus dans ces statistiques ; deuxièmement, s'assurer que les entités, en l'occurrence principalement les compagnies aériennes, chargées de répertorier l'existence de tels comportements le fassent de manière systématique ; enfin, et troisièmement, instituer un organisme chargé de rassembler et d'analyser les données fournies.

En ce qui concerne les passagers perturbateurs, ces trois conditions ne sont à ce jour pas ou peu remplies.

En effet, il n'existe pas actuellement de définition précise et faisant autorité de ce que constitue un comportement perturbateur. Par voie de conséquence, il n'y a pas de méthode standard de récolte des données au sein de l'industrie aéronautique, de telle sorte que le nombre, le type et l'intensité des cas rapportés varient selon les compagnies aériennes et les pays. Ces variations s'expliquent notamment par le fait que les paramètres utilisés pour différencier ce qui constitue un comportement acceptable d'un comportement inacceptable divergent en fonction des diverses cultures²³.

En ce qui concerne la deuxième condition, force est de constater que les membres d'équipage et/ou les compagnies aériennes sont encore parfois réticents à rapporter systématiquement les incidents survenus du fait du comportement de certains passagers.

²³ Voir le chapitre 6, ci-dessous.

²⁴ F. Fiorino, «Passengers Who Carry 'Surly Bonds of Earth' Aloft» (1998) 149:25 *Aviation Week & Space Technology* 123.

En effet, les membres d'équipage ont pendant très longtemps été influencés par la politique des compagnies aériennes selon laquelle «le client a toujours raison»²⁵. Cette attitude a d'ailleurs quelquefois conduit à des résultats choquants comme dans les cas où les compagnies aériennes présentaient leurs excuses au passager concerné, excuses souvent accompagnées d'un cadeau sous forme d'un billet gratuit ou d'un bonus dans le cadre du programme de fidélisation («frequent flyer program»)²⁶. Dans le même ordre d'idées, et compte tenu du fait que les comportements perturbateurs sont également le fait de passagers voyageant fréquemment et souvent en classe affaire, le personnel de cabine a également été réticent à rapporter la survenance d'incidents, de crainte d'être blâmé par la direction pour s'être plaint de bons clients²⁷. Enfin, les compagnies aériennes elles-mêmes hésitent à rapporter systématiquement l'existence de ces incidents de peur d'être cataloguées par le public comme des compagnies dont les vols sont fréquemment troublés par des incidents dus à des passagers perturbateurs²⁸. Il importe néanmoins de relever que cette tendance à ne pas rapporter systématiquement les incidents semble actuellement s'affaiblir du fait de la reconnaissance croissante au sein de la communauté aéronautique mondiale de l'existence du phénomène des passagers perturbateurs et des dangers que celui-ci fait naître²⁹.

En sus des difficultés exposées ci-dessus, force est de constater que les données collectées au niveau national, par exemple par la Federal Aviation Administration³⁰ aux Etats-Unis ou par la Civil Aviation Authority au Royaume-Uni, ne sont pas encore centralisées par un organisme supranational³¹.

²⁵ Voir notamment D. W. Nelms, «As more Passengers Fill more Aircraft, the Airlines Are Finding the Skies Decidedly less Friendly» (1998) 3 Air Transport World 35 à la p. 38.

²⁶ *Ibid.*

²⁷ Roche et Frank, *supra* note 10 à la p. 13.

²⁸ FSF Editorial Staff, «FAA, Pilots and Flight Attendants Propose Measures to Reduce Passenger Interference with Cabin Crews» (1997) 32:3 Cabin Crew Safety 1 à la p. 3.

²⁹ Nelms, *supra* note 25 à la p. 39.

³⁰ Ci-après : FAA.

³¹ Voir notamment Roche et Frank, *supra* note 10 à la p. 12.

Il découle de ce qui précède que les statistiques disponibles à ce jour ne peuvent donner une image exacte et précise de la réalité. Il serait donc souhaitable, ne serait-ce que pour permettre une évaluation stricte de l'importance de ce phénomène, d'instituer un organisme chargé de centraliser, de trier et d'analyser les données, basées sur des critères clairement déterminés, fournies par les compagnies aériennes. Cela étant, il convient de s'arrêter brièvement sur les données disponibles actuellement dans la mesure où elles fournissent, à tout le moins, une estimation de l'ampleur de ce phénomène.

2.1. L'apparition du phénomène

Pour les raisons décrites ci-dessus, il est impossible de déterminer de manière absolue à quand remonte le premier incident dû à un passager perturbateur. On peut néanmoins affirmer que ce phénomène n'est pas récent³². Selon K.S. Lewis, Directeur général pour la sécurité et l'environnement au sein de Qantas Airways Limited, des incidents impliquant des passagers perturbateurs sont survenus plus fréquemment au début des années 60, lorsque le transport par avion à réaction est devenu un phénomène régulier³³. Ces incidents étaient cependant rares. Ils impliquaient généralement des équipes de football ou des marins qui partaient rejoindre leur navire, ces personnes présentant comme caractéristique commune le fait d'être sous l'emprise de l'alcool³⁴. M. Lewis note pour la première fois une tendance à l'augmentation du nombre des comportements anormaux adoptés par des passagers au cours des années 1982 – 1983, lors de la mise en service d'un vol quotidien, de longue durée et principalement de nuit, entre Sydney et Los Angeles³⁵. L'un des premiers incidents connus découlant de la réglementation sur la

³² Voir *Cordova*, *supra* note 12 et le texte correspondant.

³³ K.S. Lewis, «Abnormal Passenger Behaviour, Understanding the Problem», United Kingdom Flight Safety Committee Annual Seminar 1998 on Passenger Behaviour, Londres, 3 novembre 1998 [non publié].

³⁴ *Ibid.*

³⁵ *Ibid.*

possibilité de fumer à bord d'un avion était survenu peu de temps auparavant, soit en 1979³⁶. A cette époque, aux Etats-Unis, fumer n'était pas totalement interdit à bord d'un avion. Cependant, selon la réglementation édictée alors par le «Civil Aeronautics Board», la section non-fumeur ne pouvait jamais être considérée comme remplie tant qu'il restait un siège disponible dans l'avion³⁷. Ainsi, si un passager se présentait au guichet d'enregistrement, même au dernier moment avant la fin de l'embarquement, en demandant un siège dans la section non-fumeur et que seule une place dans une rangée fumeur était encore disponible, cette place devait lui être attribuée et ladite rangée devait dorénavant être considérée comme une rangée non-fumeur. En décembre 1979, un avocat de Washington, ayant fait usage de cette prérogative, fut assis aux côtés de passagers convaincus, jusqu'à l'arrivée de l'homme de loi, qu'ils seraient autorisés à fumer durant le vol. Bien qu'ayant été dûment informés du fait qu'ils se trouvaient désormais dans une section non-fumeur, ces passagers décidèrent de ne pas tenir compte de cette nouvelle classification et de s'adonner à ce que d'aucuns qualifient de vice. L'avocat, vraisemblablement furieux, voulut faire valoir ses droits de telle sorte qu'une mêlée générale éclata et que le capitaine fut contraint de dérouter son avion.

2.2. La croissance du phénomène

Cela dit, et même en l'absence de statistiques parfaitement fiables, les auteurs s'étant penchés sur le problème des passagers perturbateurs s'accordent pour constater de nos jours une tendance claire à l'augmentation de ce genre de comportements³⁸. Ainsi, selon un sondage conduit par l'Association Internationale du Transport Aérien³⁹, laquelle

³⁶ Voir B. Reukema, «Smoking on Board Aircraft – The Puffers and the Protagonists» (1983) VIII Ann. Air & Sp. L. 203 à la p. 207.

³⁷ *Ibid.* à la p. 206.

³⁸ Voir notamment Weber, *supra* note 6 ; I. Jack, «Disruptive Passengers : an Airline Strikes Back», United Kingdom Flight Safety Committee Annual Seminar 1998 on Passenger Behaviour, Londres, 3 novembre 1998 [non publié].

³⁹ Plus connue sous l'abréviation anglaise «IATA», qui sera utilisée ci-après.

reçut 62 réponses représentant environ 23 % des compagnies aériennes membres de celle-ci dans le monde, 1132 cas de passagers perturbateurs furent rapportés pour l'année 1994, 2036 cas pour l'année 1995, 3512 pour l'année 1996 et 5416 pour l'année 1997⁴⁰. Comme relevé précédemment, le phénomène des passagers perturbateurs ne se limite pas à une ou plusieurs compagnies aériennes particulières. L'importance de ce phénomène doit cependant également être apprécié au regard du nombre total de passagers transportés durant une période donnée. Ainsi, le Directeur de la sécurité de la compagnie British Airways a comptabilisé 262 incidents survenus à bord des avions de celle-ci au cours de l'année 1997, dont 17 ont nécessité l'usage de menottes, alors que 41 millions de passagers ont voyagé à bord des avions de British Airways durant la même période⁴¹. Ayant transporté environ 7 millions de passagers au cours de l'année 1997, la compagnie Finnair a enregistré 210 incidents impliquant des passagers, et 184 pour les neuf premiers mois de 1998⁴². En 1997 également, la compagnie américaine United Airlines a recensé environ 450 incidents, tout en transportant environ 230'000 passagers chaque jour, soit un total approximatif de 83 millions de passagers par année⁴³. Enfin, il est intéressant de relever que, selon le Dr Jerrold Post, professeur de psychiatrie et directeur du programme de psychologie politique à l'Université Georges Washington, si l'augmentation du nombre de passagers transportés chaque année à travers le monde se poursuit selon le même taux et si la proportion d'incidents dus à des passagers reste constante, le nombre desdits incidents aura augmenté de 50 % dans dix ans et aura doublé en 2015⁴⁴.

⁴⁰ Weber, *supra* note 6.

⁴¹ Jack, *supra* note 38.

⁴² S. Kirjonen, «Training the Front Line Force», United Kingdom Flight Safety Committee Annual Seminar 1998 on Passenger Behaviour, Londres, 3 novembre 1998 [non publié].

⁴³ S. A. Longmuir, «Prepared Statement before the House Transportation and Infrastructure Committee, Aviation Subcommittee, Subject : Passenger Interference with Flight Crews and H.R. 3064 – The Carry On Baggage Reduction Act of 1997», Washington, 11 juin 1998 [non publié].

⁴⁴ J. Post, Allocution, International Conference on Disruptive Airline Passengers, Washington, 30 avril 1997 (1997) Transcript of Proceedings Ace-Federal Reporters Inc. 41 à la p. 42.

Plusieurs enseignements peuvent être tirés des développements qui précèdent. Le problème des passagers perturbateurs n'est pas apparu récemment, mais a longtemps été occulté par l'attitude bienveillante des compagnies à l'égard de leurs clients. Même en l'absence de statistiques précises, les données disponibles actuellement montrent une tendance à l'augmentation de ce phénomène. Cette conclusion doit cependant être pondérée à deux égards : premièrement, l'augmentation constatée peut également provenir du fait que les compagnies ont aujourd'hui admis l'existence de ce problème et sont moins réticentes à rapporter la survenance de ces incidents ; deuxièmement, l'importance quantitative de ceux-ci doit être relativisée au regard du nombre total de passagers transportés par les compagnies aériennes. Cela étant, le comportement de certains passagers peut mettre en péril la sécurité de l'aviation, mais également ruiner la confiance que les passagers placent dans les transporteurs aériens. Il serait dès lors dangereux de vouloir minimiser ce phénomène.

Afin d'essayer de mieux comprendre celui-ci, il apparaît important d'examiner à ce stade quelles sont les causes probables qui peuvent transformer des personnes habituellement raisonnables en «[...] seething, steaming, screaming specimens of traveling humanity»⁴⁵.

3. Quelles sont les causes des comportements perturbateurs ?

La réponse à la question posée au présent chapitre n'est nullement évidente et, il faut d'emblée le souligner, ne saurait être définitive. Cette constatation s'impose pour deux raisons principales : en premier lieu, à l'instar de ce qui a été relevé dans le chapitre précédent, il n'existe à ce jour aucune étude sociale systématique et rigoureuse portant sur les causes des comportements perturbateurs⁴⁶. Certes, en novembre 1998, le

⁴⁵ Fiorino, *supra* note 24.

⁴⁶ Voir Post, *supra* note 44 à la p. 43.

Directeur de la sécurité de la compagnie British Airways a informé les participants d'un séminaire consacré au comportement des passagers qu'il était en discussion avec le département médical de la compagnie afin que celui-ci mène une étude psychologique sur les causes du stress conduisant les passagers à adopter des comportements perturbateurs⁴⁷. Cependant, en mars 1999, cette étude devait encore être complétée⁴⁸. En second lieu, comme nous le verrons ci-dessous, les comportements perturbateurs ne sont en principe pas générés par une seule cause, mais par une série de facteurs qui interagissent entre eux. Les combinaisons possibles sont ainsi extrêmement nombreuses. Il est néanmoins intéressant de tenter d'identifier ces différentes causes, ces différents facteurs, en vue de prévenir leurs effets.

A titre liminaire, il convient de préciser que les développements qui suivent ne concernent pas les passagers qui, du seul fait de maladies psychiques, de désordres mentaux, adopteraient des comportements perturbateurs.

3.1. L'importance du problème de la consommation d'alcool

De manière très générale, l'on peut affirmer que les comportements perturbateurs adoptés par les passagers naissent généralement de la combinaison de facteurs tels que la fatigue, la longueur du vol, l'abus d'alcool, la privation de nicotine, l'absorption de médicaments ou de drogues, la frustration, la déception, la contrariété ou le stress provoqué par le fait de voyager en avion. On peut également constater que ces facteurs n'apparaissent pas seulement à partir du moment où les portes de l'avion sont fermées, l'embarquement une fois terminé, mais s'accumulent au cours des heures précédant le voyage et durant celui-ci. Cela dit, force est de constater que l'abus d'alcool est très fréquemment un facteur prépondérant, notamment en classe affaires ou en première

⁴⁷ Jack, *supra* note 38.

⁴⁸ Lettre de J. Vennell à G. Schrenzel, 25 mars 1999.

classe où prévaut encore le concept selon lequel le verre des passagers ne doit jamais être vide⁴⁹.

Ainsi et à titre d'exemple, après avoir constaté que la majorité des incidents survenus à bord de ses avions était le fait de personnes raisonnables dotées de qualifications professionnelles élevées, la compagnie Qantas Airways Limited a tenté de mettre en lumière la journée type, précédant un vol à bord d'un avion long-courrier, d'un tel voyageur⁵⁰. Sans entrer dans tous les détails de cette étude, on relèvera les éléments marquants suivants : le décollage est prévu à 17 heures, le vol doit durer 14 heures. Généralement, le passager n'accumule que peu d'heures de sommeil durant la nuit précédant le vol dans la mesure où il se réveille tôt afin de se rendre à son bureau pour y traiter des problèmes urgents et de dernière minute. Souvent, il renonce à se nourrir à midi en pensant qu'il mangera bien durant les longues heures de vol. En milieu d'après-midi, il se rend à l'aéroport. Après avoir procédé à l'enregistrement, et s'être rendu au duty free shop, il s'installe à un bar de l'aéroport ou dans un salon réservé à certains passagers et consomme de l'alcool. Le vol peut subir un retard qui peut être ressenti par le passager comme une contrariété et qui augmente la période au cours de laquelle celui-ci peut consommer de l'alcool avant le départ. Après le décollage, un ou deux services de boissons sont proposés avant le repas, étant précisé qu'en classe affaires ou en première classe l'alcool est disponible à tout moment. Le repas est ensuite servi avec du vin. Le café l'est avec des spiritueux. Certains passagers absorbent ensuite des médicaments en vue de dormir, d'autres regardent les films en consommant de l'alcool. Cette situation peut bien entendu être aggravée pour les passagers fumeurs par le fait qu'ils sont privés de nicotine. Selon les constatations de la compagnie Qantas Airways

⁴⁹ Voir notamment Nelms, *supra* note 25 à la p. 42.

⁵⁰ Lewis, *supra* note 33.

Limited, les incidents avec les passagers apparaissent généralement après huit heures de vol.

Le problème de l'absorption d'alcool ne se limite bien évidemment pas aux passagers de la première classe ou de la classe affaires. Les voyageurs partant en vacances, ou revenant de celles-ci, ont également tendance à abuser de l'alcool parce qu'ils sont soit euphoriques, soit ont peur de prendre l'avion, soit encore parce que la consommation d'alcool est considérée comme faisant partie intégrante du voyage en avion⁵¹.

Selon le Dr Jerrold Post, il est admis aujourd'hui que la consommation d'alcool ne constitue pas la seule et unique cause des comportements perturbateurs, mais représente une cause contributive majeure à la survenance de ceux-ci⁵². Cela étant, il reconnaît que, sur la base des données fournies par certaines compagnies aériennes, des différences notables apparaissent quant à l'importance proportionnelle des incidents liés à la consommation d'alcool. En effet, selon lesdites données, la proportion de ces incidents varie de 18 % à 70% en fonction des compagnies aériennes⁵³. A l'instar du problème rencontré au niveau de la définition de ce que constitue un comportement perturbateur, cet écart s'explique notamment par l'absence de critères uniformes et par les différences de sensibilités⁵⁴.

Le Dr Post fait ensuite une distinction entre ce qu'il appelle l'alcoolisme primaire et l'alcool agissant comme catalyseur d'une personnalité sous-jacente⁵⁵. Il convient de s'arrêter brièvement sur ces concepts.

⁵¹ Voir «Unruly Passenger Behaviour» *Flight Deck* n° 27 (printemps 1998) 7 à la p. 8.

⁵² Post, *supra* note 44 à la p. 45.

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ *Ibid.* à la p. 46.

3.2. L'alcoolisme primaire et l'alcoolisme «catalytique»

Dans le premier cas, soit celui de l'alcoolisme primaire, les actes du passager perturbateur découlent fondamentalement de la modification de son comportement du fait de l'absorption d'alcool, même si celle-ci n'est pas massive. L'attitude du passager est altérée du fait de son état d'ivresse comme elle le serait au sol, dans n'importe quel environnement.

Dans le second cas, l'alcool interagit avec certains traits de personnalité et magnifie ceux-ci⁵⁶. Associé à l'effet normal de l'alcool, soit la réduction de l'inhibition, cet effet particulier peut conduire à l'adoption de comportements imprévisibles et violents. Dans le contexte du transport aérien, le Dr Post a déterminé trois traits de caractères qui risquent d'être exacerbés par la consommation d'alcool.

Il importe de souligner que le Dr Post insiste sur le fait que ses constatations résultent plutôt d'impressions que de conclusions scientifiques dans la mesure où il n'a pas été en mesure de conduire une véritable étude, et ce en raison de l'absence, déjà mentionnée ci-dessus, d'un système unifié de récolte des données⁵⁷. Cela dit, les trois traits de personnalité distingués par le Dr Post sont, premièrement, le sentiment d'avoir tous les droits («entitlement»), deuxièmement, l'opposition à l'autorité et, troisièmement, la peur de perdre le contrôle de son destin⁵⁸.

Le médecin illustre le premier de ces traits de caractère par l'incident survenu après qu'une hôtesse de l'air eût demandé à une princesse saoudienne d'attacher sa ceinture. Cette seule demande rendit furieuse la princesse qui agressa l'hôtesse en criant que personne ne lui avait jamais dit ce qu'elle devait faire. Le Dr Post qualifie ce type de personnes comme «significantly narcissistic»⁵⁹, un trait de caractère se retrouvant

⁵⁶ *Ibid.* à la p. 49.

⁵⁷ *Ibid.* à la p. 43.

⁵⁸ *Ibid.* à la p. 49.

⁵⁹ *Ibid.* à la p. 50.

fréquemment chez les hommes politiques ou les hommes d'affaires occupant des fonctions dirigeantes, qui, d'une part, admettent difficilement que quelqu'un leur dise ce qu'ils doivent faire et, d'autre part, s'attendent à être traité de manière royale.

L'opposition à l'autorité, proche du sentiment décrit ci-dessus, est un trait de personnalité caractéristique des cadres qui sont accoutumés à exercer un contrôle sur les autres. Ces personnes ressentent ainsi de manière fort négative la moindre requête d'un membre d'équipage faisant usage de son autorité comme, par exemple, l'obligation d'éteindre un ordinateur ou un téléphone portable⁶⁰. La manière dont est ressentie une telle instruction pourra également être influencée en fonction de la personne qui la donne, en particulier s'il s'agit d'une jeune hôtesse de l'air.

La peur de la perte de contrôle est l'élément sous-jacent à ce que le public appelle généralement la «peur de voler»⁶¹. En entrant dans l'environnement inhabituel d'un avion, les passagers cèdent totalement le contrôle de leur vie à des tiers et remettent leur destin entre les mains de ceux-ci. Une telle situation peut, pour certains voyageurs, être source d'une extrême anxiété. Or, si dans certains cas l'effet tranquilisant de l'alcool peut être bénéfique, un abus d'alcool conjugué avec un état important d'anxiété peut faire naître des comportements inadéquats.

Les développements qui précèdent se sont concentrés principalement sur les effets de l'alcool et les causes inhérentes à la personnalité des passagers. Il convient à ce stade d'examiner quels autres facteurs doivent également être pris en considération dans la détermination des causes des comportements perturbateurs.

⁶⁰ *Ibid.* à la p. 51.

⁶¹ *Ibid.* à la p. 53.

3.3. Les autres facteurs contribuant à l'adoption de comportements perturbateurs

La plupart des auteurs, qui se sont penchés sur le problème des passagers perturbateurs, identifie une série de facteurs pouvant contribuer à l'adoption de tels comportements⁶². L'étude vraisemblablement la plus systématique desdits facteurs a été effectuée par les Professeurs Helen Muir et John Moyle du College of Aeronautics. Cranfield University⁶³. Il serait certainement fastidieux de reprendre ici point par point l'ensemble des facteurs mis en lumière par les Professeurs Muir et Moyle. Néanmoins, il apparaît important de rappeler les éléments essentiels de cette étude.

H. Muir et J. Moyle relèvent en premier lieu que des modifications importantes de la société sont intervenues durant les précédentes décennies. En particulier la criminalité, la violence et l'insécurité, qui étaient auparavant l'apanage de certaines grandes villes américaines, se retrouvent aujourd'hui dans la majorité des métropoles. De plus, cette violence n'existe pas que dans les rues, mais se retrouve sur les stades de football, à l'école ou dans des transports publics tels que les bus, et il n'est dès lors pas surprenant qu'elle se propage également dans les avions. Comme le relevait Gary Thompson, l'un des directeurs de la sécurité de la Compagnie Delta Air Lines, «[w]hat we have been focusing on over the past two years is that the cabin environment is a microcosm of society.»⁶⁴.

Le mode de transport qu'est l'avion a également subi des changements profonds. Si, au début de l'aviation commerciale, le fait de se déplacer par avion était perçu par le public comme une occasion exceptionnelle, voire un privilège réservé à une classe favorisée,

⁶² Voir notamment S.R. Ginger, «Violence in the Skies : The Rights and Liabilities of Air Carriers when Dealing with Disruptive Passengers» (1998) XXIII Air & Sp. L. 106 à la p. 109 ; S. A. Mirmina, «Aviation Safety and Security – Legal Developments» (1998) 63 J. Air. L. & Com. 547 à la p. 558 ; Nelms, *supra* note 25 à la p. 42.

⁶³ H. Muir et J. Moyle, «Contributors to Disruptive Behaviour», United Kingdom Flight Safety Committee Annual Seminar 1998 on Passenger Behaviour, Londres, 3 novembre 1998 [non publié].

⁶⁴ Cité par Nelms, *supra* note 25 à la p. 42.

ce mode de transport est aujourd'hui accessible pour la grande majorité des habitants des pays développés. Alors que l'aviation était considérée comme peu sûre, et donc nécessitait une obéissance totale des passagers aux instructions des équipages, le niveau de sécurité atteint de nos jours par l'aviation fait parfois percevoir les consignes de sécurité comme des désagréments plutôt que comme des règles auxquelles il est indispensable de se plier. Alors que les avions ne pouvaient transporter qu'un nombre relativement faible de passagers, lesquels étaient accueillis de manière individuelle, l'aviation est aujourd'hui un transport de masse dans lequel les passagers sont encouragés à se conduire comme des enfants, à savoir devoir attendre, s'asseoir, boire, manger et dormir. S'ajoute à ces éléments la concurrence toujours plus forte au sein de l'industrie aéronautique, concurrence qui a contraint les compagnies à offrir des billets au plus bas prix. Cette baisse des prix a cependant souvent été accompagnée d'une réduction au minimum des services offerts aux passagers et d'une augmentation du nombre de ceux-ci dans chaque avion. Ainsi, non seulement le confort desdits passagers a diminué, mais en outre les attentes des passagers, qui elles sont restées élevées, ne sont souvent pas comblées. Ces éléments peuvent faire naître de la contrariété, de la déception et de la frustration chez les passagers, autant d'états d'esprit qui constituent le terreau des comportements perturbateurs⁶⁵.

Les Professeurs Muir et Moyle font ensuite état de facteurs tels que des événements induisant un stress qui sont soit liés à l'existence (deuil, perte d'emploi, naissance d'un enfant, déménagement, etc.) soit découlant de circonstances précédant le vol (nécessité d'abrégé une réunion importante de travail, difficultés dans la circulation pour se rendre à l'aéroport, retard du vol, par exemple). De plus, les modifications du rythme du

⁶⁵ Voir notamment Collins et Hoff, *supra* note 5 à la p. 23.

sommeil dues au décalage horaire peuvent entraîner un sentiment de fatigue, une réduction des performances cognitives, des changements d'humeur et de comportement. Enfin, H. Muir et J. Moyle relèvent que de nombreux éléments propres à induire un stress sont attachés à l'environnement particulier qu'est une cabine d'avion. On mentionnera parmi ceux-ci la diminution de la pression atmosphérique, l'hypoxie, l'accroissement du taux de dioxyde de carbone, le bruit, le confinement, la promiscuité, l'inactivité, le confort des sièges, la température, l'humidité ou encore le fait de se déplacer dans les trois dimensions. Ces éléments se combinent entre eux et peuvent être aggravés par la consommation d'alcool. Les résultats sur les comportements des passagers peuvent être multiples : fatigue, nausées, irritabilité, désorientation, confusion, agressivité, dépression, euphorie, perte des inhibitions, etc.

En ce qui concerne spécifiquement la qualité de l'air dans une cabine d'avion, il convient toutefois de relever que la quantité d'oxygène fournie par le système de ventilation des avions actuels est plus que suffisante pour les passagers et l'équipage, même lorsque est sélectionné le plus faible courant d'air⁶⁶. Ainsi, la sélection d'un courant d'air faible ne peut pas directement causer les symptômes décrits ci-dessus, mais peut les exacerber : un courant d'air plus important pourrait donc être requis pour améliorer le confort des passagers ou de l'équipage⁶⁷. Au surplus, au regard des études menées à ce jour, le taux moyen de dioxyde de carbone présent dans l'atmosphère d'une cabine ne peut causer en lui-même aucun effet sur la santé⁶⁸.

On ne saurait terminer cette énumération sans parler des incidents liés à l'interdiction de fumer dans les avions. Les statistiques à cet égard sont également très variables : la compagnie British Airways estime que, au regard de tous les incidents survenus au

⁶⁶ C. Thibeault, «Cabin Air Quality» (1997) 68:1 Aviation, Space and Environmental Medicine 80 à la p. 81.

⁶⁷ *Ibid.*

⁶⁸ *Ibid.*

cours de l'année 1997, ceux impliquant le tabagisme représentent 81 %⁶⁹ ; selon P. T. Reiss, membre de la Fédération Internationale des Associations de Pilotes de Ligne, environ 50 % des incidents violents à bord d'un avion sont liés à l'interdiction de fumer dans les aéroports ou à bord des avions⁷⁰ ; enfin, selon les statistiques établies par la compagnie Northwest Airlines pour l'année 1996, 10 % des incidents survenus au cours de cette année sont attribuables au fait de fumer là où cela est interdit⁷¹. Les différences présentées par ces statistiques peuvent vraisemblablement s'expliquer par les critères adoptés pour les établir. En effet, l'interdiction de fumer à bord des avions peut fondamentalement entraîner deux types de comportement perturbateur : premièrement, une modification du comportement, généralement une tendance à une certaine irritabilité, du fait de la privation de nicotine ; secondement, le non-respect de ladite interdiction par le fait de fumer dans la cabine ou dans les toilettes. Il n'empêche que le problème de l'interdiction de fumer est unanimement reconnu comme un facteur causal important des comportements perturbateurs.

Enfin, avant de clore ce chapitre, il apparaît important de s'arrêter brièvement sur un aspect rarement soulevé par les auteurs dans le cadre des facteurs pouvant conduire à adopter un comportement perturbateur, à savoir l'attitude de l'équipage envers les passagers.

Le directeur général pour la sécurité et l'environnement de la compagnie Qantas Airways Limited a soulevé deux problèmes dans ce contexte⁷². Le premier a trait à la position du personnel de cabine. D'une part, les membres de celui-ci sont généralement décrits par les médias comme des personnes serviles, dont la tâche est de satisfaire tous les besoins des passagers. De manière générale également, les personnes serviles ne

⁶⁹ Jack, *supra* note 38

⁷⁰ Reiss, *supra* note 19 à la p. 16.

⁷¹ FSF Editorial Staff, *supra* note 28 à la p. 4.

⁷² Lewis, *supra* note 33.

jouissent pas d'une très grande estime dans les différentes cultures du monde. D'autre part cependant, les hôteses et stewards doivent être capables de fournir un service de haute qualité et de réagir de manière adéquate à des situations urgentes et délicates.

Compte tenu de l'importance de leurs tâches, il est important que ces personnes possèdent un degré élevé d'estime et de confiance en elles-mêmes. Cela étant, la limite entre l'estime propre et la vanité ou la suffisance peut parfois être difficile à tracer.

L'attitude adoptée par le personnel de cabine envers les passagers peut donc également faire naître des tensions, induire des stress et conduire à la survenance d'incidents. C'est pourquoi, estime K. S. Lewis, il est également important que, après la survenance d'un incident, les responsables d'une compagnie se posent des questions telles que : «est-ce le même steward ou la même hôtesse qui rencontre de manière répétée des problèmes avec les passagers ?».

De même, K. S. Lewis considère que l'analyse des incidents devrait tenir compte du degré de fatigue des membres du personnel de cabine qui, à la huitième heure du vol Sydney – Los Angeles, se seront réveillés au minimum 14 heures avant et auront travaillé huit heures dans une atmosphère correspondant à une altitude de 3'000 mètres. Enfin, l'attitude des pilotes peut également jouer un rôle dans l'état d'esprit des passagers. Selon K. S. Lewis, par exemple, il est totalement erroné pour un pilote d'annoncer que le vol est retardé en raison d'un «léger problème technique», alors que les passagers observent par les hublots des dizaines de techniciens de maintenance affairés autour de l'appareil. Une telle annonce peut être ressentie comme de l'arrogance, voire du mépris, par les passagers et peut venir s'ajouter aux nombreux facteurs susmentionnés.

La liste des causes probables des comportements perturbateurs dressée ci-dessus n'a pas la prétention d'être exhaustive. Lesdites causes sont d'autant plus difficiles à identifier

qu'elles sont généralement constituées de divers facteurs qui interagissent entre eux. Il est néanmoins impératif que la communauté aéronautique tente de les déterminer en vue de prendre les mesures propres à diminuer leurs effets. Cela étant posé, il convient d'examiner maintenant les questions juridiques soulevées par le problème des passagers perturbateurs et les réponses apportées par le droit international relatif à l'aviation civile.

4. Le traitement des passagers perturbateurs au regard des conventions internationales relatives à la sécurité de l'aviation

L'aviation est un domaine éminemment international. L'avion constitue en effet actuellement le seul mode de transport en commun permettant, dans un laps de temps aussi court, de franchir autant de frontières. Au surplus, les barrières physiques, qu'elles soient administratives ou naturelles, séparant les divers Etats ne se rencontrent bien évidemment pas dans l'atmosphère et un aéronef, à l'exception d'un vol purement domestique, pénétrera dans autant d'espaces aériens qu'il survolera de pays. Il se peut également que, dans certains cas, un avion pénètre l'espace aérien d'un autre Etat lors d'un vol apparemment interne. Ainsi, par exemple, un avion effectuant un vol de Zurich à Genève, en Suisse, pourra être amené, lors de son approche, à entrer dans l'espace aérien français, et ce en fonction de l'orientation du vent à Genève et donc de la piste en service. En sus de ces circonstances, les passagers se trouvant à bord du même avion sont généralement de nationalités diverses. Au vu de ces éléments d'extranéité, il importe d'examiner la réponse apportée par les conventions internationales, relatives à la sécurité de l'aviation civile, à la question de savoir comment poursuivre et réprimer les comportements adoptés par les passagers perturbateurs. Par souci de concision, les développements qui suivent ne portent ni sur les dispositions du Protocole de Montréal,

ni sur celles de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection. En effet, d'une part, le Protocole de Montréal vise les actes commis dans les aéroports alors que les actes des passagers perturbateurs sont commis à bord des avions, généralement en vol, caractéristique dont résulte d'ailleurs le caractère dangereux de tels actes⁷³ ; d'autre part, les dispositions relatives aux mesures nécessaires à prendre en vue de la détection des explosifs ne trouvent manifestement pas application dans le cadre du problème posé par les passagers perturbateurs.

4.1. Le champ d'application matériel de la Convention de Tokyo

Compte tenu du caractère éminemment international de l'aviation, l'un des sujets les plus débattus en ce qui concerne la législation aérienne internationale a été le traitement des infractions ou des actes semblables commis à bord des avions⁷⁴. Dès l'année 1950, l'OACI s'est occupée du «statut juridique de l'aéronef» par l'entremise de son comité juridique et en 1956 la décision fut prise de limiter cette étude aux infractions pénales commises à bord des aéronefs⁷⁵. C'est finalement en 1963 que fut signée la Convention de Tokyo.

Bien avant la signature de cette convention, certains juristes préconisaient déjà une distinction entre, d'une part, les crimes et délits de droit commun et, d'autre part, les délits de manquement à la discipline⁷⁶. Cette distinction se retrouve à l'article 1^{er} de la Convention de Tokyo qui prévoit que celle-ci s'applique, d'une part, aux infractions aux lois pénales⁷⁷, d'autre part, aux actes qui, constituant ou non des infractions, peuvent

⁷³ Voir notamment Weber, *supra* note 6 : «[a]ircraft in flight are more vulnerable than other modes of transportation on the ground, and the safety aspects play an important role : the safety of passengers and crew on board must not be compromised» ; *Progress Report*, *supra* note 18 et le texte correspondant.

⁷⁴ Matte, *supra* note 13 à la p. 323.

⁷⁵ P. Richard, *La convention de Tokyo*, Lausanne, René Thonney-Dupraz, 1971, à la p. 11.

⁷⁶ Voir notamment de Rode-Vershoor, *supra* note 12 à la p. 432.

⁷⁷ Convention de Tokyo, *supra* note 22, art. 1(1)(a).

compromettre ou compromettent la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord, ou encore compromettent le bon ordre et la discipline à bord⁷⁸.

Ainsi, premièrement, la Convention de Tokyo n'a pas créé de nouvelles infractions, contrairement aux conventions subséquentes de La Haye et de Montréal qui définissent des comportements spécifiques que les Etats contractants s'engagent à réprimer⁷⁹.

Deuxièmement, la Convention de Tokyo ne définit pas ce qu'il faut entendre par «infractions aux lois pénales». Dans le domaine du droit pénal, la loi applicable à l'auteur présumé d'une infraction est en principe celle de la juridiction compétente pour juger ledit auteur, de sorte que le même acte pourra être constitutif d'une infraction au regard d'un certain droit et être parfaitement légal en application d'un autre⁸⁰. L'article 3(1) de la Convention de Tokyo prévoit que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef est compétent pour connaître des infractions commises à bord. En vertu du paragraphe 3 de cette disposition, la Convention de Tokyo n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales. L'exercice d'une telle compétence, par un Etat contractant qui n'est pas l'Etat d'immatriculation, est toutefois restreint par l'article 4 de la Convention qui prévoit un nombre limité de cas dans lesquels ledit Etat est autorisé à «gêner» l'exploitation d'un aéronef en vol en vue d'exercer sa compétence pénale. Le terme «gêner» doit être compris de manière large puisqu'il comprend également le fait de retarder un aéronef⁸¹.

Ainsi, si l'on peut admettre que les infractions aux lois pénales seront généralement constituées par les actes commis en violation de la législation de l'Etat

⁷⁸ *Ibid.* art. 1(1)(b).

⁷⁹ Convention de La Haye, *supra* note 22, art. 1(a) et (b) ; Convention de Montréal, *supra* note 22, art. 1(a)-(e) ; C. van den Wyngaert, «Aviation Terrorism, Jurisdiction and its Implication», International Conference on Aviation Security : How to Safeguard International Air Transport ?, La Haye, 22-23 janvier 1987 (1987) Conference Proceedings International Institute of Air and Space Law University of Leyden 136 à la p. 140.

⁸⁰ Voir notamment Richard, *supra* note 75 au n° 20 ; S. Shubber, *Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft*, La Haye, Martinus Nijhoff, 1973 à la p. 142.

⁸¹ Matte, *supra* note 13 à la p. 338.

d'immatriculation⁸², force est néanmoins de constater qu'elles pourront également être définies selon les lois pénales d'un autre Etat contractant dans l'une des hypothèses prévues à l'article 4 de la Convention de Tokyo⁸³. P. Richard considère même que la Convention pourrait s'appliquer à des infractions aux lois pénales d'Etats non contractants dans la mesure où certaines législations renvoient à la loi pénale étrangère dans des cas particuliers, bien que peu fréquents⁸⁴.

Enfin, il convient de s'arrêter brièvement sur la question de savoir si l'article 1(1)(a) de la Convention de Tokyo vise toutes les infractions ou, au contraire, exclut les infractions mineures du champ d'application de celle-ci. Cette question peut en effet revêtir une importance particulière au regard du problème posé par les passagers perturbateurs dans la mesure où les comportements adoptés par ceux-ci peuvent être extrêmement variables et donc constituer ou non des infractions graves.

Lors des travaux préparatoires, il avait été proposé que la Convention de Tokyo ne s'applique qu'aux infractions «graves» dans le but de ne pas devoir appliquer ladite Convention à des infractions par trop légères⁸⁵. Bien que cette proposition fut rejetée, notamment en raison de l'absence d'un critère général permettant de définir précisément le concept de l'«infraction grave», une partie de la doctrine considère que, conformément à l'esprit des auteurs de la Convention, celle-ci ne doit s'appliquer qu'aux infractions présentant un certain degré de gravité⁸⁶. Cette interprétation pourrait sembler discutable au regard des règles d'interprétation des accords internationaux

⁸² B. Pestel, «Le commandant de bord et la sûreté» (1997) 50 *Revue française de droit aérien et spatial* 5 à la p. 7.

⁸³ Shubber, *supra* note 80 à la p. 154.

⁸⁴ Richard, *supra* note 75 au n° 20. Cet auteur fait référence aux articles 5 et 6 du Code pénal suisse qui prévoient, à certaines conditions, que l'auteur d'une infraction poursuivi par les autorités suisses pourra être jugé en application d'une loi étrangère si celle-ci lui est plus favorable.

⁸⁵ *Ibid.* au n° 23.

⁸⁶ Voir notamment R.P. Boyle et R. Pulsifer, «The Tokyo Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft» (1964) XXX *J. of Air L. & Com.* 305 à la p. 331 ; Richard, *supra* note 75 au n° 24 ; Weber, *supra* note 6 ; *contra* Shubber, *supra* note 80 à la p. 146 ; Matte, *supra* note 13 à la p. 335 estime que cette question a été laissée ouverte lors des travaux préparatoires.

codifiées dans la Convention de Vienne sur le droit des traités⁸⁷. En effet, selon l'article 31(1) de cette Convention, un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes employés dans celui-ci, les travaux préparatoires ne constituant, à certaines conditions, qu'un moyen supplémentaire d'interprétation en vertu de l'article 32 de ladite Convention.

Dans le cadre de l'article 1(1)(a) de la Convention de Tokyo, il nous semble que les termes «infractions aux lois pénales» revêtent une signification propre qui n'est pas ambiguë et que, en particulier, l'utilisation de ces mots ne permet pas de retenir, à elle-seule, l'existence d'une distinction entre infractions graves et infractions moins graves. Cette conclusion est d'ailleurs renforcée par l'utilisation expresse à l'article 9(1) de la Convention de Tokyo des termes «infraction grave». La différence de rédaction entre ces deux dispositions permettrait donc également de soutenir que, en l'absence d'une mention expresse au caractère de gravité, l'article 1(1)(a) de la Convention de Tokyo doit être compris comme englobant toutes les infractions, même mineures.

Cela étant, l'article 1(1)(a) doit être lu en relation avec le paragraphe (b) de cette disposition. Celui-ci vise indifféremment les actes constituant ou non des infractions à condition cependant qu'ils puissent compromettre ou qu'ils compromettent la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord ou qu'ils compromettent le bon ordre et la discipline. En conséquence, si l'article 1(1)(a) de la Convention de Tokyo couvrirait toutes les infractions, même mineures, il aurait été inutile de prévoir qu'un acte constituant une infraction pourra tomber sous le coup du paragraphe (b). En revanche, si l'article 1(1)(a) ne s'applique qu'aux infractions présentant un certain degré de gravité, une infraction moins grave pourra tomber sous le coup du paragraphe (b) lorsque l'acte remplit les conditions supplémentaires énumérées dans cette disposition. Ainsi, en

⁸⁷ *Convention de Vienne sur le droit des traités*, 23 mai 1969, 1155 R.T.N.U. 354 (entrée en vigueur le 27 janvier 1980) art. 31-33.

reprenant l'exemple mentionné dans l'introduction ci-dessus, le fait de démonter un détecteur de fumée peut ne constituer qu'une infraction mineure de dommage à la propriété. Néanmoins, les conséquences possibles d'un tel acte, en particulier l'incapacité de détecter rapidement la naissance d'un feu, sont propres à mettre en danger la sécurité de l'aéronef, des personnes et des biens à bord. Un tel acte entrerait ainsi dans le champ d'application de la Convention de Tokyo par l'application de l'article 1(1)(b). Il nous paraît ainsi conforme au texte de la Convention, ainsi qu'à l'intention des auteurs de celle-ci, de limiter l'application de l'article 1(1)(a) aux infractions présentant un certain degré de gravité. Cependant, il n'en demeure pas moins que la notion de gravité de l'infraction pourra poser des problèmes d'application pratique dans la mesure où la Convention de Tokyo ne fournit pas de définition de l'infraction grave⁸⁸. Il sera dès lors nécessaire d'analyser cas par cas, en fonction de la loi pénale applicable au cas d'espèce, si la Convention de Tokyo trouve application et, dans l'affirmative, si l'acte incriminé tombe sous le coup de l'article 1(1)(a) ou 1(1)(b). L'article 1(1)(b) de la Convention de Tokyo étend le champ d'application de celle-ci puisqu'il prévoit que ladite Convention peut s'appliquer à certains «actes» préjudiciables à la sécurité de l'aéronef, des personnes ou des biens à bord ou du bon ordre et de la discipline, même si ces actes ne constituent pas une infraction⁸⁹. L'extension du champ d'application de la Convention de Tokyo, par le biais de cette disposition, visait à réaliser l'un des buts de ladite Convention, à savoir le maintien de la sécurité et du bon ordre à bord d'un avion⁹⁰. Les actes couverts par l'art. 1(1)(b) peuvent être divisés en trois catégories⁹¹ : a) les actes qui compromettent effectivement

⁸⁸ Voir notamment Matte, *supra* note 13 à la p. 342.

⁸⁹ R.-U., Commonwealth Secretariat, *International Conventions on the Safety of Civil Aviation*, (Explanatory Documentation), Londres, Commonwealth Secretariat Marlborough House, 1989 à la p. 7.

⁹⁰ A.I. Mendelsohn, «In-Flight Crime : The International and Domestic Picture under the Tokyo Convention» (1967) LIII Virginia L. Rev. 509 à la p. 522.

⁹¹ Richard, *supra* note 75 au n° 44.

la sécurité de l'aéronef, des personnes ou des biens à bord ; b) les actes qui sont de nature à compromettre la sécurité de ceux-ci, même si finalement la sécurité n'a pas été menacée ; c) les actes qui compromettent effectivement le bon ordre et la discipline à bord, le critère utilisé dans cette hypothèse étant purement objectif dans la mesure où il ne suffit pas de penser que le bon ordre et la discipline peuvent être compromis pour que la Convention de Tokyo s'applique. Contrairement aux conditions alternatives des deux premières hypothèses, tant le bon ordre que la discipline doivent être compromis pour que l'art. 1(1)(b) trouve application⁹². Ces deux notions étant très proches, il est difficile de penser que, dans le cas des passagers perturbateurs, le bon ordre à bord de l'avion pourra être compromis sans que le soit également la discipline, et inversement. On peut néanmoins imaginer le cas d'un passager qui, après que le commandant de l'aéronef a demandé aux passagers de regagner leur siège en prévision de la traversée d'une zone de turbulences, refuserait d'obtempérer immédiatement à cette instruction. Si ce passager, après avoir été prié une nouvelle fois par un membre de l'équipage de cabine de retourner à son siège, se conforme sans la moindre réticence à cette demande, l'on pourrait considérer que la discipline à bord de l'avion a été compromise mais que, en revanche, le bon ordre ne l'a pas été. En effet, en l'absence d'un comportement agressif dudit passager, le bon ordre à bord de l'avion ne sera nullement altéré et cette situation passera inaperçue pour la majorité, si ce n'est la totalité, des passagers et de l'équipage. Il est vrai que cet exemple est hautement théorique dans la mesure où un tel incident est réellement mineur et même, vraisemblablement, courant dans le transport aérien. Il est dès lors certain que l'attitude de ce passager n'entraînera aucune conséquence sur le plan légal et que la question de l'application de la Convention de Tokyo à ce type de comportement ne se posera même pas. Il est en revanche des cas

⁹² *Ibid.* au n° 44.3.

plus délicats à apprécier. En effet, comme le relève D.W. Nelms, si la violence physique envers un membre d'équipage tombe manifestement sous le coup de l'article 1 de la Convention de Tokyo, à partir de quel point le fait d'être agressif verbalement ou de refuser de se conformer à une instruction constitue-t-il un comportement compromettant le bon ordre et la discipline à bord⁹³? Il paraît évident qu'aucune réponse définitive, applicable à toutes les situations, ne peut être donnée à cette question et que la solution devra être trouvée dans l'analyse des faits de chaque cas particulier. Il nous semble cependant que des circonstances telles que le refus réitéré du passager d'obtempérer à une ou plusieurs instructions, l'obligation pour l'hôtesse ou le steward confronté à ce passager de devoir légitimement faire appel à un autre membre d'équipage ou les désagréments causés aux autres passagers du fait de ce comportement, constituent des éléments permettant de soutenir que le bon ordre et la discipline ont été compromis à bord de l'aéronef.

On rappellera également que le champ d'application matériel de la Convention de Tokyo est limité par son article 2 dans la mesure où celui-ci prohibe l'application de quelque mesure que ce soit, sous réserve des exigences de la sécurité de l'aéronef et des personnes ou des biens à bord, dans le cas d'infractions à des lois pénales de caractère politique ou fondées sur la discrimination raciale ou religieuse.

Il découle des développements qui précèdent que le champ d'application de la Convention de Tokyo est large⁹⁴ puisqu'elle vise non seulement certaines infractions, mais aussi les actes mentionnés à son article 1(1)(b). Ce vaste champ d'application se justifie par la nécessité de prévoir que les dispositions de la Convention de Tokyo, et particulièrement les articles 5 à 10, trouveront application dans toutes les situations où

⁹³ Nelms, *supra* note 25 à la p. 38.

⁹⁴ J. Balfour et O. Highley, «Disruptive Passengers : The Civil Aviation (Amendment) Act 1996 Strikes Back» (1997) XXII Air & Sp. L. 194 à la p. 195.

le commandant de bord doit intervenir pour sauvegarder la sécurité de l'aéronef, des passagers et de l'équipage ainsi que le bon ordre à bord :

[...] la Convention donne au commandant de bord le droit d'intervenir, chaque fois qu'il s'agit d'« actes » qui – sans constituer des infractions – peuvent compromettre la sécurité du vol. Il était nécessaire d'arriver à cette rédaction car le commandant de bord n'a pas le temps de consulter des codes pénaux avant d'intervenir (et encore les codes de quelle nation consulterait-il d'abord?), mais doit agir avec promptitude. C'est pourquoi n'importe quel acte qui lui semble, objectivement, dangereux pour la continuation du vol, doit représenter, pour lui, un élément suffisant d'intervention⁹⁵.

En guise de conclusion intermédiaire, force est de constater que la Convention de Tokyo peut trouver application dans le cadre des comportements perturbateurs. Il convient maintenant d'examiner si lesdits comportements peuvent également tomber sous le coup des dispositions des Conventions de La Haye et/ou de Montréal.

4.2. Le champ d'application matériel des Conventions de La Haye et de Montréal

Point n'est besoin de longs développements pour se convaincre que les comportements que peuvent adopter les passagers perturbateurs ne sont pas couverts par le champ d'application matériel de la Convention de La Haye. Celle-ci s'applique en effet à l'auteur, ou au complice, d'une capture illicite d'un aéronef telle que définie à l'article 1 de cette convention. En d'autres termes, la Convention de La Haye, contrairement à la Convention de Tokyo, traite spécifiquement de ce que l'on appelle en langage courant le détournement d'aéronef ou la piraterie aérienne et non pas des infractions ou de certains actes commis à bord en général⁹⁶. En particulier, l'article 1 de la Convention de La Haye ne peut pas s'appliquer dans le cas où un avion serait contraint d'être dérouté afin de débarquer un passager violent dans la mesure où, d'une part, le commandant de bord

⁹⁵ Matte, *supra* note 13 à la p. 334.

⁹⁶ L. Haecck, «Le droit international et le terrorisme aérien» (1988) XIII Ann. Air & Sp. L. 111 à la p. 118 ; J.-L. Magdelénat, «La nouvelle annexe 17, le dernier apport de l'aviation civile internationale pour la lutte contre le terrorisme» (1986) XI Ann. Air & Sp. L. 87 à la p. 89 ; voir aussi R.H. Mankiewicz, «The 1970 Hague Convention» (1971) XXXVII J. Air L. & Com. 195 à la p. 199.

est toujours maître de son aéronef et le passager ne s'est donc pas emparé dudit aéronef ou n'a pas exercé le contrôle sur celui-ci ; d'autre part, parce que les actes de violence de ce passager n'ont pas pour finalité de s'emparer illicitement de l'appareil. Il est certes possible d'envisager l'hypothèse dans laquelle un passager, par exemple en état d'ivresse, décide soudainement de tenter de détourner l'avion à bord duquel il se trouve. Le problème posé dans un tel cas nous apparaît être en premier lieu d'ordre terminologique : compte tenu de la difficulté de définir précisément la notion de «passager perturbateur», il ne sera pas aisé de décider à partir de quel point ledit passager passe du «statut» de passager perturbateur à celui de pirate aérien. Cela étant, si les menaces de ce passager peuvent être considérées comme sérieuses, ou qu'il s'empare effectivement de l'aéronef, il nous semble que son comportement devrait tomber sous le coup des dispositions de la Convention de La Haye, applicable en tant que *lex specialis*. Au surplus, compte tenu de la gravité extrême de cet acte, un tel passager ne devrait plus être considéré comme uniquement un «passager indiscipliné ou perturbateur» puisque cette notion fait traditionnellement référence à la commission d'infractions moins graves.

Le champ d'application matériel de la Convention de Montréal est défini par son article I qui caractérise différents comportements comme étant des infractions pénales. En particulier, constituent une telle infraction le fait d'accomplir un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef⁹⁷ ou le fait de causer à un aéronef des dommages qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol⁹⁸.

D'emblée, il convient de rappeler que :

[...] la raison d'être de la Convention de Montréal semble mieux illustrée si l'on prend en considération qu'une des lacunes les plus importantes des Conventions de

⁹⁷ Convention de Montréal, *supra* note 22 art. I(1)(a).

⁹⁸ *Ibid.* art. I(1)(b).

Tokyo et La Haye résidait dans le fait que la sécurité de l'aviation civile réclamait qu'on parvienne à arrêter, ou limiter, les sabotages contre des aéronefs [notes omises]⁹⁹.

Ainsi, selon N.M. Matte, «[l]a Convention de Montréal vise la protection de l'aviation civile et s'applique à tous les actes illicites pouvant lui porter atteinte»¹⁰⁰. Plus spécifiquement, la nature de l'infraction visée par cette convention est constituée par «les attaques contre et le sabotage d'avions et d'installations ou services de navigation aérienne»[notre traduction]¹⁰¹. Au surplus, c'est le lieu de rappeler que le concept de «sécurité de la navigation aérienne et du transport aérien» au sens du droit aérien unifié et des réglementations standardisées signifie essentiellement «l'absence, le souci d'éviter ou la prévention de dangers» pour les passagers, l'équipage, l'avion ou des parties tierces¹⁰². Si, lors de l'adoption de la Convention de Chicago, cette notion couvrait les dangers inhérents à l'aviation civile résultant de l'exploitation ou des caractéristiques physiques de celle-ci, ce concept recouvre également aujourd'hui les risques créés par l'être humain sous forme d'actes violents, agressifs et criminels tels que les détournements, les prises d'otages ou le sabotage d'avions ou d'installations de navigation aérienne¹⁰³. Comme le rappelle B. Cheng, fort heureusement aucune personne n'avait perdu la vie, à la fin des années soixante, du fait d'un détournement, mais plusieurs centaines en revanche avaient été tuées ensuite d'actes de sabotage contre l'aviation civile ; les pays les plus développés furent particulièrement encouragés à adopter un instrument international réprimant les actes de sabotage à la suite de deux actes de cette nature survenus en Europe le même jour, soit le 21 février 1970, causant

⁹⁹ Matte, *supra* note 13 à la p. 367.

¹⁰⁰ *Ibid.* à la p. 369.

¹⁰¹ B. Cheng, «International Legal Instruments to Safeguard International Air Transport : The Conventions of Tokyo, The Hague, Montreal, and a New Instrument Concerning Unlawful Violence at International Airports», *International Conference on Aviation Security : How to Safeguard International Air Transport ?*, La Haye, 22 janvier 1987 *Conference Proceedings International Institute of Air and Space Law University of Leyden* 23 à la p. 36.

¹⁰² Milde, *supra* note 20 à la p. 142.

¹⁰³ *Ibid.*

la mort de quarante-sept personnes¹⁰⁴. Il avait été espéré que l'infraction de sabotage pourrait être simplement incorporée dans la Convention de La Haye, mais, compte tenu du temps supplémentaire qu'aurait nécessité une telle adjonction, il fut craint que la volonté politique nécessaire à l'adoption de cette convention ne disparaisse¹⁰⁵. Ces circonstances expliquent donc l'existence de deux traités pratiquement identiques, à l'exception des dispositions définissant les infractions réprimées par ces conventions, la Convention de La Haye s'attachant essentiellement aux détournements d'avions et la Convention de Montréal venant la compléter en étendant les mesures envisagées à des actes tels que le sabotage¹⁰⁶.

Cela étant rappelé, se pose la question de savoir si l'article 1(1)(a) de la Convention de Montréal pourrait trouver application dans le cas où, par exemple, un passager frappe violemment l'un des pilotes, le rendant incapable d'exercer sa fonction et donc mettant en danger la sécurité du vol ou si un passager, détruisant un détecteur de fumée ou brisant un hublot, cause un dommage à l'aéronef qui est de nature à compromettre sa sécurité en vol au sens de l'article 1(1)(b) de ladite Convention. A notre connaissance, ces dispositions n'ont jamais été appliquées par une autorité judiciaire à un incident semblable et les auteurs qui se sont penchés sur le problème des passagers perturbateurs n'ont pas non plus envisagé l'application desdites dispositions à ce genre de comportements. Il nous semble que si, selon une lecture littérale de ces dispositions, il peut être séduisant de conclure que celles-ci peuvent s'appliquer à ce type d'incidents, l'application de l'article 1(1)(a) ou (b) de la Convention de Montréal à ces comportements, compte tenu de la ratio legis rappelée ci-dessus de cette convention, constituerait toutefois une extension exagérée du champ d'application matériel de ladite Convention. Il ne faut en effet pas perdre de vue que la Convention de Montréal, à

¹⁰⁴ Cheng, *supra* note 101 à la p. 36.

¹⁰⁵ *Ibid.* ; Milde, *supra* note 20 à la p. 149.

l'instar de la Convention de La Haye, tend à la répression d'infractions d'une gravité particulière, à savoir la mise en danger intentionnelle de la sécurité de l'aviation par des actes tels que le sabotage. S'il est vrai que certains comportements perturbateurs peuvent avoir des incidences importantes sur la sécurité de l'aviation, il n'en demeure pas moins que le passager perturbateur n'agit pas dans le but de porter atteinte à cette sécurité. Les conséquences «secondaires» des actes de ce passager n'entrent dès lors pas, à notre sens, dans les prévisions des dispositions de la Convention de Montréal, et l'application de celle-ci à ces comportements ne correspondrait ainsi ni au but ni à l'esprit de ce traité.

Force est dès lors de constater que, au regard des conventions internationales relatives à la sécurité de l'aviation, les agissements des passagers perturbateurs doivent être analysés à la lumière de la Convention de Tokyo. Cette conclusion nous conduit à examiner à présent le problème central de la compétence des Etats pour poursuivre les passagers perturbateurs. Avant d'examiner spécifiquement la solution retenue par la Convention de Tokyo, il convient de s'arrêter brièvement, d'une part, sur les principes appliqués par les Etats pour fonder leur compétence en matière pénale, d'autre part, sur les théories applicables à cette question au regard des particularités de l'aviation.

¹⁰⁶ Cheng, *supra* note 101 à la p. 36 ; Magdelénat, *supra* note 96 à la p. 89.

4.3. La compétence en matière pénale

4.3.1. Les principes applicables à la détermination de la compétence en matière pénale en général

A titre liminaire, on rappellera que, dans le cadre de la répression des infractions, la compétence juridictionnelle¹⁰⁷ peut être définie comme le pouvoir en vertu duquel un Etat soumet certains faits à sa juridiction pénale¹⁰⁸.

Chaque Etat est bien entendu libre de définir les principes applicables et souhaitables pour déterminer sa compétence. La doctrine considère qu'il existe traditionnellement, tant au niveau des législations nationales qu'à celui du droit international, cinq principes sur lesquels les Etats fondent leur compétence¹⁰⁹. Les législations nationales contiennent généralement plusieurs de ces principes pouvant être appliqués de manière alternative pour établir la compétence de l'Etat concerné. Ces cinq principes sont les suivants :

- 1) Le principe de la territorialité selon lequel la compétence est déterminée par référence au lieu où l'infraction a été commise. Ce principe, universellement reconnu, constitue en réalité une conséquence de la règle de droit international coutumier selon laquelle chaque Etat possède une souveraineté complète et exclusive sur son territoire et sur son espace aérien¹¹⁰. Il est également généralement admis que la compétence, fondée sur ce principe, s'étend aux actes commis hors du territoire d'un Etat mais qui produisent un effet sur ledit territoire¹¹¹.
- 2) Le principe de la nationalité, également appelé principe de la personnalité active. Dans ce cas, l'Etat compétent est celui dont l'auteur de l'infraction possède la nationalité. Contrairement au principe de la territorialité, conséquence de la

¹⁰⁷ Ci-après : la compétence.

¹⁰⁸ Richard, *supra* note 75 au n° 82.

¹⁰⁹ Voir notamment Mendelsohn, *supra* note 90 aux pp. 511-12 ; Richard, *supra* note 75 au n° 85.

¹¹⁰ Voir notamment article 1 de la Convention de Chicago, *supra* note 20 ; Shubber, *supra* note 80 à la p. 50.

¹¹¹ Mendelsohn, *supra* note 90 à la p. 511.

souveraineté d'un Etat sur son territoire et son espace aérien, le principe de la nationalité n'est applicable que dans la mesure où la loi le prévoit expressément¹¹².

- 3) Le principe de la réalité, ou principe de protection, selon lequel un Etat est compétent pour poursuivre une infraction, quel que soit le lieu de sa commission, si celle-ci menace la sécurité, l'intégrité territoriale, l'indépendance politique ou d'autres intérêts nationaux dudit Etat.
- 4) Le principe de l'universalité. Dans cette hypothèse, tout Etat acceptant une telle compétence est légitimé à poursuivre l'auteur d'un crime ou d'un délit lorsque ledit auteur se trouve sur son territoire, et ce quel que soit le lieu de commission de l'infraction. La compétence est ici justifiée par la nature particulièrement répréhensible de l'acte commis. Dans le domaine du droit international aérien, on pensera naturellement aux dispositions de la Convention de La Haye¹¹³ et de la Convention de Montréal¹¹⁴.
- 5) Le principe de la personnalité passive selon lequel la compétence est déterminée par la nationalité de la victime de l'infraction. Cette théorie n'est généralement pas acceptée par les pays dont le système juridique est fondé sur la «common law»¹¹⁵.

4.3.2. Les théories relatives à la détermination de la compétence des Etats pour poursuivre les infractions commises à bord des aéronefs

Compte tenu du caractère international de l'aviation et du droit aérien, les juristes se sont intéressés depuis le début de ce siècle à la question spécifique de savoir comment

¹¹² F. Schaerer, «Les infractions commises à bord des aéronefs et leurs conséquences» (1957) 27 Rev. I.D.P. 446 à la p. 461.

¹¹³ Article 4(2), *supra* note 22.

¹¹⁴ Article 5(2), *supra* note 22.

¹¹⁵ D.M. Fiorita, «Aviation Security : Have All the Questions Been Answered ?» (1995) XX-II Ann. Air & Sp. L. 69 à la p. 71 ; Mendelsohn, *supra* note 90 à la p. 512.

déterminer la compétence d'un Etat pour poursuivre les infractions commises à bord des aéronefs¹¹⁶. L'on peut dégager cinq théories des études ainsi réalisées¹¹⁷.

- 1) La théorie territoriale, qui correspond au principe de la territorialité mentionné ci-dessus, et selon laquelle l'Etat survolé lors de la commission de l'infraction est compétent pour poursuivre l'auteur de celle-ci. Cette théorie présente plusieurs faiblesses. Il peut en effet parfois être difficile, voire impossible, de déterminer précisément le lieu de commission de l'infraction¹¹⁸ ; l'Etat survolé lors de la commission de l'infraction, particulièrement dans le cas des vols long courrier, peut n'avoir aucun lien ou aucun intérêt avec le transporteur aérien, l'auteur ou la victime¹¹⁹ ; enfin, en application de cette seule théorie, aucun Etat ne serait compétent pour poursuivre une infraction commise alors que l'aéronef survole la haute mer ou des régions dont le territoire ne fait partie d'aucun Etat¹²⁰.
- 2) La théorie nationale selon laquelle l'Etat compétent est celui dans lequel est immatriculé l'avion à bord duquel l'infraction est commise¹²¹. Cette théorie contient également plusieurs faiblesses, en particulier le fait qu'elle ne tienne pas compte d'éventuels intérêts légitimes de l'Etat survolé à exercer sa compétence pénale¹²², le fait que le lien unissant l'Etat d'immatriculation à un avion se trouvant à des milliers de kilomètres de celui-ci, avec des passagers d'une autre nationalité, soit

¹¹⁶ Voir notamment I.H.Ph Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, 6^e éd., La Haye, Kluwer Law Int., 1997 à la p. 201 ; Mendelsohn, *supra* note 90 à la p. 513.

¹¹⁷ Diederiks-Verschoor, *supra* note 116 à la p. 202.

¹¹⁸ *Ibid.*

¹¹⁹ Mendelsohn, *supra* note 90 à la p. 514.

¹²⁰ Voir notamment Matte, *supra* note 13 aux pp. 324-25 citant la célèbre affaire *Cordova*, *supra* note 12.

¹²¹ Cette théorie se fonde sur l'article 17 de la Convention de Chicago, *supra* note 20, selon lequel «[l]es aéronefs ont la nationalité de l'Etat dans lequel ils sont immatriculés».

¹²² Voir notamment Mendelsohn, *supra* note 90 à la p. 513.

extrêmement mince¹²³ ou encore la difficulté pour cet Etat d'exercer effectivement sa compétence en matière pénale¹²⁴.

- 3) La théorie mixte : en sus de la compétence fondée sur la théorie de la nationalité, la compétence est concurremment donnée à l'Etat survolé lors de la commission de l'infraction si celle-ci menace la sécurité ou l'ordre public dudit Etat ou, de manière générale, affecte cet Etat. Cette théorie se retrouve également dans la Convention de Tokyo¹²⁵.
- 4) La théorie selon laquelle le lieu de décollage de l'aéronef détermine l'Etat compétent.
- 5) La théorie qui veut que soit compétent l'Etat sur le territoire duquel l'aéronef atterrit en premier après la commission de l'infraction.

Cela étant rappelé, il convient maintenant d'examiner la solution retenue par la Convention de Tokyo.

4.3.3. La compétence en matière pénale selon la Convention de Tokyo

Comme le souligne le professeur Milde, si la Convention de Tokyo ne traite pas d'infractions spécifiques, sa contribution au droit international réside notamment dans l'établissement de la compétence en matière pénale de l'Etat d'immatriculation sur les infractions commises à bord d'un avion en vol¹²⁶. Cette convention vise ainsi, en particulier, à réaliser une unification du droit dans ce domaine et à encourager les Etats à exercer leur compétence sur les infractions commises à bord des avions immatriculés dans lesdits Etats¹²⁷. Plus spécifiquement, la question de la compétence est régie par le

¹²³ Voir notamment J. Fenston et H. De Saussure, «Conflict in the Competence and Jurisdiction of Courts of Different States to Deal with Crimes Committed on Board Aircraft and the Persons Involved Therein» (1952) 1 R.D. McGill 66 à la p. 86.

¹²⁴ *Ibid.*

¹²⁵ Article 4 (a) et (c), *supra* note 22.

¹²⁶ *Supra* note 20 à la p. 147.

¹²⁷ Boyle et Pulsifer, *supra* note 86 à la p. 306 ; Ginger, *supra* note 62 à la p. 107.

Titre II, articles 3 et 4, de la Convention de Tokyo. L'article 3(1) consacre expressément le principe selon lequel l'Etat d'immatriculation de l'aéronef a compétence pour connaître des infractions et autres actes commis à bord. L'Etat d'immatriculation de l'aéronef est ainsi toujours compétent pour connaître de ces infractions et actes, soit en vertu du principe de la territorialité lorsque le comportement incriminé est adopté alors que l'aéronef se trouve dans l'espace aérien de cet Etat, soit en application de la Convention de Tokyo lorsque l'aéronef se trouve ailleurs¹²⁸. L'article 3(2) de la Convention de Tokyo prévoit que «[t]out Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence, en sa qualité d'Etat d'immatriculation, aux fins de connaître des infractions commises à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation». Tout Etat contractant, pour lequel la ratification de la Convention ne suffit pas à rendre ce principe effectif sur le plan interne, s'engage ainsi à promulguer ledit principe de la manière législative adéquate, si tel n'était pas déjà le cas¹²⁹. Si cette obligation est impérative¹³⁰, cette disposition ne signifie cependant pas que chaque Etat contractant doit rendre applicable son code pénal en entier aux actes commis dans les aéronefs inscrits sur son registre, mais qu'il peut librement déterminer quelles infractions doivent être punies lorsqu'elles ont été commises à bord desdits aéronefs¹³¹. L'une des questions fréquemment soulevée en relation avec la compétence pénale de l'Etat d'immatriculation est celle de savoir si l'exercice effectif de cette compétence est obligatoire ou non. Il est majoritairement admis que les Etats contractants n'assument aucune obligation d'exercer effectivement cette compétence et restent donc entièrement libres d'intervenir ou non, même dans l'hypothèse où l'acte incriminé constitue une

¹²⁸ Fiorita, *supra* note 115 à la p. 75.

¹²⁹ Richard, *supra* note 75 au n° 163.

¹³⁰ *Ibid.* ; Boyle et Pulsifer, *supra* note 86 à la p. 336 ; Commonwealth Secretariat, *supra* note 89 à la p. 8.

¹³¹ Mendelsohn, *supra* note 90 à la p. 515.

infraction selon leur loi interne¹³². L'opinion contraire est extrêmement rare et semble se fonder sur le fait que l'art. 3(2) de la Convention de Tokyo ne parle que des «infractions» sans mentionner les autres «actes»¹³³. Nous nous rallions à l'opinion majoritaire, que ce soit en raison du texte de cette disposition qui ne parle que des mesures nécessaires pour «établir» la compétence, des travaux préparatoires au cours desquels les représentants des Etats ont clairement indiqué que ceux-ci entendaient conserver un pouvoir discrétionnaire dans la décision d'exercer ou non cette compétence¹³⁴ et, à titre subsidiaire, de la comparaison avec les articles 7 de la Convention de La Haye et de la Convention de Montréal qui obligent les Etats contractants à exercer leur compétence s'ils n'extradent pas l'auteur de l'infraction. L'article 3(3) de la Convention de Tokyo précise que celle-ci «[...] n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales». Si, pour I.H.Ph Diederiks-Verschoor, cette disposition signifie que les règles de compétence contenues dans la Convention de Tokyo ont une nature subsidiaire¹³⁵, il est généralement admis que, lors de la rédaction de la Convention, les Etats ont exclu le système de priorité juridique dans le domaine de la compétence, et ce au profit d'un système de compétences concurrentes¹³⁶. En pratique, comme le relève P. Richard, l'Etat d'atterrissage disposera d'une priorité de fait s'il est compétent en vertu de la Convention de Tokyo et ce seront les traités d'extradition auxquels il est partie qui permettront de résoudre les éventuels conflits positifs de compétence¹³⁷. Enfin, il convient de rappeler que l'article 4 de la Convention de Tokyo limite néanmoins

¹³² Richard, *supra* note 75 au n° 164 ; Milde, *supra* note 20 à la p. 147 ; Mendelsohn, *supra* note 90 à la p. 516 ; Shubber, *supra* note 80 à la p. 70 ; van den Wyngaert, *supra* note 79 à la p. 142.

¹³³ Shawcross, C.N. et Beaumont, K.M., *Air Law*, feuilles mobiles, Londres, Butterworths, 1991 à la p. VIII/2 : «The state of registration of the aircraft *must* exercise jurisdiction in respect of offences committed on board, and *may* do so in the case of acts affecting the safety of the aircraft[...]» [nos italiques].

¹³⁴ Voir notamment Shubber, *supra* note 80 aux pp. 67-71.

¹³⁵ *Supra* note 116 à la p. 205.

¹³⁶ Voir notamment Matte, *supra* note 13 à la p. 337 ; Richard, *supra* note 75 au n° 191 ; *contra* Shubber, *supra* note 80 aux pp. 61-64.

l'exercice de la compétence pénale des Etats contractants en ce sens que ces derniers ne peuvent gêner l'exploitation d'un aéronef en vol en vue d'exercer ladite compétence que dans les cas énumérés de manière exhaustive par cette disposition¹³⁸.

Cela étant, et en particulier au regard du phénomène des passagers perturbateurs, la solution retenue par la Convention de Tokyo présente plusieurs faiblesses et fait naître divers problèmes pratiques sur lesquels il importe de s'arrêter.

4.4. L'application de la Convention de Tokyo aux passagers perturbateurs

Le problème des passagers perturbateurs, au regard des dispositions de la Convention de Tokyo, peut maintenant être examiné à la lumière des trois éléments suivants: a) le type de comportement adopté, b) la compétence pénale et c) les pouvoirs du commandant d'aéronef et des autres personnes.

4.4.1. La sanction pénale des comportements perturbateurs

Comme nous l'avons vu ci-dessus¹³⁹, la Convention de Tokyo ne définit pas d'infractions spécifiques. En vertu du principe «nullum crimen, nulla poena sine lege»¹⁴⁰, la condamnation d'un passager perturbateur ne peut se fonder que sur la violation d'une infraction expressément prévue par la loi pénale applicable. Bien évidemment, et pour la même raison, un comportement perturbateur qui tombe sous le coup de la Convention de Tokyo en vertu de l'article 1(1)(b), mais qui ne constitue pas une infraction, ne saurait entraîner une sanction pénale.

¹³⁷ *Supra* note 75 au n° 192.

¹³⁸ Milde, *supra* note 20 à la p. 247 relève que cette disposition semble déroger aux règles générales contenues aux articles 11-13 de la Convention de Chicago selon lesquels un avion étranger est soumis aux lois et à la juridiction de l'Etat dans lequel il se trouve.

¹³⁹ Chapitre 4.1.

¹⁴⁰ Voir notamment *Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales*, 4 novembre 1950, 213 R.T.N.U. 221, S.T.E. 5 (entrée en vigueur le 3 septembre 1953) dont l'article 7 garantit ce principe en prévoyant que «[n]ul ne peut être condamné pour une action ou une omission qui, au moment où elle a été commise, ne constituait pas une infraction d'après le droit national ou international. De même il n'est infligé aucune peine plus forte que celle qui était applicable au moment où l'infraction a été commise».

Dès lors, si certains actes, tels que le fait de frapper un membre d'équipage ou un autre passager, constituent généralement une infraction selon les lois pénales nationales, d'autres comportements tels que le fait de fumer à bord malgré une interdiction, le fait d'adopter une attitude abusive envers les membres d'équipage, le fait d'être ivre à bord et irrespectueux avec le personnel de cabine, voire le fait de tenter d'ouvrir en vol une porte extérieure de l'avion, peuvent ne pas être appréhendés par les lois pénales applicables. C'est dire que, quand bien même les dispositions de la Convention de Tokyo pourraient s'appliquer à ce genre de comportements parce qu'ils compromettent le bon ordre et la discipline à bord, l'auteur de ces actes serait néanmoins assuré de rester impuni, et ce quel que soit le degré de gravité de ses agissements et des effets que ceux-ci auront pu avoir sur les personnes à bord de l'aéronef.

Force est dès lors de constater que, même si le fait d'édicter de nouvelles normes pénales ne peut en soi être le remède miracle, la prévention effective des comportements qui compromettent le bon ordre à bord d'un avion, voire mettent en danger la sécurité de l'aviation, implique que ceux-ci puissent être sanctionnés pénalement. Dans la mesure où la Convention de Tokyo laisse les Etats contractants libres de décider quels actes constituent des infractions selon leurs lois pénales, il importe que lesdits Etats, s'ils désirent combattre le phénomène des passagers perturbateurs, édictent les dispositions nécessaires pour ériger en infraction les comportements non couverts par leurs lois pénales. A cet égard, il convient de relever que le Groupe d'étude OACI a recommandé, au terme de sa première réunion, que :

1. [...] a list of specific offences for inclusion in national domestic law be drafted and consideration be given as to whether criminal or civil offences should be distinguished which would permit the effective prosecution or sanctioning of offenders ;
2. [...] the list of offences could include, *inter alia*, provisions to deal with :
 - assault, intimidation or threat with regard to members of the crew or interference with the duties of the crew ;
 - refusal to follow instructions of members of the crew ;

- assault, intimidation or threat with regard to other passengers, thereby endangering safety or disturbing good order on board the aircraft ;
 - malicious destruction of property, thereby endangering safety or disturbing good order on board the aircraft.
- and other appropriate provisions, and that this matter be further studied¹⁴¹.

On peut, à ce stade déjà, relever que les Etats-Unis ont depuis de nombreuses années édicté et appliqué une disposition visant à punir le fait d'interférer avec les devoirs des membres d'équipage et qui stipule notamment que

[a]n individual on an aircraft in the special aircraft jurisdiction of the United States who, by assaulting or intimidating a flight crew member or flight attendant of the aircraft, interferes with the performance of the duties of the member or attendant or lessens the ability of the member or attendant to perform those duties, shall be fined under title 18, imprisoned for not more than 20 years, or both¹⁴².

La possibilité de réprimer les agissements des passagers perturbateurs sur la base de dispositions pénales constitue ainsi l'un des éléments souhaitables, et vraisemblablement nécessaire, en vue de prévenir efficacement l'adoption de tels comportements. Cela étant, le deuxième aspect déterminant dans cette optique a trait à la compétence pénale des Etats.

4.4.2. La compétence pénale des Etats contractants pour réprimer les passagers perturbateurs

A titre liminaire, l'on rappellera d'une part que, en application de la Convention de Tokyo, seul l'Etat d'immatriculation de l'aéronef est tenu de prendre les mesures nécessaires en vue d'établir sa compétence sur les infractions commises à bord dudit aéronef, d'autre part, qu'aucun Etat contractant, pas même l'Etat d'immatriculation, n'assume l'obligation de poursuivre le passager perturbateur ayant commis une

¹⁴¹ *Progress Report*, *supra* note 18 à l'annexe C, p. 1.

¹⁴² *Federal Aviation Act*, 49 U.S.C. § 46504 (1994 et West Supp. 1997).

infraction à bord d'un aéronef, c'est à dire de soumettre l'affaire à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale¹⁴³.

La solution fournie par la Convention de Tokyo possède des faiblesses juridiques importantes sur lesquelles il convient de s'arrêter.

En premier lieu, comme cela a déjà été relevé ci-dessus¹⁴⁴, l'Etat d'immatriculation peut n'avoir qu'un intérêt minime à la poursuite de l'infraction compte tenu du lieu de commission de l'infraction, du lieu où se trouve l'auteur après ladite commission et de la nationalité de celui-ci ou de la victime.

Cette absence d'intérêt de l'Etat d'immatriculation à la poursuite de l'auteur d'une infraction commise à bord d'un aéronef inscrit sur son registre est encore plus manifeste de nos jours. En effet, si, lors de la rédaction de la Convention de Tokyo, la nationalité de l'aéronef pouvait représenter un lien important avec l'Etat d'immatriculation en ce sens que la plupart des avions commerciaux inscrits sur le registre d'un Etat donné effectuaient des vols à partir de et vers cet Etat, ce lien a été considérablement amoindri au regard de la réalité économique actuelle dans laquelle beaucoup d'avions sont immatriculés dans un Etat mais sont exploités par une société dont le siège social se trouve dans un autre Etat¹⁴⁵. Tel est le cas en particulier lorsqu'un avion est exploité sur la base d'un contrat de location ou contrat de leasing¹⁴⁶, d'un contrat d'affrètement ou «charter»¹⁴⁷ ou du contrat connu sous le nom anglais d'«interchange»¹⁴⁸. Ainsi, par exemple, un avion immatriculé dans l'Etat A peut être exploité par une société dont le siège social se trouve dans l'Etat B sur la base d'un contrat de location coque nue, c'est-à-dire la location de l'aéronef sans que le bailleur ne fournisse, directement ou

¹⁴³ Voir articles 7 des Conventions de La Haye et de Montréal, *supra* note 22.

¹⁴⁴ *Supra* note 123 et le texte correspondant.

¹⁴⁵ Milde, *supra* note 20 à la p. 147.

¹⁴⁶ Pour une définition des différents types de contrats de leasing, voir notamment D.H. Bunker, *The Law of Aerospace Finance in Canada*, Montréal, Université McGill, 1988 aux pp. 33-57.

¹⁴⁷ Pour une définition : Shubber, *supra* note 80 à la p. 131.

indirectement, l'équipage nécessaire pour exploiter ledit avion¹⁴⁹. Il n'est pas extraordinaire, au surplus, que l'Etat B soit géographiquement éloigné de l'Etat A et que la société exploitante utilise l'avion ainsi loué pour effectuer des liaisons aériennes avec un Etat tiers. Dans l'hypothèse où un passager perturbateur commet une infraction à bord de cet avion alors que celui-ci survole la haute mer et si aucune des hypothèses envisagées par l'article 4 de la Convention de Tokyo n'est réalisée, seul l'Etat A aura compétence pour exercer l'action pénale envers ledit passager¹⁵⁰. Dans un tel cas, il est facile d'imaginer que l'Etat A peut être enclin à ne pas vouloir exercer sa compétence pénale compte tenu de l'absence d'intérêt à engager une telle poursuite, des difficultés pratiques résultant de l'éloignement géographique de l'auteur, voire de l'absence de gravité de l'infraction commise, même si celle-ci a profondément compromis le bon ordre et la discipline à bord de l'aéronef. En d'autres termes, dans un tel cas, le passager perturbateur est quasiment assuré de demeurer impuni, ce qui, il faut bien l'admettre, n'est pas satisfaisant.

Dès lors, pour remédier à ce problème, il serait souhaitable, à tout le moins, que les Etats contractants prennent des mesures législatives en vue d'ajouter une compétence pénale spécifique applicable à cette situation, quitte à ne la prévoir que subsidiairement¹⁵¹. Il convient d'ailleurs de souligner qu'une telle compétence a été conférée par les articles 4(1)(c) de la Convention de La Haye et 5(1)(d) de la Convention de Montréal aux Etats parties à ces traités.

En deuxième lieu, dans la mesure où la Convention de Tokyo n'oblige pas les Etats contractants à établir leur compétence sur les infractions commises à bord d'un avion

¹⁴⁸ *Ibid.*

¹⁴⁹ Contrat dénommé en anglais «dry lease», voir Bunker, *supra* note 146 à la p. 39.

¹⁵⁰ Pour un exemple basé sur des Etats réels, voir Shubber, *supra* note 80 à la p. 132.

¹⁵¹ Richard, *supra* note 75 au n° 234.

immatriculé à l'étranger¹⁵², l'Etat d'atterrissage peut ne pas avoir compétence pour poursuivre le passager perturbateur soit si les lois nationales de cet Etat ne lui accordent pas de compétence extraterritoriale, soit si les hypothèses envisagées par ces lois, en vue de lui conférer une telle compétence, ne sont pas réalisées¹⁵³. Ainsi, par exemple, si dans un avion immatriculé dans un Etat A, un passager de nationalité B frappe une hôtesse alors que l'avion se trouve au-dessus du territoire de l'Etat C ou de la haute mer. l'Etat D, dont la compétence pénale serait fondée exclusivement sur les principes de la territorialité et de la personnalité active, ne sera pas compétent pour poursuivre ledit passager, même si celui-ci est remis aux autorités compétentes de l'Etat D après l'atterrissage.

Certes, l'article 13(2) de la Convention de Tokyo prévoit que «[...] tout Etat contractant assure la détention ou prend toutes autres mesures en vue d'assurer la présence de toute personne [...] qui lui a été remise [...]». Cette disposition appelle néanmoins deux remarques : premièrement, ces mesures ne seront prises par l'Etat que s'il «[...] estime que les circonstances le justifient [...]». En d'autres termes, l'Etat concerné est entièrement libre de décider s'il y a lieu d'arrêter l'auteur et d'en assurer la détention. L'article 13(2) de la Convention de Tokyo n'impose donc pas réellement d'obligation aux Etats contractants¹⁵⁴. Deuxièmement, le pouvoir conféré par cette disposition est limité aux cas où l'auteur de l'infraction a été «remis», au sens de l'article 9(1) de la Convention de Tokyo, aux autorités compétentes de l'Etat concerné. Or, une telle remise n'est autorisée par cette disposition qu'à la condition que l'acte commis à bord de l'aéronef constitue, selon le commandant, une «infraction grave». Dès lors, tout en conservant à l'esprit la difficulté de définir ce qu'est une infraction grave, la commission d'une infraction qui ne revêt pas ce caractère de gravité mais qui, le cas

¹⁵² Voir notamment Reiss, *supra* note 19 à la p. 14.

¹⁵³ Haeck, *supra* 96 à la p. 117.

échéant, aura compromis le bon ordre et la discipline à bord ou dont les conséquences auront compromis la sécurité de l'aéronef, ne sera pas suffisante pour légitimer un Etat à ordonner la détention de l'auteur de ladite infraction.

C'est également le lieu de relever que la Convention de Tokyo n'impose pas aux Etats contractants l'obligation d'extrader l'auteur d'une infraction, que celle-ci soit grave ou non¹⁵⁵.

Il découle des développements qui précèdent que la solution adoptée par la Convention de Tokyo en ce qui a trait à la compétence fait naître diverses difficultés pour lutter efficacement sur le plan pénal contre les passagers perturbateurs et que ladite Convention semble ne pas être adaptée à la réalité économique actuelle. Comme le relève R.I.R. Abeyratne, «[t]he element of nationality underlines the parochial nature of the treatment of the offence and the obstinate refusal of the international community to infuse a universality to the treatment of the offence»¹⁵⁶. En cela, cet auteur semble faire écho à J. Fenston qui, plus de quarante ans auparavant, formulait le vœu suivant : «[l]et the world accept the proposition that a *crime de droit commun* committed on board aircraft in flight, anywhere, is an international crime, and that each civilized nation is charged with the duty and responsibility to suppress and punish the same»¹⁵⁷.

Il faut donc espérer que la prise de conscience grandissante du danger que représente le phénomène des passagers perturbateurs incitera les Etats à prendre les mesures qui s'imposent en vue de faciliter la poursuite pénale desdits passagers.

¹⁵⁴ van den Wyngaert, *supra* note 79 à la p. 144.

¹⁵⁵ Article 16(2) Convention de Tokyo, *supra* note 22, Balfour et Highley, *supra* note 94 à la p. 195.

¹⁵⁶ *Supra* note 8 à la p. 270.

¹⁵⁷ *Supra* note 123 à la p. 81.

4.4.3. Les pouvoirs du commandant et des autres personnes présentes à bord de l'aéronef face aux passagers perturbateurs

On rappellera à titre liminaire que l'un des buts fondamentaux de la Convention de Tokyo était de clarifier les pouvoirs et l'autorité du commandant¹⁵⁸. L'article 6(1) de la Convention de Tokyo autorise ainsi, à certaines conditions, le commandant à prendre les «[...] mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte[...]» qui sont nécessaires aux objectifs énumérés de manière exhaustive aux lettres (a)-(c) de cette disposition. Il convient donc de souligner que seul le commandant détient l'autorité pour ordonner de telles mesures¹⁵⁹, même si, en vertu de l'article 6(2), il peut requérir l'assistance des membres d'équipage et, sans cependant pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers. Il faut également rappeler que la Convention de Tokyo confère ce droit au commandant en particulier chaque fois qu'un passager commet un «acte», remplissant les conditions de l'article 1(1)(b), même si celui-ci ne constitue pas une infraction¹⁶⁰. Si le commandant possède une liberté absolue pour choisir le moment de son intervention¹⁶¹, il ne peut en revanche que prendre les mesures qui sont nécessaires et raisonnables¹⁶². Le caractère de nécessité de la mesure envisagée doit non seulement s'apprécier au regard de l'un des objectifs prévus par l'article 6(1)(a)-(c) de la Convention de Tokyo, mais également en se plaçant au moment où le commandant a agi, soit à un instant où la décision pouvait apparaître comme nécessaire au regard des éléments dont disposait le commandant, même si, a posteriori, la mesure prise peut être jugée comme non nécessaire¹⁶³. Selon P. Richard, seule une faute d'appréciation inexcusable malgré l'ensemble des circonstances pourra être reprochée au

¹⁵⁸ Voir Ginger, *supra* note 62 à la p. 107.

¹⁵⁹ Voir notamment E.A. Overby, «Restraining Passengers on International Flights» [1995] Lawyer Pilot's Bar Association Journal 40.

¹⁶⁰ *Supra* note 95 et le texte correspondant.

¹⁶¹ Voir Matte, *supra* note 13 à la p. 340.

¹⁶² Voir notamment Richard, *supra* note 75 au n° 279.

commandant¹⁶⁴. L'exigence du caractère raisonnable contient le principe selon lequel les mesures prises doivent être proportionnées tant à la cause qui les aura fait naître qu'aux objectifs qu'elles visent¹⁶⁵. C'est ainsi que, avant d'imposer des mesures de contrainte ou de dérouter l'avion en vue de débarquer le passager perturbateur, le commandant devrait user de son autorité par des moyens moins radicaux comme, par exemple, le fait de se rendre personnellement vers le passager afin d'user de son autorité pour le mettre formellement en garde contre les conséquences possibles de son comportement¹⁶⁶. En conséquence, l'utilisation de menottes à l'encontre d'un passager perturbateur doit être envisagée uniquement comme ultima ratio et à la seule condition que le comportement de ce passager présente un danger pour la sécurité de l'aéronef, de l'équipage ou des passagers¹⁶⁷.

L'intervention des membres de l'équipage, qui peut être requise par le commandant, et celle des passagers, qui ne peut pas être exigée, doivent se limiter à l'application des mesures de contrainte décidées par le commandant¹⁶⁸. La question du caractère raisonnable d'une mesure prise par un passager envers un autre passager récalcitrant a été abordée dans une affaire *Levy c. American Airlines*¹⁶⁹. Très brièvement résumés, les faits à la base de cette affaire sont les suivants : Chaim Levy se trouvait à bord d'un vol Le Caire – Zurich de la compagnie Swissair. Levy avait été extradé d'Egypte en direction des Etats-Unis et était accompagné de deux agents de la Drug Enforcement Administration américaine qui étaient chargés de le conduire à sa destination finale, New York. Au cours de ce vol, Levy se montra particulièrement récalcitrant de telle sorte que les agents américains furent contraints de le maîtriser en le couchant sur le sol

¹⁶³ *Ibid.* au n° 284.

¹⁶⁴ *Ibid.* au n° 277.

¹⁶⁵ *Ibid.* au n° 286.

¹⁶⁶ Pour un plus grand nombre de mesures envisageables, voir Overby, *supra* note 159 à la p. 41.

¹⁶⁷ Voir Prew, *supra* note 4 à la p. 6.

¹⁶⁸ Article 6(2)1^{ère} phrase de la Convention de Tokyo, *supra* note 22.

de la cabine. L'un des agents pria alors une hôtesse de s'enquérir de la présence éventuelle à bord d'un médecin. Le Dr Irma Jousela se présenta ensuite de l'appel effectué par un membre d'équipage. Elle examina Levy et demanda qu'on lui apporte une trousse médicale, dans laquelle elle trouva du Valium. Elle fit ensuite deux ou trois injections de ce produit à Levy. A la question de savoir si ces mesures étaient ou non raisonnables, le Juge Louis J. Freeh répondit par l'affirmative au motif suivant :

As the undisputed facts indicate, Levy was clearly jeopardizing good order and discipline on board the aircraft, if not the safety of the aircraft and its passengers. Accordingly, it was reasonable for the captain and crew to request the assistance of a doctor and to allow the agents to restrain Levy.
The use of Valium as a method of restraint was also reasonable under the circumstances, particularly since Dr. Jousela is a licensed anesthesiologist [...] and Levy was only mildly sedated¹⁷⁰.

Il est certain que l'appréciation du caractère raisonnable d'une mesure adoptée pour maîtriser un passager doit prendre en compte l'ensemble des circonstances. En particulier, dans l'affaire susmentionnée, il semble que Levy n'a subi aucune lésion corporelle du fait de l'injection du sédatif. La solution pourrait en revanche être totalement différente dans le cas d'un récent incident au cours duquel un passager perturbateur a perdu la vie¹⁷¹. Ce passager, après avoir vraisemblablement agressé une hôtesse et un pilote, reçut une injection d'un produit dont le nom n'est pas rapporté par les médias puis fut attaché à son siège. Cette injection lui fut administrée par un médecin qui voyageait à bord du même avion. Après un atterrissage d'urgence à l'aéroport d'Istanbul, le décès dudit passager fut constaté. Il semble en outre que le comportement de ce passager avait été causé par un mélange de drogue et d'alcool. Dans la mesure où le médecin qui intervient dans un tel cas ne connaît ni l'état de santé actuel du passager perturbateur, ni ses antécédents, il nous semble qu'il est hautement

¹⁶⁹ [1993] U.S. Dist LEXIS 7842 (C. dist. S.D.N.Y.), en ligne : LEXIS (MEGA., MEGA) [ci-après : *Levy*].

¹⁷⁰ *Ibid.* à la p. 19, n. 8.

¹⁷¹ Voir Reuters, «Violent Plane Passenger Injected, Bound, then Dies» (5 décembre 1998), en ligne : CNN Homepage <<http://customnews.cnn.com>> mots clés : unruly passengers (date d'accès : 8 décembre 1998).

dangereux qu'il procède à l'injection de produits dont les effets sur ce passager sont totalement inconnus. Si, à en croire le compte-rendu fait par les médias, le passager a d'abord reçu une injection puis a été attaché, nous sommes d'avis que les mesures prises sous l'autorité du commandant n'ont pas été raisonnables puisqu'il aurait été préférable, à tout le moins, de tenter de maîtriser physiquement ce passager avant de lui administrer un produit qui s'est avéré fatal.

Il convient également de relever qu'en vertu de l'article 6(2) 2^{ème} phrase de la Convention de Tokyo «[t]out membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans cette autorisation [du commandant], 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 pouvoir qui découle de cette disposition est ainsi limité, d'une part, aux situations d'urgence qui requièrent une action protectrice immédiate, d'autre part, à la prise de mesures «préventives» telles que l'immobilisation d'une personne durant un laps de temps très limité mais non l'application de mesures de contrainte¹⁷².

L'article 8 de la Convention de Tokyo autorise le commandant à «débarquer», sur le territoire de tout Etat, une personne ayant accompli ou étant sur le point d'accomplir un acte visé à l'article 1(1)(b) si cette mesure est nécessaire aux fins visées à l'article 6(1)(a) ou (b). Les actes visés par cette disposition pouvant ne pas constituer une infraction, il peut être intéressant de s'arrêter brièvement sur une hypothèse, peut-être théorique, mais dont la survenance ne peut être totalement exclue et qui mêle la question de l'exercice de ce pouvoir du commandant avec celle du champ d'application temporel de la Convention de Tokyo.

¹⁷² Voir notamment Boyle et Pulsifer, *supra* note 86 à la p. 340 ; Richard, *supra* note 75 au n° 301 ; Overby, *supra* note 159 à la p. 40.

Imaginons le cas d'un passager se trouvant à bord d'un avion immatriculé dans l'Etat A. Cet avion roule sur les pistes de circulation d'un aéroport situé sur le territoire de l'Etat B en vue de rejoindre la piste pour le décollage. Durant cette période, ledit passager adopte un comportement perturbateur, par exemple en allumant une cigarette et en refusant de l'éteindre, ou en se montrant particulièrement désobligeant avec le personnel de cabine, de telle sorte que le bon ordre et la discipline à bord de l'avion s'en trouvent compromis. Conformément à l'article 5(2) de la Convention de Tokyo, le commandant dispose, à cet instant déjà, des pouvoirs qui lui sont conférés par le Titre III de ladite Convention. Dès lors, en application de l'art. 8(1) de la Convention de Tokyo, il devrait être fondé à débarquer cette personne avant le décollage s'il estime que cette mesure est nécessaire pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord. Or, deux problèmes peuvent surgir à ce stade. Le premier résulte du fait que l'article 8(1) de la Convention de Tokyo autorise le commandant à débarquer un tel passager sur le territoire de tout Etat «[...] où *atterrit* l'aéronef [...]» [nos italiques] (dans la version anglaise : «[...] in which the aircraft lands [...]»). Ainsi, selon une interprétation littérale de cette disposition, l'exercice du pouvoir ainsi conféré au commandant pourrait être contesté par le passager récalcitrant dans la mesure où son débarquement ne fait pas suite à l'atterrissage de l'avion sur le territoire de l'Etat B. Le second problème provient du fait que, conformément à l'article 1(2) de la Convention de Tokyo, celle-ci n'est pas encore applicable, à l'exception de son Titre III, puisque l'aéronef n'est pas encore considéré comme «en vol» au sens de l'article 1(3)¹⁷³. En conséquence, à ce moment, les Etats contractants ne sont pas liés par l'obligation découlant de l'article 12 de la Convention de Tokyo, soit celle de permettre au commandant de débarquer ledit passager. L'Etat B pourrait dès lors valablement refuser

¹⁷³ Pour une définition de la notion de «en vol» au sens de l'article 1(3) de la Convention de Tokyo, voir notamment Shawcross et Beaumont, *supra* note 133 à la p. VIII/3B, n. 3.

que le commandant débarque le passager perturbateur. Si, au surplus, les actes commis par ce passager ne constituent pas une infraction selon les lois pénales de l'Etat B, celui-ci ne serait pas fondé à exercer sa compétence pénale sur la base du principe de la territorialité.

Cela étant, l'interprétation qui précède fait naturellement naître un certain malaise : il paraît en effet choquant qu'un tel passager ne puisse pas être débarqué sur le territoire de l'Etat B au seul motif que le commandant a décidé d'exercer ce pouvoir avant d'employer la force motrice pour décoller, voire avant de décoller. Hormis les arguments juridiques susmentionnés, la situation décrite ci-dessus ne présente aucune différence avec celle du passager perturbateur qui devrait être débarqué sur le territoire d'un Etat contractant après un atterrissage. Dans la mesure où la Convention de Tokyo autorise même le commandant à dérouter son avion afin de débarquer un tel passager, nous considérons qu'il serait contraire au principe selon lequel «qui peut le plus, peut le moins» ainsi que, à tout le moins, à l'esprit de la Convention de Tokyo de dénier ce pouvoir au commandant lorsqu'un passager adopte un comportement perturbateur lorsque l'avion roule sur les voies de circulation en vue de rejoindre la piste pour le décollage. En outre, s'il est vrai que, formellement, la Convention de Tokyo n'est pas applicable à une telle hypothèse, sous réserve de son Titre III, il paraît néanmoins fort peu probable que l'Etat B, par hypothèse Etat contractant, refuse le débarquement de ce passager sur son territoire en invoquant l'absence d'obligation à cet égard. En effet, il faut relever à nouveau que la situation de fait ne diffère pas de celle où le passager serait débarqué après un atterrissage sur le territoire de l'Etat B. On voit dès lors mal l'Etat B, d'une part, accepter d'assumer l'obligation découlant de l'article 12 de la Convention de Tokyo mais, d'autre part, refuser le débarquement dudit passager sur son territoire au seul motif que cette Convention ne serait pas applicable.

L'article 9(1) de la Convention de Tokyo confère au commandant le pouvoir de remettre un passager aux autorités compétentes de tout Etat contractant. Ce droit est conditionné au fait que le passager a accompli un acte qui, selon l'appréciation personnelle du commandant, constitue une infraction grave selon les lois pénales de l'Etat d'immatriculation¹⁷⁴. Nous avons déjà vu que la Convention de Tokyo ne définit pas ce qu'est une infraction grave¹⁷⁵. Le commandant n'étant en principe pas un juriste et n'ayant pas la possibilité de consulter des codes avant de prendre sa décision, il peut faire une appréciation incorrecte de la situation et remettre aux autorités compétentes une personne dont l'acte ne constitue, objectivement, qu'une infraction mineure selon les lois de l'Etat d'immatriculation. Néanmoins, si, selon le commandant, cet acte constituait une infraction grave et que ce jugement subjectif, d'une part, reposait sur un fondement raisonnable au vu des circonstances, d'autre part, n'était ni arbitraire ni capricieux, l'on devra considérer que le commandant a agi dans les limites de la Convention de Tokyo¹⁷⁶. On relèvera également que, contrairement au libellé de l'article 8(1) de la Convention de Tokyo qui autorise le débarquement d'une personne qui «a accompli ou est sur le point d'accomplir» un acte, l'article 9(1) ne confère au commandant le droit de remettre un passager aux autorités compétentes que si celui-ci «a accompli» un acte. Il apparaît dès lors, à première vue, que la remise n'est pas autorisée dans le cas d'une tentative. Ainsi, par exemple, dans l'hypothèse où les lois pénales de l'Etat d'immatriculation érigeraient en infraction grave le fait de mettre en danger la vie d'autrui¹⁷⁷, le commandant ne serait pas fondé à remettre un passager ayant tenté d'ouvrir en vol une porte extérieure de l'avion et qui en aurait été empêché par un membre d'équipage, et ce malgré les conséquences catastrophiques qu'un tel acte

¹⁷⁴ Voir Richard, *supra* note 75 au n° 380.

¹⁷⁵ Voir notamment Matte, *supra* note 13 à la p. 334.

¹⁷⁶ Boyle et Pulsifer, *supra* note 86 à la p. 342.

¹⁷⁷ Voir par exemple article 129 du code pénal suisse.

peut entraîner. De même, selon cette interprétation, le commandant ne serait pas autorisé à remettre un passager qui aurait voulu tuer un membre d'équipage au moyen d'un couteau si ledit passager a pu être maîtrisé avant qu'il ne puisse porter un coup. Pour remédier à ce résultat choquant, il nous semble que la notion de tentative doit être comprise comme le degré de réalisation d'une infraction et que, par voie de conséquence, même si le résultat voulu par le passager n'est pas atteint, une infraction a été accomplie. Dès lors, quand bien même le passager n'aurait pas pu parvenir à ses fins, le commandant devrait être fondé à le remettre aux autorités compétentes si l'acte commis constitue juridiquement une tentative, soit une infraction inachevée, et que celle-ci peut être considérée comme grave.

Enfin, l'on rappellera que l'article 10 de la Convention de Tokyo prévoit une exemption de la responsabilité du commandant, des membres d'équipage, des passagers, du propriétaire et de l'exploitant de l'aéronef ainsi que de la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué, dans une procédure engagée par une personne qui a fait l'objet des mesures prévues par la Convention, à la condition que l'application de ces mesures ait été conforme à celle-ci. Cette protection s'étend à tous les types d'actions, à savoir pénale, civile et administrative, mais ne couvre que les actions intentées par la personne ayant fait l'objet des mesures et non pas, par exemple, une action introduite par un autre passager¹⁷⁸. Au surplus, si les mesures prises sont déraisonnables, excessives, la responsabilité des intéressés pourra être engagée dans la mesure où lesdites mesures ne pourront pas être considérées comme ayant été prises en conformité de la Convention de Tokyo¹⁷⁹.

¹⁷⁸ Voir Boyle et Pulsifer, *supra* note 86 à la p. 344.

¹⁷⁹ Voir Matte, *supra* note 13 à la p. 343.

5. La responsabilité civile des transporteurs aériens et des passagers perturbateurs au regard du droit international

Nous avons constaté ci-dessus que les passagers perturbateurs constituent une menace pour la sécurité de l'aviation et que, sur le plan pénal, les Etats jouissent, sur la base des conventions internationales existantes, de certains droits pour lutter contre ce phénomène, quand bien même les solutions offertes actuellement par le droit international ne sont pas entièrement satisfaisantes.

Cela étant, il faut également relever que les agissements des passagers perturbateurs peuvent entraîner des conséquences pécuniaires diverses : à titre d'exemple, l'on peut mentionner les dommages subis par un passager représentant les frais médicaux, la perte éventuelle de salaire et le tort moral ensuite d'une agression perpétrée en vol par un autre passager ou bien, pour la compagnie, le prix du carburant supplémentaire qu'il aura été nécessaire de consommer pour dérouter l'avion en vue de débarquer un passager récalcitrant. Dès lors, se pose la question de savoir qui peut être tenu responsable du paiement de ces dommages. Nous nous proposons en conséquence d'examiner ci-dessous, d'une part, la question de la responsabilité de la compagnie aérienne envers ses passagers dans le cas de transports aériens internationaux, d'autre part, celle de la responsabilité du passager perturbateur. Cette seconde question sera examinée plus brièvement dans la mesure où la responsabilité du passager perturbateur envers les autres passagers et/ou la compagnie aérienne est régie par le droit national applicable en vertu des règles de conflits de lois et qu'il serait bien évidemment impossible de donner ici une vue d'ensemble exhaustive.

5.1. La responsabilité des compagnies aériennes ensuite d'agissements de passagers perturbateurs

A titre liminaire, il convient de souligner que les développements qui suivent ne concernent pas les transports aériens purement domestiques et auxquels s'appliquent les règles posées par le droit national applicable.

Au niveau du transport aérien international, la responsabilité civile des compagnies aériennes est très généralement régie par divers instruments de droit international que l'on peut regrouper sous le nom de «système varsovien»¹⁸⁰. L'examen détaillé des dispositions desdits instruments dépasserait largement le cadre de la présente étude. Il sera dès lors fait référence ci-dessous uniquement aux articles pertinents pour la résolution des problèmes liés aux agissements des passagers perturbateurs.

C'est le lieu de relever que les règles contenues dans ces instruments ont été complétées par des accords signés par les plus importantes compagnies aériennes. Les objectifs de ces accords étaient essentiellement d'augmenter, respectivement de supprimer, les limitations de responsabilité résultant de l'application des dispositions légales du «système varsovien» en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle, ainsi que de faciliter le recouvrement de dommages-intérêts par la victime en empêchant

¹⁸⁰ Cet ensemble de règles de droit international comprend en particulier les instruments suivants : *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, 12 octobre 1929, Doc. OACI 7838 (entrée en vigueur le 13 février 1933) [ci-après : *Convention de Varsovie*] ; *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929*, 28 septembre 1955, Doc. OACI 7632 (entrée en vigueur le 1^{er} août 1963) [ci-après : *Protocole de La Haye*] ; *Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur*, 18 septembre 1961, Doc. OACI 8181 (entrée en vigueur le 1^{er} mai 1964) [ci-après : *Convention de Guadalajara*] ; *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955*, 8 mars 1971, Doc. 8932 [ci-après : *Protocole de Guatemala*] ; *Protocole de Montréal N° 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955*, 25 septembre 1975, Doc. OACI 9148 (entrée en vigueur le 14 juin 1998).

le transporteur de se prévaloir de certaines défenses ou en instaurant un régime de responsabilité sans faute¹⁸¹.

Afin d'être le plus complet possible, nous mentionnerons également qu'une conférence diplomatique internationale s'est récemment réunie à Montréal, sous les auspices de l'OACI, en vue d'adopter une nouvelle convention internationale destinée à moderniser le «système varsovien» et, à terme, à remplacer les divers instruments composant celui-ci¹⁸².

Cela étant précisé, la responsabilité du transporteur aérien, dans le cadre d'un «transport international» au sens de l'article 1(2) de la Convention de Varsovie, est régie par le Chapitre III de ladite Convention, et singulièrement par son article 17. Celui-ci prévoit que «[l]e transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement».

En ce qui concerne le phénomène des passagers perturbateurs, la première question à résoudre en vue de déterminer si le transporteur aérien peut être tenu responsable des dommages subis par les autres passagers est celle de savoir si les actes desdits passagers perturbateurs constituent ou non un «accident» au sens de l'article 17 de la Convention de Varsovie.

¹⁸¹ Voir *Agreement Relating to Liability Limitations of the Warsaw Convention and The Hague Protocol*, Agreement CAB 18900, 13 mai 1966, approuvé par l'ordre E-23680, 31 Fed. Reg. 7302 (1966) [ci-après : *Montreal Agreement*] ; *IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability* et *IATA Agreement on Measures to Implement the IATA Inter-carrier Agreement*.

¹⁸² En date du 28 mai 1999, les Etats participant à cette conférence ont adopté une nouvelle convention dénommée «*Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage By Air*» et dont l'article 55 prévoit qu'elle prévaudra entre les Etats parties sur les instruments internationaux composant l'actuel «système varsovien».

5.1.1. La notion d'«accident» en général dans la Convention de Varsovie

La Convention ne contient pas de définition de cette notion. La Cour Suprême des Etats-Unis a défini celle-ci comme «un événement inattendu ou inhabituel sans rapport interne avec le passager»[notre traduction]¹⁸³. Ainsi, constituent notamment des accidents au sens précité une catastrophe aérienne, une défaillance du train d'atterrissage, dans certains cas la chute d'un objet, mais pas le fonctionnement usuel, normal et attendu du service aérien dès lors que le dommage subi par le passager trouve son origine dans ses propres réactions «internes»¹⁸⁴. La Cour Suprême a d'ailleurs précisé que la définition précitée d'un «accident» au sens de l'article 17 de la Convention de Varsovie «[...] should be flexibly applied after assessment of all the circumstances surrounding a passenger's injuries. [...] For example, lower courts in this country have interpreted Article 17 broadly enough to encompass torts committed by terrorists or *fellow passengers*» [nos italiques]¹⁸⁵.

La survenance d'attaques terroristes contre l'aviation civile avait en effet contraint la jurisprudence à trancher la question de savoir si des actes à caractère terroriste constituent des «accidents» au sens de l'article 17 de la Convention de Varsovie. Il nous semble que les décisions prises par les tribunaux dans ce contexte revêtent une certaine importance au regard du phénomène des passagers perturbateurs dans la mesure où, tant en ce qui concerne les actes terroristes que ceux des passagers perturbateurs, le transporteur aérien se trouve confronté aux agissements de tiers sur lesquels il n'a que peu ou pas d'influence. Avant de rappeler les décisions ayant établi la jurisprudence

¹⁸³ *Air France c. Saks*, 470 U.S. 392 (1985) [ci-après : *Saks*] ; voir également la décision dans l'affaire *DeMarines c. KLM Royal Dutch Airlines*, 14 Avi 18,212 (C. Dist. E.D. Pa 1977) selon laquelle [a]n accident is an event, a physical circumstance, which unexpectedly takes place not according to the usual course of things. If the event on board an airplane is an ordinary, expected, and usual occurrence, then it cannot be termed an accident. To constitute an accident, the occurrence on board the aircraft must be unusual or unexpected, an unusual or unexpected happening.

¹⁸⁴ de Montlaur-Martin, E., «L'interprétation de l'article 17 de la Convention de Varsovie dans la jurisprudence américaine récente» (1993) 46 R.F.D.A. 33.

¹⁸⁵ *Saks*, *supra* note 183 à la p. 405.

relative à l'inclusion des actes terroristes dans la notion d'«accident», il convient de souligner que l'objectif fondamental de la responsabilité aquilienne (ou «tort law» en common law) est de contraindre l'auteur de l'acte illicite à dédommager la victime du dommage qu'il lui a fait subir¹⁸⁶. Ainsi, et en théorie, la logique voudrait que les passagers victimes d'actes terroristes intentent une action judiciaire contre les terroristes eux-mêmes et leurs éventuels complices en tant qu'auteurs directs d'actes illicites¹⁸⁷. Il n'est cependant point besoin de longs développements pour se convaincre que, en pratique, de telles actions seront généralement vouées à l'échec, soit parce que lesdits auteurs échappent à tout procès, soit parce qu'ils ne sont pas financièrement capables d'acquitter les dommages et intérêts qu'ils auront été condamnés à payer aux victimes¹⁸⁸. Les passagers ayant vécu une attaque terroriste se sont donc tournés vers le transporteur aérien pour obtenir un dédommagement. Ledit transporteur peut en effet aisément être actionné devant les tribunaux et, surtout, possède généralement une surface financière, et/ou des couvertures d'assurances, lui permettant de faire face aux prétentions des victimes, entraînant ainsi parfois le sentiment que les compagnies aériennes jouent le rôle d'un «bouc émissaire»¹⁸⁹.

Cela étant rappelé, force est de constater que les actes terroristes, et particulièrement les captures illicites ou détournements d'avions, ont été considérés par les tribunaux comme constituant des «accidents» au sens de l'article 17 de la Convention de Varsovie : aux Etats-Unis, tel fut en particulier le cas dans les affaires *Husserl c. Swissair*¹⁹⁰, *Karfunkel*

¹⁸⁶ Voir R.I.R. Abeyratne, «Liability for Personal Injury and Death under the Warsaw Convention and its Relevance to Fault Liability in Tort Law» (1996) XXI-I Ann. Air & Sp. L. 1 à la p. 2 [ci-après «Liability for Personal Injury»].

¹⁸⁷ H. Gam, «Liability Damages for Injuries Sustained by Passengers in the Event of Hijacking of Aircraft and Other Violations of Aviation Security» [1988] Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 217 à la p. 218.

¹⁸⁸ *Ibid.*

¹⁸⁹ I. Awford, «Civil Liability Concerning Unlawful Interference with Civil Aviation» (1987) XII Air L. 120 à la p. 121.

¹⁹⁰ 388 F. Supp. 1238 (C. dist. S.D.N.Y. 1975).

c. *Air France*¹⁹¹ et *Rosman c. Trans World Airlines Inc.*¹⁹² ; en France, cette qualification fut admise dans les affaires *Air France c. Haddad*¹⁹³, *Ayache c. Air France*¹⁹⁴ et *Air Inter c. Bornier*¹⁹⁵, la compagnie aérienne ayant cependant été exonérée de responsabilité dans les deux premières affaires sur la base de l'article 20(1) de la Convention de Varsovie ; enfin, la Cour Suprême d'Israël a également considéré qu'un détournement constituait un «accident»¹⁹⁶.

Il convient également de rappeler que dans les affaires *Day c. Trans World Airlines Inc.*¹⁹⁷ et *Evangelinos c. Trans World Airlines Inc.*¹⁹⁸ – célèbres pour la définition et l'application du «Day Test» destiné à déterminer en particulier quand commencent les «opérations d'embarquement» au sens de l'article 17 de la Convention de Varsovie – les juges ont considéré qu'une attaque terroriste se déroulant au sein d'un terminal d'aéroport constituait un «accident» couvert par les dispositions de la Convention de Varsovie. Dans leur décision relative à l'affaire *Day c. Trans World Airlines Inc.*, ils ont exposé leur point de vue d'une manière qui peut être fort intéressante lorsque les lignes suivantes sont lues en conservant à l'esprit le phénomène des passagers perturbateurs et son apparition, ou à tout le moins sa reconnaissance, relativement récente :

Since 1929, the risks of aviation have changed dramatically in ways unforeseeable by the Warsaw framers. Air travel hazards, once limited to aerial disasters, have unhappily come to include the sort of terrorism exemplified by the Athens attack. As that incident graphically demonstrates, these new perils often spill over into the airline terminal.

The Warsaw drafters wished to create a system of liability rules that would cover all the hazards of air travel. [...]

We believe [...] that the result we have reached furthers the intent of the Warsaw drafters in a broader sense. The Warsaw delegates knew that, in the years to come, civil aviation would change in ways that they could not foresee. They wished to design a system of air law that would be both durable and flexible enough to keep

¹⁹¹ 14 Avi. 17,674 (C. dist. S.D.N.Y. 1977).

¹⁹² 13 Avi 17,231 (N.Y.C.A. 1974).

¹⁹³ (1982) 36 R.F.D.A. 342 (Cass. civ. 1^{re}) [ci-après : *Haddad*].

¹⁹⁴ (1984) 38 R.F.D.A. 450 (Trib. gr. inst.) [ci-après : *Ayache*].

¹⁹⁵ (1983) 37 R.F.D.A. 47 (Cass. civ. 1^{re}).

¹⁹⁶ *Air France c. Consorts Teichner* (1985) 39 R.F.D.A. 232 [ci-après : *Consorts Teichner*].

¹⁹⁷ 528 F.2d 31 (2nd Cir. 1975) [ci-après : *Day*].

¹⁹⁸ 550 F.2d 152 (3rd Cir. 1977).

pace with these changes. Our holding today confirms the framers' belief that the ever-changing needs of the system of civil aviation can be served within the framework they created¹⁹⁹.

Il peut en effet être important de relever qu'en admettant que de tels actes entrent dans la définition du terme «accident» de l'article 17 de la Convention de Varsovie, la jurisprudence a admis que le transporteur aérien puisse être tenu responsable des dommages résultant desdits actes dans la mesure où, même s'ils ne constituent pas un accident au sens commun du terme comme, par exemple, une catastrophe aérienne, ils sont un produit de notre temps et doivent être considérés comme un risque qui accompagne le transport aérien international²⁰⁰.

C'est le lieu de rappeler que, selon une décision américaine de 1985, une simple alerte à la bombe a été considérée comme étant un «accident» au sens de l'article 17 de la Convention de Varsovie²⁰¹. Dans cette affaire, les pilotes furent informés par le personnel au sol de la compagnie que, selon un appel téléphonique anonyme reçu peu après le décollage de l'avion, une bombe avait été placée dans celui-ci. Durant le temps de vol nécessaire pour retourner à l'aéroport de départ, les membres d'équipage procédèrent à une inspection de l'appareil en vue d'y découvrir une éventuelle bombe. Il fut établi que certains passagers, et parmi eux Mme Salerno, apprirent quelle était la raison du déroutement et de la recherche menée par l'équipage. Peu après avoir pris conscience de ces éléments, Mme Salerno présenta les premiers symptômes annonciateurs d'une fausse couche dont elle fut victime environ vingt-quatre heures après. Pour affirmer que le dommage subi par Mme Salerno résultait d'un «accident» au sens de l'article 17 de la Convention de Varsovie, le tribunal fit simplement référence à

¹⁹⁹ *Supra* note 197 aux pp. 37-38.

²⁰⁰ Voir C.B. Feldmus, «Terror in the Skies : Who Should Pay the Price ?» (1987) 14 *Syr. J. Int'l L. Com.* 209 à la p. 224.

²⁰¹ *Salerno c. Pan American World Airways Inc.*, 606 F. Supp. 656 (C. dist. S.D.N.Y. 1985).

la définition donnée dans l'affaire *Air France c. Saks*²⁰² en affirmant que «[w]e hold that Salerno's injuries were caused by an 'accident' within the meaning of the Warsaw Convention because we conclude a bomb threat, which of course is "external to the passenger" is "an unexpected and unusual event", [...] which is outside of the "usual, normal, and expected operation of the aircraft"»²⁰³.

Il découle de ce qui précède que, non seulement les attaques terroristes contre des passagers, mais aussi la simple menace d'une telle attaque, peuvent rendre le transporteur aérien responsable des dommages survenant ensuite de ces événements, et ce quand bien même la bombe prétendument placée dans l'avion transportant Mme Salerno semble ne jamais avoir existé. C'est dire que la notion d'«accident» de l'article 17 de la Convention de Varsovie a été interprétée de manière très large par les tribunaux ayant dû rendre des décisions dans des affaires relatives à la responsabilité du transporteur aérien ensuite d'actes volontaires de tierces personnes.

Il convient enfin de mentionner la décision rendue dans la cause *Seguritan c. Northwest Airlines Inc.*²⁰⁴. Dans cette affaire, une passagère fut victime d'une crise cardiaque au cours d'un vol New York – Manille. Elle décéda trois jours après l'atterrissage aux Philippines. L'exécuteur testamentaire de la défunte intenta action contre Northwest Airlines Inc. Il alléguait que l'incapacité des employés de la compagnie aérienne de fournir une assistance médicale adéquate avait eu pour conséquence une détérioration telle de l'état de santé de la passagère que, lors de l'arrivée à Manille, les soins d'urgence étaient devenus inutiles. Le tribunal suivit cette argumentation en considérant que

[t]he incident in question is clearly an "accident" within the meaning of article 17. The "accident" is not the heart attack suffered by the decedent. Rather, it is the alleged aggravation of decedent's condition by the negligent failure of defendant's

²⁰² *Supra* note 183.

²⁰³ *Supra* note 201 à la p. 657.

²⁰⁴ 446 N.Y.S. 2d 397 (Sup. Ct. App. Div. N.Y. 1982) [ci-après : *Seguritan*].

employees to render her medical assistance. This is somewhat analogous to the hijacking cases where the “accident” which caused the injury is not the act of the hijackers but the alleged failure of the carrier to provide adequate security [...] ²⁰⁵.

Cette décision peut paraître surprenante. En effet, en reprenant la définition d’un «accident» donnée dans l’affaire *Saks*²⁰⁶, il nous semble que le tribunal confond ici l’événement inattendu ou inhabituel et «externe» au passager, avec l’obligation pour le transporteur aérien de prendre «toutes les mesures nécessaires» pour éviter le dommage au sens de l’article 20(1) de la Convention de Varsovie. Il est vrai que le tribunal, dans l’affaire *Seguritan* précitée, devait rendre une décision fondée tant sur la Convention de Varsovie que sur le Montreal Agreement, aux termes duquel les compagnies aériennes signataires ne peuvent pas se prévaloir de la preuve libératoire dudit article 20(1). Cette circonstance ne saurait néanmoins justifier, nous semble-t-il, le fait de qualifier d’«accident» les suites d’une modification soudaine de l’état de santé d’une passagère. modification qui, à teneur de la décision judiciaire, n’était pas liée à une exploitation anormale, inattendue ou défailante de l’avion, mais résultait uniquement d’un événement «interne» à cette passagère, à savoir la crise cardiaque dont elle a été victime. Cette décision, comme nous le verrons ci-dessous, est néanmoins importante dans l’analyse de la responsabilité du transporteur aérien ensuite d’actes de passagers perturbateurs dans la mesure où elle qualifie d’«accident» au sens de l’article 17 l’omission alléguée des employés dudit transporteur. Ainsi, cette décision revient à imposer à ces employés, dans certaines circonstances, une obligation d’agir, de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter un dommage, et à sanctionner le fait de ne pas avoir agi en qualifiant cette omission d’«accident».

²⁰⁵ *Ibid.* à la p. 398.

²⁰⁶ *Supra* note 183.

5.1.2. La notion d' «accident» en relation avec les comportements perturbateurs

Qu'en est-il des actes commis par des passagers perturbateurs ?

Par souci de clarté, nous nous proposons ci-après d'exposer tout d'abord les décisions qui nous apparaissent pertinentes dans le présent examen de l'article 17, puis de soulever certaines critiques à l'égard desdites décisions.

Dans l'affaire *Price c. British Airways*²⁰⁷, le tribunal a considéré qu'un pugilat entre deux passagers ne constituait pas un «accident» au sens de l'article 17 de la Convention de Varsovie. Brièvement résumés, les faits à la base de cette décision sont les suivants : au cours d'un vol New York – Londres avec escale à Manchester, le passager Harley Price consumma plusieurs boissons alcoolisées. Après l'atterrissage à Manchester, et alors que l'avion avait rejoint la porte de l'aéroport en vue du débarquement, M. Price eut, à l'arrière de l'appareil, un échange verbal avec un autre passager, dont l'identité demeurera inconnue. Pour une raison non expliquée, ce passager frappa M. Price au visage. Celui-ci intenta action contre British Airways en alléguant avoir été victime d'un «accident» au sens de l'article 17 de la Convention de Varsovie. Le Juge Keenan rejeta cette prétention en considérant que :

In *Chumney v. Nixon*, [...], the Court concluded that a fight between two passengers is not an “accident” within the meaning of the Warsaw Convention. [...] In addition, Professor Goedhuis, the Reporter at the drafting of the Warsaw Convention, addressed precisely the issue at bar in his treatise on the Convention : “In the example ... in which a passenger is injured in a fight with another passenger, it would be unjustifiable to declare the carrier liable by virtue of Article 17, because the accident which caused the damage had no relation with the operation of the aircraft.” [...] Likewise, in the case at hand, the incident Plaintiff complains of bears no relation to Defendant's operation of the aircraft. This Court therefore concludes that Plaintiff's injuries were not the result of an “accident” within the meaning of the Warsaw Convention²⁰⁸.

²⁰⁷ [1992] U.S. Dist. LEXIS 9581 (C. dist. S.D.N.Y.) en ligne : LEXIS (MEGA, MEGA) [ci-après : *Price*].

²⁰⁸ *Ibid.* à la p. 7.

Et le Juge Keenan de préciser qu'une rixe entre deux passagers n'est en rien comparable à une attaque terroriste :

Plaintiff contends that while the Warsaw Convention speaks of "accidents", it does not bar causes of action for intentional torts. [...] In support of this contention, Plaintiff cites cases where terrorist actions and hijackings have been construed as "accidents" within the meaning of Article 17. [...]

However, as Defendant points out, the fundamental premise relied upon by the courts to expand carrier liability to include hijackings and terrorist attacks is that such risks are characteristic of air travel. [...] In addition, carriers are in the best position to guard against terrorist actions and hijackings. [...] To suggest that a fistfight between two passengers is a characteristic risk of air travel is absurd. Such a fracas is not a characteristic risk of air travel nor may carriers easily guard against such a risk through the employment of protective measures²⁰⁹.

En revanche, la chute d'un passager ivre sur un autre passager a été considérée comme constituant un «accident» au sens de l'article 17 de la Convention de Varsovie :

In her complaint, the plaintiff alleges that she was injured when an intoxicated fellow passenger fell on her. Although the alleged cause of the accident, the continued availability of alcohol on the plane may not have been accidental, the proper focus is on what happened to the passenger. Consequently, this court concludes that an accident occurred when the fellow passenger fell unexpectedly upon the plaintiff²¹⁰.

Dans l'affaire *Levy*²¹¹, le Juge Freeh avait également souligné que la définition d'un «accident», donnée par la Cour Suprême des Etats-Unis dans *Saks*²¹², d'une part «[...] is to be "flexibly applied after assessment of all the circumstances surrounding a passenger's injuries" [...]»²¹³ et que, d'autre part, «[...] the alleged accident must bear some relation to the defendant's operation of the aircraft»²¹⁴. En l'espèce, le tribunal considéra que les prétendues lésions subies par Levy résultaient de son propre comportement ou des actes des agents qui l'accompagnaient. Aucune compagnie aérienne ne pouvait dès lors être tenue pour responsable sur la base de la Convention de

²⁰⁹ *Ibid.* aux pp. 8-9.

²¹⁰ *Oliver c. Scandinavian Airlines System*, [1983] U.S. Dist. LEXIS 17951 (C. dist. Md.) à la p. 6 en ligne : LEXIS (MEGA, MEGA) [ci-après : *Oliver*].

²¹¹ *Supra* note 169.

²¹² *Supra* note 183.

²¹³ *Levy, supra* note 169 à la p. 12.

Varsovie. En effet, si lesdites lésions avaient été causées par le comportement même de Levy, elles ne découlaient pas d'un acte «externe» au passager, et si elles avaient été causées par les agents de la Drug Enforcement Administration, ces actions étaient totalement indépendantes de l'exploitation de l'avion²¹⁵.

Plus récemment, il a été considéré que les avances physiques et verbales d'un passager ivre envers une autre passagère, associées au refus du personnel de cabine d'intervenir malgré plusieurs demandes en ce sens de ladite passagère, constituaient un «accident» au sens de l'article 17 de la Convention de Varsovie²¹⁶. Il nous paraît important de citer deux paragraphes de cette décision. Le premier de ces extraits démontre que le tribunal considère que, dans le cas d'espèce, l'accident au sens de l'article 17 est constitué tant par les actes du passager perturbateur que par les actions ou omissions de la compagnie aérienne :

Delta's failure to move Stephania, despite her requests, allowed Bala the opportunity to physically assault her by grabbing, fondling, kissing and biting her. Bala's assaults and the resulting injuries Stephania allegedly sustained were caused, at least in part, by Delta's actions in serving Bala too much alcohol and failing repeatedly to subdue Bala or change Stephania's seat. These events were unexpected, [...] unusual and external to Stephania and, unlike the ear injury sustained in Saks, Stephania's alleged injuries are not the result of her own unique internal reaction. Neither Bala's attacks nor the flight attendant's actions, or lack thereof, are indicative of "normal and expected operation of the aircraft"²¹⁷.

Le second passage est également particulièrement intéressant : la compagnie Delta Airlines, se fondant sur une décision identique à celle rendue dans l'affaire *Price*²¹⁸, tente de convaincre le tribunal que l'agression d'un passager envers un autre n'a aucune relation avec l'exploitation de l'avion et ne doit dès lors pas être considérée comme un accident au sens de l'article 17. Le tribunal rejette cet argument en invoquant le fait que

²¹⁴ *Ibid.*

²¹⁵ *Ibid.* à la p. 13.

²¹⁶ *Tsevas c. Delta Airlines*, [1997] U.S. Dist LEXIS 19539 en ligne : LEXIS (GENFED, COURTS) [ci-après : *Tsevas*].

²¹⁷ *Ibid.* aux pp. 10-11.

²¹⁸ *Supra* note 207 ; *Stone c. Continental Airlines Inc*, 905 F. Supp. 823 (C. dist. Hawaii 1995).

les employés de la compagnie Delta Airlines, dans le cas d'espèce, auraient pu empêcher le dommage, qu'une telle intervention fait partie du service dû aux passagers par le personnel de cabine et que ledit service est non seulement caractéristique du transport aérien mais également lié à l'exploitation normale d'un avion :

The facts of Stone, however, are [...] distinguishable from the present case. There was no indication in Stone that the defendant's flight attendants failed to provide any service to the plaintiff which would have diffused the situation or allowed the airlines employees an opportunity to prevent the assault from occurring. In this case, Delta continued to serve Bala alcohol knowing that he was intoxicated and it was provided with numerous opportunities to prevent the assault of Stephania yet refused. While a "fight" between passengers may not have a "relation to the operation of the aircraft", service from flight attendants, on the other hand, is characteristic of air travel and does have such a "relation with the operation of the aircraft".

Therefore, this Court concludes that the unwanted advances of Bala, coupled with the refusal of the Delta flight attendants to intervene when requested to do so, constitute, if true, an unexpected event external to Stephania which was beyond the usual and normal operation of the aircraft²¹⁹.

Ainsi, à l'instar de la décision rendue dans l'affaire *Seguritan*²²⁰, la notion d'«accident» a été interprétée de telle manière que l'incapacité - dans *Seguritan* - ou le refus - dans *Tsevas* - du personnel de la compagnie de prévenir les conséquences d'un événement donné (si tant est que l'on puisse réellement attendre du personnel de cabine qu'il prodigue des soins efficaces en cas de crise cardiaque) constitue l'«événement inattendu ou inhabituel et extérieur au passager». En d'autres termes, et en ce qui concerne plus particulièrement les passagers perturbateurs, savoir si les dommages subis ensuite des actes de ce type de passagers résultent d'un «accident» au sens de l'article 17 de la Convention de Varsovie est une question qui doit être résolue à la lumière de l'attitude des membres d'équipage.

Cette constatation nous semble d'ailleurs avoir été confirmée par une décision rendue le 5 avril 1999²²¹. Dans cette affaire, une femme, Mme Brandi Wallace, s'était endormie

²¹⁹ *Tsevas*, *supra* note 216 aux pp. 11-12.

²²⁰ *Supra* note 204.

²²¹ *Wallace c. Korean Air*, [1999] U.S. Dist. LEXIS 4312 en ligne : LEXIS (GENFED, COURTS) [ci-après : *Wallace*].

au cours d'un vol Séoul – Los Angeles. Elle fut réveillée par le fait que son voisin, un certain Kwang-Yong Park, qu'elle ne connaissait pas, avait réussi à déboutonner et ouvrir le short qu'elle portait, puis avait placé sa main sur ses sous-vêtements pour caresser ses parties génitales. Selon les faits retenus par la Cour de district, Park, avant cet incident, n'avait ni parlé à Mme Wallace ni n'avait présenté le moindre signe permettant de penser qu'il adopterait un tel comportement. Au surplus, Mme Wallace ne s'était jamais plainte de l'attitude de Park, jusqu'à cet incident, auprès du personnel de cabine. Examinant la question de savoir si un tel comportement constitue un «accident» au sens de l'article 17 de la Convention de Varsovie, le tribunal releva en particulier que

[...] the fact that [...] a sexual molestation on an airplane is an “unexpected or unusual event” and a “tort by a fellow passenger” does not foreclose inquiry into the circumstances surrounding plaintiff's injuries to determine whether it is appropriate to find that plaintiff was the victim of an “accident” within the meaning of the Warsaw Convention.

In the lower court rulings cited by the Supreme Court in *Saks* as cases interpreting Article 17 to include torts by fellow passengers, the injuries arose out of the failures of air carriers to provide protection for recognized dangers to air passengers²²².

Rappelant la décision rendue dans l'affaire *Tsevas*²²³, la Cour de district estime que les tribunaux qui se sont penchés sur la responsabilité des compagnies aériennes ensuite d'actes commis par des passagers perturbateurs ont admis cette responsabilité «[...] in cases where the operation of the aircraft or acts or omissions by airline personnel have furthered injuries by fellow passengers[...]»²²⁴. Et d'en tirer la conclusion que «[...] air carriers should be liable for torts that are *proximately caused by* the abnormal or unexpected operation of the aircraft or *the abnormal or unexpected conduct of airline personnel*» [nos italiques]²²⁵. Considérant d'une part que «[i]n this case, there was no act or omission by the aircraft or airline personnel representing a departure from the

²²² *Ibid.* aux pp. 7-8.

²²³ *Supra* note 216.

²²⁴ *Wallace*, *supra* note 221 à la p. 10.

²²⁵ *Ibid.* à la p. 13.

normal, expected operation of a flight»²²⁶, et, d'autre part, que «[...] sexual molestation such as that alleged by the plaintiff is not a risk characteristic of air travel or related to the operation of an airplane, and air carriers are not in a special position to develop defensive measures or insure against such incidents[...]»²²⁷, la Cour de district jugea que l'événement subi par Mme Wallace ne constituait pas un «accident» au sens de l'article 17.

Il convient également de mentionner brièvement une autre affaire impliquant un passager ivre et dans laquelle celui-ci s'était livré à des agissements scandaleux sur deux autres personnes à bord²²⁸. Les demanderesses, une mère et son enfant âgé de deux ans, intentèrent action tant contre l'auteur des actes que contre la compagnie aérienne, en alléguant notamment que ladite compagnie avait causé les dommages subis «[...] because of intentional misconduct in permitting Quraishi to board the plane and to thereafter serve him alcoholic beverages as an intoxicated person»²²⁹. A toutes fins utiles, on précisera que le passager perturbateur lui-même se retourna contre United Air Lines en prétendant que celle-ci lui avait causé un préjudice moral, responsable de son comportement à bord de l'avion. Dans la mesure où seule l'indemnisation de dommages moraux était réclamée à la compagnie United Air Lines, le Juge rejeta ces prétentions, sans examiner la question de l'existence d'un «accident» au sens de l'article 17 de la Convention de Varsovie, mais en se basant sur la jurisprudence de la Cour Suprême des Etats-Unis selon laquelle l'article 17 de ladite Convention ne couvre pas le dommage purement mental ou psychologique²³⁰ et que cette limitation ne disparaît pas même si les conditions d'application de l'article 25 de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye sont réunies.

²²⁶ *Ibid.*

²²⁷ *Ibid.* à la p. 15.

²²⁸ *Li c. Quraishi et UAL Inc.*, 780 F. Supp. 117 (C. dist. E.D.N.Y. 1992).

²²⁹ *Ibid.* à la p. 118.

Enfin, il nous apparaît important de mentionner encore brièvement une décision relative à la notion d'«accident» même si cette décision ne concerne pas les agissements d'un passager perturbateur envers d'autres passagers, mais plutôt la question de la responsabilité civile de la compagnie envers un passager potentiellement perturbateur, car entièrement ivre²³¹. Dans cette affaire, ledit passager, M. Padilla, tomba sur le sol de l'avion alors qu'il désirait se rendre aux toilettes à l'arrière de l'avion. Il décida, ensuite de cet événement, d'intenter action en dommages et intérêts contre la compagnie aérienne qu'il tenait pour responsable de ses lésions. En substance, l'argumentation du demandeur était basée sur le fait que les lésions qu'il avait subies n'étaient pas survenues durant un vol normal ou de routine. En effet, selon M. Padilla, le fait qu'un nombre illimité de boissons alcooliques lui ait été servi au cours du vol, le rendant ainsi ivre, constituait une violation manifeste des règles, et en particulier de celles qui, selon lui, imposaient aux employés de la compagnie de ne pas mettre de telles boissons à disposition de passagers qui pourraient, ensuite de leur consommation, subir des lésions de ce fait. Le tribunal estima en premier lieu que le demandeur devait prouver que le fait de lui servir de manière continue des boissons alcooliques durant le vol constituait un événement inattendu ou inhabituel. Considérant, premièrement, que la consommation d'alcool au cours d'un vol n'était pas en soi un événement inhabituel, deuxièmement, que le demandeur n'avait pas apporté la preuve du fait que les employés de la compagnie aérienne savaient ou auraient dû savoir qu'en continuant à lui servir des boissons alcoolisées ceux-ci l'exposeraient à un danger, enfin et troisièmement, que lesdits employés ne savaient pas ou ne pouvaient pas savoir que le fait de servir de l'alcool à M. Padilla sortait du cadre des opérations normales et de routine de la compagnie Olympic Airways, le tribunal estima que le demandeur n'avait pas rapporté

²³⁰ *Eastern Airlines c. Floyd*, 111 S. Ct. 1489 (1991) [ci-après : *Floyd*].

²³¹ *Padilla c. Olympic Airways*, 23 Avi. 17,656 (C. dist. S.D.N.Y. 1991).

la preuve du fait que ses blessures résultaient d'un «accident» au sens de l'article 17 de la Convention de Varsovie. Au surplus, poursuit le tribunal, les lésions subies par M. Padilla n'avaient pas été causées par un événement «externe» au demandeur, mais par sa propre réaction interne à son ivresse volontaire.

5.1.3. Analyse critique de la notion d'«accident» telle qu'appliquée aux incidents résultant de comportements perturbateurs

Il découle des développements de la jurisprudence exposés ci-dessus que la notion d'«accident» de l'article 17 de la Convention de Varsovie a été interprétée, en particulier par les tribunaux américains, de manière très large. Au vu de cette jurisprudence, et en l'état de la législation, il nous semble que les compagnies aériennes risquent de se heurter à de grandes difficultés pour que les tribunaux ne considèrent pas que les dommages subis par des passagers ensuite d'agissements de passagers perturbateurs résultent d'un «accident».

En effet, si la décision dans l'affaire *Price*²³² semble permettre aux transporteurs aériens d'échapper à une responsabilité civile en invoquant le fait qu'une agression n'a pas de relation avec l'exploitation d'un avion et ne constitue pas un «risque caractéristique du voyage aérien», la décision rendue dans l'affaire *Oliver*²³³ laisse à penser que n'importe quel acte d'un passager ivre envers un autre passager peut être considéré comme un «accident».

C'est le lieu de relever que R.I.R. Abeyratne, au vu d'une décision américaine qui ne fait cependant pas application de la Convention de Varsovie²³⁴, considère que les compagnies aériennes ont le devoir de protéger leurs passagers d'un passager ivre qui

²³² *Supra* note 207.

²³³ *Supra* note 210.

²³⁴ *O'Leary c. American Airlines*, 475 N.Y.S. 2d 285 (Supp. Ct. App. Div. N.Y.).

n'est plus contrôlable²³⁵. Ce même auteur, saluant l'interprétation large de la notion d'«accident» donnée dans le droit aérien, estime ainsi qu'une compagnie aérienne est présumée responsable des dommages causés par un passager ivre qui agresse un autre passager²³⁶.

A l'instar de certains commentateurs de la Convention de Varsovie, il nous semble cependant que cette interprétation large de la notion d'«accident», même si elle favorise les passagers en vue de leur offrir la plus grande protection, ce qui est assurément honorable, est sujette à discussion :

The authors of the Convention, who could not have foreseen the development of aviation, left open many questions, which call now for an answer. These *loopholes* in the Convention are to be closed, as far as they were left open on purpose, by the relevant applicable *national law*. This does not mean that liability as established by the Convention could be extended by 'stretching' the meaning of its terminology²³⁷.

Il nous semble que le professeur Milde exprime sensiblement la même idée lorsqu'il écrit que «[i]t appears obvious that the Warsaw Convention of 1929 – and as amended by later instruments – never contemplated allocation of responsibility to the air carrier for risks over which he has no control and which concern the community at large»²³⁸. Même si cette opinion concerne en premier lieu la répartition de responsabilité en cas d'actes terroristes, on ne peut s'empêcher de tracer un parallèle avec l'allocation de responsabilité relative aux agissements des passagers perturbateurs sur lesquels une compagnie aérienne n'a que peu ou pas d'influence.

Au surplus, en analysant les débats ayant entouré aux Etats-Unis, au milieu des années soixante, la question de la faute du transporteur aérien en tant que condition nécessaire, ou non, pour fonder la responsabilité de celui-ci, A. F. Lowenfeld rappelle que, parmi

²³⁵ «Liability for Personal Injury», *supra* note 186 à la p. 20.

²³⁶ *Ibid.* à la p. 22.

²³⁷ E. Giemulla *et al.*, *Warsaw Convention*, feuilles mobiles, La Haye, Kluwer Law Int., 1997, ad art. 17 à la p. 2.

²³⁸ *Supra* note 20 à la p. 154.

les intervenants à ce débat, nombreux étaient ceux qui souhaitaient faire une distinction entre les «accidents réels» et les catastrophes causées volontairement :

[...] even many of those who understood this point and were willing to accept liability without proof of fault in a *true accident case* – whether caused by pilot error, defective maintenance, equipment failure, traffic controllers' mistake, or sudden shifts of wind or weather – were unwilling to extend a concept based on distribution of risk to disasters that were caused on purpose, i.e., by terrorist, saboteur or suicide [...] [nos italiques]²³⁹.

Des développements qui précèdent, il nous semble que le véritable enjeu de la présente discussion est celui de savoir jusqu'à quel point une compagnie aérienne peut être tenue responsable de tout événement inhabituel ou inattendu se déroulant au cours du vol. En effet, l'alternative suivante peut être considérée : soit la réglementation du «système varsovien» est destinée à couvrir uniquement les risques inhérents au trafic aérien et non pas tous les dommages qui pourraient survenir dans toute autre sphère de l'existence²⁴⁰ ; soit la responsabilité du transporteur aérien peut être engagée en raison de tout événement causant un dommage, à condition qu'il se déroule au cours du vol ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

Il serait certainement fastidieux, et hors du cadre de la présente étude, d'énumérer les arguments qui militent en faveur de l'une ou de l'autre de ces options²⁴¹. Cela étant, il nous semble que deux points doivent être rappelés : premièrement, l'article 17 de la Convention de Varsovie utilise le terme «accident», et ce contrairement à l'article IV du Protocole de Guatemala remplaçant cette notion par celle, plus large, de «fait» (en anglais «event»). Certes, le Protocole de Guatemala n'est pas entré en vigueur et il semble peu probable qu'il n'entre un jour en vigueur compte tenu notamment de la

²³⁹ A. F. Lowenfeld, «Liability of Airlines for Injury Caused by Terrorism» dans T.L. Masson-Zwaan et P.M.J. Mendes de Leon, dir., *Air and Space Law : De Lege Ferenda*, Dordrecht, Martinus Nijhoff, 1992 83 à la p. 85.

²⁴⁰ Giumulla, *supra* note 237 ad art. 17 à la p. 10.

²⁴¹ Pour un exposé détaillé des arguments développés contre une interprétation libérale de la notion d'«accident» : *ibid.* aux pp. 7-13.

récente adoption d'une nouvelle Convention internationale²⁴². Il n'empêche que cet instrument de droit international contenait de nombreuses innovations et que l'utilisation de la notion de «fait» aurait dû clarifier l'application de l'article 17 dans la mesure où l'utilisation de ce terme rendait inutile toute discussion sur le caractère habituel ou attendu de l'événement causant le dommage : dans l'hypothèse où la cause du dommage, à condition qu'elle soit autre que le seul état de santé du passager, se déroule à bord de l'avion ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement, le transporteur aérien aurait été présumé responsable envers le passager victime dudit dommage. En d'autres termes, la notion d'«accident» de l'article 17 de la Convention de Varsovie ne peut pas être comprise comme signifiant tout événement se déroulant à bord de l'avion ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement, si ce n'est en admettant que la modification rédactionnelle qu'aurait dû apporter l'article IV du Protocole de Guatemala n'avait aucune portée pratique, ce qui ne paraît pas vraisemblable.

Deuxièmement, comme le rappellent notamment les décisions rendues dans les affaires *Day*²⁴³ et *Price*²⁴⁴, la Convention de Varsovie est destinée à couvrir les dommages résultant des dangers ou des risques associés au transport aérien. Elle n'avait donc pas pour objectif que les transporteurs aériens soient tenus responsables des dommages survenant ensuite de tout événement et que lesdits transporteurs ne deviennent des assureurs de remplacement pour leurs passagers²⁴⁵. Cela étant, la difficulté réside bien évidemment dans la nécessité de distinguer ce qui constitue un danger ou un risque associé au transport aérien de ce qui ne l'est pas. Or, comme les jurisprudences mentionnées ci-dessus le démontrent, établir des règles précises applicables à cette

²⁴² Voir *supra* note 182 et le texte correspondant.

²⁴³ *Supra* note 199 et le texte correspondant.

²⁴⁴ *Supra* note 209 et le texte correspondant.

²⁴⁵ Giumulla, *supra* note 237 ad art. 17 à la p. 12.

distinction semble extrêmement aléatoire. En effet, si une attaque terroriste dans un terminal d'aéroport constitue un risque associé au transport aérien²⁴⁶, un pugilat dans un avion n'en est pas un²⁴⁷, mais la chute d'un passager ivre sur un autre constitue apparemment un risque lié au voyage par avion²⁴⁸.

C'est le lieu de relever qu'il ressort des jurisprudences les plus récentes que la question de savoir si un incident dû à un passager perturbateur constitue ou non un «accident» au sens de l'article 17 semble maintenant devoir être résolue au regard de l'attitude du personnel de la compagnie aérienne. Si celui-ci ne fait rien pour éviter l'incident, alors qu'il aurait pu empêcher sa survenance, par exemple en changeant de place les personnes impliquées, ledit incident doit être considéré comme un «accident» au sens de la Convention de Varsovie²⁴⁹. Si, à l'inverse, les membres d'équipage ne pouvaient pas se rendre compte qu'il était nécessaire d'intervenir pour éviter un incident, celui-ci n'est pas un «accident»²⁵⁰. Cette interprétation est sujette à discussion. Il nous semble en effet que, en fonction du point de vue adopté, ladite interprétation se justifie ou non : en premier lieu, elle peut être admise en considérant que, dans l'hypothèse où le personnel de cabine n'entreprend pas les démarches nécessaires pour éviter l'incident alors qu'il serait en mesure de le faire, l'événement inattendu ou inhabituel et externe au passager – l'accident – est constitué par cette *omission*. En effet, celle-ci est une condition nécessaire pour que le passager perturbateur puisse mener son activité répréhensible et représente un comportement inhabituel et anormal du personnel de cabine dans l'accomplissement d'un service caractéristique du transport aérien²⁵¹. Ladite omission

²⁴⁶ *Day, supra* note 197.

²⁴⁷ *Price, supra* note 207.

²⁴⁸ *Oliver, supra* note 210.

²⁴⁹ Voir *Tsevas, supra* note 216.

²⁵⁰ Voir *Wallace, supra* note 221.

²⁵¹ *Ibid.* à la p. 10.

constitue donc, avec les agissements dudit passager, la cause réelle et adéquate des dommages subis.

En second lieu, et à l'inverse, l'on peut contester cette interprétation même si elle semble séduisante en ce qu'elle fait intervenir un certain sens de la justice. En effet, il paraît juste que soit tenue pour responsable la compagnie aérienne dont les employés n'ont pas voulu entendre les appels à l'aide lancés par une passagère et que soit libérée de ladite responsabilité la compagnie aérienne dont le personnel n'avait aucune raison de se douter qu'un passager se livrait à des attouchements sexuels non consentis. Cela étant, sur un plan strictement juridique, la qualification d'un événement en «accident» au sens de l'article 17 ne devrait pas dépendre de la question de savoir si les membres d'équipage ont agi ou non conformément à leurs obligations. En effet, si cette question peut être déterminante pour savoir si le transporteur aérien peut se prévaloir de la preuve libératoire prévue par l'article 20 de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye, elle ne devrait pas entrer en considération dans l'examen de la question préalable qui est celle de savoir s'il y a eu ou non «accident» au sens de l'article 17. En d'autres termes, il nous semble qu'il conviendrait, dans un premier temps, de déterminer si les actes du passager perturbateur constituent un événement inhabituel ou inattendu externe à la victime et caractéristique du transport aérien. Puis, dans un second temps, il y aurait lieu de décider si les employés du transporteur pouvaient ou non éviter la survenance de l'incident et donc du dommage subi.

Au vu des développements qui précèdent, il nous semble que les tribunaux, chargés de trancher la question de savoir si les dommages subis par un passager du fait du comportement d'un autre passager résultent d'un «accident» au sens de l'article 17 de la Convention de Varsovie, devront donc soigneusement déterminer quels types de

comportements peuvent et doivent être considérés comme un danger ou un risque associé au transport aérien.

Il est impossible, et il serait prétentieux, de vouloir ici donner une réponse définitive à cette question, d'autant plus qu'il existe des arguments tant en faveur de l'une que de l'autre possibilité. En effet, les comportements perturbateurs peuvent être considérés comme associés au transport aérien en ce qu'ils résultent fréquemment de l'absorption d'alcool facilement disponible avant et pendant le vol ou qu'ils sont l'expression d'états psychologiques intimement liés à l'environnement particulier d'une cabine d'avion. Ils peuvent également être considérés comme liés au voyage par avion dans la mesure où leur dangerosité découle en grande partie de la particularité du transport aérien, à savoir en particulier un environnement fermé dont on ne peut pas s'enfuir, dans lequel l'intervention des forces de l'ordre est beaucoup plus difficile qu'au sol, voire impossible, un environnement rendant donc ses occupants beaucoup plus vulnérables que s'ils étaient dans tout autre moyen de transport.

A l'inverse, il nous semble qu'il serait possible de soutenir que ces comportements perturbateurs ne sont pas associés au transport aérien dans la mesure où ils ne sont que le reflet de ce qui se produit dans nos sociétés, que lesdits comportements se retrouvent dans toutes les sphères d'activités et pas uniquement dans le voyage en avion et que leur survenance n'est pas caractéristique du transport aérien mais est plus impressionnante du fait de l'environnement particulier d'un aéronef.

A nouveau, force est d'admettre qu'il est impossible ici de répondre de manière définitive à cette question. Néanmoins, compte tenu de la tendance de la jurisprudence à interpréter de manière large la notion d'«accident», vraisemblablement en vue d'offrir la plus grande protection possible au voyageur, nous pensons que les tribunaux seront plus enclins à admettre qu'un passager, ayant subi des dommages ensuite du comportement

d'un autre à bord d'un avion, doit être considéré comme ayant été victime d'un «accident» au sens de l'article 17 de la Convention de Varsovie.

Restera en revanche à examiner la question de savoir si la compagnie aérienne, dans un tel cas, peut se prévaloir soit de l'exonération de responsabilité de l'article 20 de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye, soit échapper à toute ou partie de sa responsabilité sur la base de l'article 21 de la Convention de Varsovie. Nous nous proposons de nous arrêter très brièvement sur ces deux questions.

5.1.4. L'exonération de responsabilité de l'article 20 de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye

A titre liminaire, on rappellera que l'article 20 de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye prévoit que «[l]e transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre». Il convient également de souligner que les compagnies aériennes signataires soit du «Montreal Agreement», soit du «IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability» et du «Agreement on Measures to Implement the IATA Inter-carrier Agreement» ont accepté de renoncer à se prévaloir de la défense offerte par ledit article 20 dans la limite de responsabilité fixée à US\$ 75'000.-, respectivement, envers toute prétention dont le montant n'excède pas 100'000 Droits de Tirage Spéciaux. Dans la mesure où la grande majorité des compagnies aériennes offrant un service international ont signé l'un de ces contrats²⁵², la portée pratique de l'article 20 de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye est moindre que lors de son adoption.

²⁵² Au 6 avril 1999, 122 compagnies aériennes avaient signé le «IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability», voir en ligne : IATA Homepage <http://www.iata.org/legal/list_carrier.htm> (date d'accès : 5 juillet 1999). A la même date, 89 compagnies avaient signé le «Agreement on Measures to Implement the IATA Inter-carrier Agreement», voir en ligne : IATA Homepage <http://www.iata.org/legal/list_intercarrier.htm> (date d'accès : 5 juillet 1999).

Cela étant, l'on rappellera que doctrine et jurisprudence admettent généralement que le texte de l'article 20 ne doit pas être compris littéralement, en ce sens que le transporteur aérien doit être libéré de sa responsabilité s'il prouve qu'il a pris «toutes les mesures raisonnables» qui sont à la disposition d'un transporteur prudent pour empêcher le dommage ou éviter l'accident²⁵³. Ainsi, les «mesures nécessaires» de l'article 20 sont celles que prendrait tout transporteur prudent et raisonnable, ou son équipage, dans des circonstances données et non pas selon une appréciation rétroactive des événements²⁵⁴. Savoir si le transporteur et ses préposés ont satisfait à cette exigence est une question qui doit être examinée *in concreto*²⁵⁵.

Cette preuve libératoire n'est pas aisée à rapporter. En effet, la doctrine s'accorde pour considérer que, pour que le transporteur puisse se prévaloir avec succès de l'article 20 de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye, le dommage doit avoir été causé par un cas de force majeure, une tierce partie ou par un événement qui n'est pas relié à l'exploitation de l'avion ou à l'exécution du contrat de transport²⁵⁶. Autrement dit, selon L.B. Goldhirsch, «[i]n order to avoid liability, the carrier must undertake to prove that the accident was caused by something beyond its control. This is difficult to prove, as almost everything that takes place during air transportation is within the control of some servant or agent of the carrier [...] »²⁵⁷.

Dans le cadre d'un dommage causé par un acte terroriste, le transporteur souhaitant échapper à sa responsabilité doit démontrer que toutes les réglementations nationales et internationales pertinentes relatives à de possibles actes illicites contre l'aviation civile

²⁵³ Voir : *Grein c. Imperial Airways*, [1936] 55 Lloyds L. Rep. 318 (C.A.) ; *Chisholm c. British European Airways*, [1963] 1 Lloyd's Rep. 626 (Manchester Assizes) [ci-après : *Chisholm*] ; *Manufacturers Hanover Trust Company c. Alitalia Airlines*, 429 F. Supp. 964 (C. dist. S.D.N.Y. 1977) ; R.H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carrier*, Deventer, Kluwer Law Int., 1981 à la p. 100 [ci-après : *The Liability Regime*] ; L. B. Goldhirsch, *The Warsaw Convention Annotated : A Legal Handbook*, Dordrecht, Martinus Nijhoff, 1988 à la p. 86 ; Gam, *supra* note 187 à la p. 224.

²⁵⁴ Giumulla, *supra* note 237 ad art. 20 à la p. 4.

²⁵⁵ *The Liability Regime*, *supra* note 253 à la p. 101.

²⁵⁶ *Ibid.*

ont été effectivement et soigneusement appliquées²⁵⁷. Dans la mesure où l'application des mesures préconisées par ces réglementations est souvent hors du contrôle du transporteur, mais est du ressort des autorités publiques, il a été suggéré que le transporteur aérien soit exonéré de responsabilité lorsqu'il démontre que lui-même et ses préposés ont effectivement pris toutes les mesures de sécurité qu'ils étaient obligés et autorisés à prendre en vertu des textes légaux nationaux et internationaux applicables à chaque cas d'espèce²⁵⁸. Il convient également de rappeler qu'une compagnie aérienne pourra valablement se prévaloir de la défense offerte par l'article 20(1) de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye s'il lui était impossible de prendre les mesures nécessaires pour éviter le dommage²⁵⁹.

En ce qui concerne plus particulièrement les comportements des passagers, il faut distinguer entre, d'une part, les prétentions soulevées par des passagers victimes de comportements perturbateurs et, d'autre part, les prétentions émises par les passagers ayant adopté un tel comportement.

5.1.4.1. *L'exonération de responsabilité envers les passagers victimes de comportements perturbateurs*

Dans la première hypothèse, force est de constater que, quelles que soient les circonstances précises de l'incident, le dommage subi par la victime du comportement d'un passager perturbateur résulte directement de l'acte d'un tiers et non d'un acte du transporteur. Une partie de la doctrine considère que le transporteur aérien est libéré de toute responsabilité s'il prouve que le dommage a été causé par une tierce partie qui n'était ni l'un de ses employés, ni l'un de ses préposés²⁶⁰. Comme le démontrent

²⁵⁷ *Supra* note 253 à la p. 87.

²⁵⁸ *The Liability Regime*, *supra* note 253 à la p. 104.

²⁵⁹ *Ibid.* ; Gam, *supra* note 187 à la p. 219.

²⁶⁰ Voir Haddad, *supra* note 193 et Ayache, *supra* note 194.

²⁶¹ Giumulla, *supra* note 237 ad art. 20 à la p. 9 ; voir aussi *The Liability Regime*, *supra* note 253 à la p. 101.

cependant les décisions ayant retenu la responsabilité des compagnies aériennes en cas d'attaques terroristes ou de dommages causés par des passagers perturbateurs²⁶², il n'est pas réaliste de penser que les transporteurs aériens seront automatiquement libérés de l'obligation d'indemniser leurs passagers si le dommage dont ils ont été victimes résulte d'actes commis par des parties tierces.

Ainsi, au vu des jurisprudences précitées, et en partant du postulat que les agissements des passagers perturbateurs constituent des «accidents» au sens de l'article 17, il nous semble que la distinction suivante doit être faite : 1) le comportement du passager perturbateur qui fait naître le dommage subi par un autre passager est soudain, imprévisible et ne résulte pas d'un état physique ou psychique pouvant être décelé par le personnel à la porte d'embarquement, ou par les membres d'équipage lors de l'embarquement ou au cours du vol. Dans ce cas, le transporteur aérien devrait être autorisé à se prévaloir de l'exonération de l'article 20 de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye dans la mesure où il lui était impossible de prendre les mesures nécessaires pour éviter le dommage. 2) Le dommage est causé par un passager qui, par exemple, embarque alors qu'il est manifestement pris de boisson, ou s'enivre au cours du vol grâce au service de boissons alcoolisées proposé par la compagnie ou encore devient progressivement de plus en plus agressif. Dans cette hypothèse, il nous semble que le transporteur aérien pourrait se voir refuser le droit de se prévaloir de l'article 20 au motif que le dommage aurait pu être évité si les membres d'équipage avaient pris des mesures telles que refuser de continuer à servir de l'alcool à ce passager, le mettre formellement en garde contre les conséquences de son comportement, l'isoler des autres passagers, imposer si nécessaire les mesures de contraintes autorisées par les circonstances voire débarquer le passager en question.

²⁶² Voir *Oliver*, *supra* note 210 et *Tsevas*, *supra* note 216.

La distinction qui précède équivaut donc à une discussion sur la causalité : en effet, la question qui se pose est celle de savoir si les actes ou omissions du transporteur, de ses employés ou de ses préposés, ont favorisé la survenance du dommage et s'il était dans le cours ordinaire des choses que lesdits actes ou omissions aient un tel effet. Il sera bien évidemment plus facile de répondre par l'affirmative à une telle question lorsque le passager perturbateur présente les signes avant-coureurs d'une personne qui risque de perdre la maîtrise d'elle-même et que les membres d'équipage n'adoptent pas un comportement approprié.

A nouveau, il est certain que la solution dans un tel cas dépendra en grande partie des éléments que les différentes parties auront été capables de prouver ainsi que des circonstances de chaque cas d'espèce puisque l'attitude du transporteur, et donc des membres de l'équipage, doit être examinée *in concreto*.

On relèvera à cet égard que, selon B. Reukema, la renonciation de la compagnie aérienne au droit de se prévaloir de l'article 20 de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye rend ladite compagnie responsable de tout incident à bord lié à l'alcool : en effet, après avoir regretté que la Cour de district du Maryland, dans l'affaire *Oliver*²⁶³, ne se fût pas exprimée sur la question des mesures raisonnables qu'une compagnie doit prendre soit pour éviter qu'un passager ne devienne trop ivre et donc dangereux, soit pour empêcher un passager soûl de blesser un autre passager, B. Reukema considère que «[u]nder the strict liability regime of the *Montreal Agreement* of 1996, it would appear that the carrier would be liable for any alcohol related incident and only the amount of damages would be left to be litigated»²⁶⁴.

²⁶³ *Supra* note 210.

²⁶⁴ B. Reukema, «Drinking and Flying : Why the Two Do Not Mix well on U.S. Carriers» (1984) IX Ann. Air & Sp. L. 133 à la p. 141 [ci-après : «Drinking and Flying»].

C'est le lieu de relever que la nouvelle Convention²⁶⁵ destinée à remplacer le système varsovien prévoit à son article 21(2)(b) que :

[t]he carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:

(a) [...]

(b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.

Cette disposition codifie expressément un principe que certains considéraient être une prémisse fondamentale pour les auteurs de la Convention de Varsovie bien que non expressément inclus dans le texte de celle-ci²⁶⁶. Selon les experts de l'OACI, cette disposition a été proposée au cours des travaux préparatoires afin que les transporteurs aériens disposent d'une nouvelle défense tout en continuant à être présumés fautifs en cas d'accident²⁶⁷ et donc à supporter le fardeau de la preuve libératoire²⁶⁸.

Il est indubitable que cette disposition pourrait jouer un rôle important dans la solution des litiges opposant les compagnies aériennes à leurs passagers en raison de dommages survenus ensuite d'actes commis par des passagers perturbateurs, à la condition toutefois que le dommage allégué et prouvé dépasse la somme de 100'000 Droits de Tirages Spéciaux²⁶⁹. Il nous semble que, dans de telles hypothèses, les débats risquent de tourner autour de la question consistant à déterminer si le dommage «[...] was *solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party*» [nos italiques].

En effet, en fonction des circonstances de chaque cas particulier, les plaignants pourront

²⁶⁵ Voir *supra* note 182 et le texte correspondant.

²⁶⁶ Giemulla, *supra* note 237 ad art. 20 aux pp. 9-10.

²⁶⁷ Afin d'être le plus complet possible, il convient de souligner que la nouvelle convention institue un régime de responsabilité des transporteurs aériens basé sur deux principes : une responsabilité absolue pour les dommages n'excédant pas 100'000 Droits de Tirages Spéciaux (article 21(1)) et une responsabilité fautive pour les dommages dépassant ce montant, la faute du transporteur étant présumée (article 21 (2)).

²⁶⁸ L. Weber et A. Jakob, «The ICAO Draft Convention on the Modernization of the Warsaw System to Be Considered by a Diplomatic Conference in 1999» (1998) XXIII Ann. Air & Sp. L. 231 à la p. 235.

²⁶⁹ Voir *supra* note 267. Il convient ici de rappeler que la jurisprudence relative à la question de savoir si un passager peut valablement fonder, sur la base de la Convention de Varsovie, une prétention en dommages et intérêts à titre d'indemnisation du seul tort moral varie en fonction des juridictions : aux Etats-Unis, la Cour

être tentés de démontrer que, même si l'acte a été commis par un passager et donc par une tierce partie, ledit acte n'aurait pas pu être commis si les membres d'équipage avaient pris les mesures adéquates ou que la commission de cet acte a été favorisée par l'attitude permissive du personnel de la compagnie. En d'autres termes, les tribunaux seront vraisemblablement à nouveau confrontés à une question relevant de la causalité, soit celle de savoir si l'attitude des employés et préposés de la compagnie peut ou non être considérée comme un facteur causal du comportement perturbateur et finalement dommageable.

Il nous semble dès lors que, en ce qui a trait à la responsabilité du transporteur aérien envers les passagers victimes de comportements perturbateurs, l'article 21(2)(b) de la nouvelle convention apporte certes une nouveauté en prévoyant expressément une exonération de responsabilité en cas de faute exclusive d'un tiers. En revanche, l'exigence selon laquelle seule la faute dudit tiers doit être la cause du dommage fera certainement naître des débats autour d'une ancienne question : «le transporteur a-t-il pris toutes les mesures raisonnables pour éviter ou empêcher la survenance de ce dommage ?»

5.1.4.2. *L'exonération de responsabilité envers le passager perturbateur (articles 20 et 21 de la Convention de Varsovie)*

Cette seconde hypothèse est manifestement moins importante dans la mesure où de nombreux comportements perturbateurs n'entraînent pas de dommages pour leurs auteurs. On pensera néanmoins au cas où un passager refuserait de respecter les instructions de l'équipage relatives à la nécessité d'attacher sa ceinture, voire de rester assis durant un certain temps sur son siège et que, se déplaçant dans l'avion, ledit

Suprême a tranché cette question par la négative : voir *Floyd*, *supra* note 230; en revanche, en Israël, la plus Haute Cour a répondu par l'affirmative : voir *Consorts Teichner*, *supra* note 196.

passager chute et se blesse ensuite des turbulences rencontrées par l'aéronef. Dans un tel cas, la jurisprudence a considéré qu'une compagnie aérienne pouvait valablement se prévaloir de l'exonération de responsabilité de l'article 20(1) lorsqu'un passager quitte son siège, malgré l'avertissement donné par le capitaine invitant les passagers à rester assis en maintenant leur ceinture de sécurité attachée, et ce alors que l'avion est sur le point de traverser une zone de turbulences ; il a en effet été retenu que l'attitude de l'équipage, et en particulier l'avertissement donné par le capitaine puis la répétition de cette instruction par les hôteses alors qu'elles vérifiaient que les passagers avaient bel et bien attaché leur ceinture, démontrait que la compagnie avait pris toutes les mesures raisonnables en vue d'éviter ou d'empêcher le dommage²⁷⁰. On relèvera également que, dans une telle situation, la compagnie aérienne pourrait également invoquer l'article 21 de la Convention de Varsovie qui, si la loi du tribunal saisi le prévoit, permet au Juge chargé de trancher le litige d'écarter ou d'atténuer la responsabilité du transporteur en cas de faute concomitante de la victime²⁷¹. A toutes bonnes fins, on soulignera que si ledit article 21 parle de «faute» de la personne lésée, il n'est cependant pas nécessaire de démontrer que celle-ci a agi de manière illicite mais qu'elle n'a pas pris toutes les mesures lui permettant d'éviter le dommage alors qu'il lui était possible de le faire²⁷². Enfin, il convient de mentionner l'hypothèse dans laquelle un passager perturbateur intente action contre la compagnie aérienne, voire d'autres passagers, en alléguant un prétendu dommage en raison des mesures prises à son encontre.

Comme nous l'avons vu ci-dessus, l'article 10 de la Convention de Tokyo libère tous les intervenants de leur éventuelle responsabilité lorsque l'application des mesures prévues par ladite Convention est conforme à celle-ci. Savoir si les mesures prises permettent d'invoquer l'article 10 de la Convention de Tokyo est donc une question qui

²⁷⁰ *Chisholm*, *supra* note 253.

²⁷¹ Voir *Giemulla*, *supra* note 237 ad art. 21 à la p. 8.

se résoudra par l'analyse de la proportionnalité desdites mesures au regard de la situation particulière.

Au surplus, la plupart des transporteurs aériens incorporent dans leurs tarifs une clause les autorisant à refuser d'embarquer ou les autorisant à débarquer, à tout moment, un passager qui paraît ivre ou sous l'influence de l'alcool²⁷³. B. Reukema, se référant à la décision prise dans l'affaire *Austin c. Delta Airlines*²⁷⁴, rappelle à cet égard que la jurisprudence aux Etats-Unis a reconnu que les employés des compagnies aériennes, en vue d'assurer la sécurité et le confort de leurs passagers, jouissaient d'un large pouvoir d'appréciation pour déterminer si une personne était physiquement apte à embarquer pour un vol déterminé, même si rétrospectivement les conclusions desdits employés n'étaient pas exactes²⁷⁵. Il apparaît ainsi, aux Etats-Unis du moins, que les décisions soit de refus d'embarquer un passager potentiellement perturbateur, soit de débarquer un passager perturbateur, ne pourront pas entraîner la responsabilité de la compagnie envers ledit passager à moins qu'elles ne se fondent sur aucun élément raisonnable et constituent donc des décisions réellement arbitraires.

Les développements qui précèdent ayant examiné la question de la responsabilité de la compagnie aérienne envers les passagers, il convient de s'arrêter de manière extrêmement brève sur le problème de la responsabilité du passager perturbateur envers les divers intéressés.

²⁷² *Ibid.* aux pp. 5 et 9.

²⁷³ «Drinking and Flying», *supra* note 264 à la p. 134 ; voir aussi *General Conditions of Carriage (Passenger and Baggage)*, Pratique Recommandée N° 1724 de IATA, Passenger Services Conference Resolutions Manual, art. 8 et 12.

²⁷⁴ 246 S. 2d 894 (S.C. (A.D.) La. 1971).

²⁷⁵ «Drinking and Flying», *supra* note 264 à la p. 136 ; voir aussi *Zervignon c. Piedmont Airlines*, 558 F. Supp. 1305 (C. dist. S.D.N.Y. 1983) ; *Cordero c. Mexicana de Aviacion*, 681 F.2d 669 (9th Cir. 1982) ; *Williams c. Trans World Airlines*, 509 F.2d 942 (2d Cir. 1975).

5.2. La responsabilité civile du passager perturbateur

D'emblée, il convient de souligner qu'une analyse détaillée de cette responsabilité dépasserait le cadre de la présente étude. En effet, la responsabilité du passager perturbateur envers la compagnie aérienne, les employés de celle-ci ou les autres passagers n'a pas fait l'objet, contrairement à la responsabilité civile du transporteur aérien, d'une unification du droit. En d'autres termes, et dans les pays dont le système juridique est fondé sur la «civil law», la responsabilité du passager perturbateur devra être envisagée sur la base des lois nationales relatives soit à la responsabilité contractuelle, soit à la responsabilité délictuelle ou aquilienne. Dans la mesure où les incidents dus à des passagers perturbateurs se déroulent fréquemment au cours de vols internationaux, à bord d'avions dont la nationalité n'est pas nécessairement identique à celle de l'auteur ou de la victime ainsi qu'à l'encontre de personnes de toutes nationalités et domiciliées dans le monde entier, il sera également impératif de tenir compte des règles de conflits de lois - des lois de droit international privé - applicables devant le tribunal qui sera saisi par la victime. C'est dire que la variété quasi infinie des situations de fait imaginables équivaut pratiquement à autant de solutions juridiques. En conséquence, il nous semble suffisant dans le cadre de la présente étude de relever que la responsabilité civile du passager perturbateur envers les autres passagers et les employés du transporteur aérien s'analysera en principe sur la base des règles, y compris celles de conflits de lois, relatives à la responsabilité pour acte illicite, alors que ladite responsabilité de ce passager envers la compagnie aérienne pourra, selon la juridiction saisie, être examinée alternativement ou cumulativement sur la base des mêmes règles ou sur la base des règles relatives à la responsabilité contractuelle. A cet égard, certains auteurs considèrent que la rédaction actuelle des conditions générales de transport des compagnies aériennes, conditions généralement inspirées de

la Pratique Recommandée N° 1724 de IATA²⁷⁶, ne fournissent pas une protection contractuelle suffisamment claire pour obtenir du passager perturbateur le remboursement des frais engendrés par le déroutement de l'avion dû aux agissements dudit passager²⁷⁷.

A l'inverse, B. Reukema relève qu'au moins un commentateur considère que le passager, dont le comportement a rendu nécessaire que le capitaine procède à un atterrissage forcé, doit dédommager la compagnie pour les dommages résultant de la consommation supplémentaire de carburant, des taxes d'atterrissage additionnelles ainsi que de tous les frais liés au bien-être des autres passagers (rafraîchissements, repas, etc.) encourus durant le retard né dudit déroutement ou durant l'attente d'une nouvelle correspondance²⁷⁸.

Compte tenu de l'importance grandissante du phénomène des passagers perturbateurs, il nous semble, à l'instar des auteurs précités, que les compagnies aériennes auraient grand intérêt à prévoir dans leurs conditions générales de transport une clause indiquant que le passager, dont le comportement aura rendu nécessaire un atterrissage forcé, sera tenu responsable envers la compagnie aérienne de tout dommage subi par celle-ci en raison de ce déroutement. Si une telle clause ne constitue bien évidemment pas la panacée en vue d'éviter tout litige, elle permettrait à tout le moins de placer les passagers face à leurs responsabilités et pourrait constituer une base contractuelle claire sur laquelle le transporteur pourrait fonder sa prétention en indemnisation.

Cela étant, nous avons jusqu'ici envisagé le phénomène des passagers perturbateurs au regard du droit international. Afin de compléter cette vision, il nous a semblé intéressant

²⁷⁶ Voir *supra* note 273.

²⁷⁷ Balfour et Highley, *supra* note 94 à la p. 199. Ces auteurs relèvent néanmoins que, en dépit de ces difficultés potentielles, Britannia Airways a obtenu, en février 1995, le remboursement d'environ £ 17'000.- payés par un passager dont le comportement, au cours d'un vol Londres – Rhodes, avait contraint le capitaine à dérouter l'avion sur l'aéroport de Munich.

de nous arrêter brièvement sur la manière dont ce problème est traité par le droit des Etats-Unis. Ceux-ci ont en effet d'ores et déjà adopté divers textes légaux visant à combattre et réprimer les passagers perturbateurs. Il nous paraît dès lors intéressant de nous arrêter brièvement sur les solutions retenues par les Etats-Unis.

6. Bref aperçu des solutions retenues par le droit des Etats-Unis

A titre liminaire, il convient de relever que les développements contenus dans le présent chapitre n'ont pas la prétention d'être exhaustifs, mais ont pour unique objectif de procéder à un rapide survol de la législation applicable aux situations impliquant des passagers perturbateurs.

Fondamentalement, les réponses normatives aux comportements des passagers perturbateurs se trouvent, en premier lieu, dans le Federal Aviation Act, singulièrement le § 46504²⁷⁹ et le § 44902, celui-ci autorisant tout transporteur aérien à refuser de transporter un passager ou des biens qu'il juge être, ou pouvant être, «inimical to safety»²⁸⁰. On soulignera que les termes de «special aircraft jurisdiction» employés au § 46504 sont définis comme tout avion se trouvant aux Etats-Unis ou en dehors de ceux-ci «[...] which has its next scheduled destination or last point of departure in the United States provided that in either case it next actually lands in the United States»²⁸¹. Ainsi, un passager ayant commis une infraction à bord d'un avion devant atterrir aux Etats-Unis pourra y être poursuivi quels que soient la nationalité du passager et le lieu de commission de l'infraction.

²⁷⁸ B. Reukema, *Discriminatory Refusal of Carriage in North America*, thèse de doctorat en droit, Université McGill, 1981 à la p. 349.

²⁷⁹ Voir *supra* note 142 et le texte correspondant.

²⁸⁰ Ginger, *supra* note 62 à la p. 108.

²⁸¹ *Ibid.* à la p. 111 et 49 U.S.C. § 46501(2).

En second lieu, les Federal Aviation Regulations²⁸², réglementations à caractère civil, gérées et mises à exécution par la FAA mais ayant la force et l'effet de la loi²⁸³ jouent également un rôle important. Parmi ces réglementations, l'on soulignera l'existence de celle qui fait interdiction à tout transporteur aérien d'embarquer une personne qui apparaît comme étant ivre ou de servir de l'alcool, au cours du vol, aux passagers qui paraissent ivres²⁸⁴.

Au surplus, la FAA a édicté une «Advisory Circular» datée du 18 octobre 1996 qui vise à fournir à toute personne intéressée au transport aérien, y compris le grand public, des informations pouvant être utilisées pour gérer et réduire les incidents dus à des passagers perturbateurs²⁸⁵. On relèvera que, dans cette circulaire, la FAA propose de classifier les comportements perturbateurs en trois catégories, chacun de ceux-ci appelant une réponse spécifique. Brièvement résumée, cette classification est la suivante : la première catégorie vise les cas où le personnel de cabine demande au passager concerné de se conformer à une requête, ce que fait ledit passager. Aucune action complémentaire ne doit donc être entreprise. La deuxième catégorie concerne les passagers qui refusent de se conformer à une demande faite par un membre d'équipage et persistent à adopter un comportement pouvant mettre en danger la sécurité de l'avion. Dans ces cas, et après avoir essayé en vain de désamorcer la situation, ledit membre d'équipage devrait informer le capitaine afin que soient prises les mesures appropriées. Enfin, la troisième catégorie englobe les cas graves. Par exemple, lorsqu'un passager ou un membre d'équipage est blessé, que l'équipage a dû faire usage de mesures de contraintes ou encore lorsque les devoirs de l'équipage sont continuellement perturbés par le comportement d'un passager. Dans ces hypothèses, le commandant doit

²⁸² Voir 14 Code of Federal Regulations, Aeronautics and Space [Ci-après : FARs].

²⁸³ Collins et Hoff, *supra* note 5 à la p. 22.

²⁸⁴ 14 C.F.R. § 121.575.

²⁸⁵ *Interference with Crewmembers in the Performance of their Duties*, FAA-AC N° 120-65 (18 octobre 1996).

immédiatement être avisé, et les pilotes doivent requérir la présence des forces de l'ordre lors de l'atterrissage de l'avion.

En ce qui concerne plus spécifiquement le fait d'interférer avec les devoirs des membres d'équipage, la jurisprudence a eu l'occasion de préciser, dans une affaire où un passager s'était montré violent envers une hôtesse après que celle-ci lui avait demandé d'éteindre une cigarette, qu'il n'était pas nécessaire que la sécurité de l'avion soit mise en danger par les agissements du passager perturbateur pour que le § 46504 du Federal Aviation Act soit violé²⁸⁶. Au surplus, la Cour d'Appel a rappelé que le fait d'«intimider» un membre d'équipage devait être examiné, au vu de toutes les circonstances, de manière objective :

[...] [the] proof that the victim was in fact frightened for his own physical safety [is not] required in order to find that a defendant performed the criminal act of intimidation. It is sufficient that the conduct and words of the accused would place an ordinary, reasonable person in fear.[...] In determining whether there is sufficient evidence of intimidation, this court must look to the "totality of the circumstances" and view the evidence in the light [...] most favorable to the government²⁸⁷.

Dans l'affaire *United States c. Flores*²⁸⁸, la Cour d'Appel a retenu que toute agression envers un membre du personnel de cabine ne constitue pas nécessairement une interférence avec les devoirs de celui-ci et que, en fonction des circonstances, une condamnation pourra être prononcée pour simple agression ou intimidation impliquant une sanction plus légère²⁸⁹.

En ce qui concerne l'application des FARs, et plus spécifiquement du § 121.575 du Titre 14 du Code of Federal Regulations, deux décisions méritent d'être brièvement rappelées.

²⁸⁶ Voir *United States c. Tabacca*, 924 F.2d 906 (9th Cir. 1991) à la p. 911.

²⁸⁷ *Ibid.*

²⁸⁸ 968 F.2d 1366 (1st Cir. 1992).

²⁸⁹ Voir *Collins et Hoff*, *supra* note 5 à la p. 22.

Dans la première affaire²⁹⁰, Linda Manfredonia intenta action contre la compagnie aérienne American Airlines Inc après avoir été l'objet, au cours d'un vol New York – Dallas, d'avances sexuelles et de violences commises par un autre passager. Selon la demanderesse, le personnel de cabine avait servi plusieurs boissons alcooliques à ce passager, celui-ci devenant progressivement ivre et irrespectueux. La question que dut résoudre la Cour Suprême de New York était celle de savoir si Mme Manfredonia pouvait fonder ses prétentions sur la base dudit § 121.575 qui interdit en particulier le fait de servir des boissons alcoolisées à une personne ivre à bord d'un avion. Afin de répondre par l'affirmative, les Juges admirent en particulier que cette réglementation avait été édictée dans l'intérêt de la sécurité des passagers et que le fait de reconnaître auxdits passagers le droit de se fonder sur cette disposition pour établir leurs prétentions ne pouvait que favoriser le but recherché :

[...] The statute, it is clear, is instinct with a pervasive interest in safety of the passengers [...]. The plaintiff Linda Manfredonia was entitled as a passenger to the observance of the regulation concerning the sale of liquor to one intoxicated. An intoxicated passenger may pose a serious threat to the safety of all on the aircraft. [...] The implication of a right of action is not only consistent with, but also in furtherance of the goal of protecting the safety of passengers and aircraft generally²⁹¹.

Il est intéressant de mettre cette décision en parallèle avec celle rendue dans l'affaire *O'Leary c. American Airlines*²⁹². Dans cette affaire, un passager décéda au cours d'un vol New York – Detroit. Selon la demande en justice, ce passager, alors totalement ivre, s'était lui-même étouffé en mangeant la nourriture servie à bord de l'avion. La demande se fondait sur le fait que la compagnie aérienne devait être tenue pour responsable du décès en raison du fait qu'elle avait autorisé l'embarquement d'un passager ivre, avait continué à lui servir de l'alcool et avait été incapable de lui procurer un traitement médical d'urgence adéquat.

²⁹⁰ *Manfredonia c. American Airlines Inc.*, 416 N.Y.S. 2d 286 (Sup. Ct. App. Div. N.Y. 1979).

²⁹¹ *Ibid.* à la p. 291.

²⁹² *Supra* note 234.

La demande fut rejetée par la Cour, principalement au motif que, contrairement à l'affaire *Manfredonia*, la prétendue violation du § 121.575 FAR ne pouvait créer dans le cas d'espèce une «cause of action» pour une personne que ladite réglementation n'avait pas pour but de protéger :

In *Manfredonia v. American Airlines* [...], we held that the instant regulation did give rise to a private cause of action against an airline on behalf of a third party who was assaulted by an intoxicated passenger. However, we do not read the statute [...], or the regulations promulgated thereunder, as creating a private cause of action on behalf of an intoxicated passenger for injuries sustained to himself. The purpose of the enabling statute is "to promote safety of flight of civil aircraft in air commerce" [...]. Viewed in that context, the regulation serves to ensure the safety of the flight and thus of the passengers who might be endangered by the conduct of an intoxicated passenger. However, the regulation does not serve to protect such an intoxicated passenger from his own conduct which poses no discernible risk to the safety of the flight itself or to the safety of the other passengers. Thus, in this case, recognition of a private right of action on behalf of the decedent for breach of the regulation is not consistent with the statutory purpose. [...] Stated otherwise, the regulation is intended to protect against interference with the safe operation of the aircraft by an intoxicated person, and also to protect the other occupants of the aircraft from the harmful conduct of an intoxicated person [...]; the regulation simply is not intended to protect an individual passenger from choking to death as the result of his own intoxication²⁹³.

Enfin l'on mentionnera, sans autres développements, un problème qui occupe fréquemment la jurisprudence, soit la question de savoir si les passagers victimes d'actes de passagers perturbateurs, ou les passagers ayant été l'objet de mesures de contrainte ou d'expulsion d'un avion, peuvent intenter action contre la compagnie aérienne sur la base des «state law tort actions» ou si le transporteur aérien est protégé contre ces prétentions en vertu du Federal Aviation Act amendé par le Airline Deregulation Act de 1978²⁹⁴. L'analyse détaillée de ce problème nécessiterait assurément des développements importants mais qui dépassent le cadre de la présente étude. C'est pourquoi nous nous limiterons à mentionner l'existence de cette controverse et à renvoyer pour le surplus à la doctrine et à certaines jurisprudences²⁹⁵.

²⁹³ *Ibid.* aux pp. 287-88.

²⁹⁴ Voir notamment Ginger, *supra* note 62 aux pp. 111-15.

²⁹⁵ *Ibid.*; Collins et Hoff, *supra* note 5 aux pp. 22-23 ; *Gee c. American Airlines Inc.*, [1997] U.S. App. LEXIS 12266 en ligne : LEXIS (MEGA, MEGA) ; *Haavistola c. Delta Airlines Inc.*, [1997] Del. Super. LEXIS 63 en

7. Les mesures souhaitables pour l'avenir

A l'instar de toute lutte contre un phénomène de société produisant des effets négatifs et dont l'importance apparaît progressivement, la possibilité de combattre le problème des passagers perturbateurs peut être envisagée sur deux niveaux : au moyen de mesures normatives, et au moyen de mesures pratiques de prévention.

7.1. Les mesures normatives

Avant de pouvoir déterminer si de nouveaux textes normatifs sont nécessaires et souhaitables dans un domaine donné, il est évidemment nécessaire d'évaluer la situation juridique prévalant actuellement dans celui-ci. Il découle des développements qui précèdent que deux problèmes principaux se rencontrent au regard de la lutte contre le phénomène des passagers perturbateurs. En premier lieu, un problème relatif à la compétence pénale. Il est en effet encore relativement fréquent qu'un passager perturbateur échappe à toute poursuite dans la mesure où il se trouve, après la commission de ses actes, sur le territoire d'un Etat qui ne dispose pas de compétence juridictionnelle pour soumettre l'affaire à ses autorités pénales ou qui ne ressent aucun intérêt à le faire. En second lieu, les agissements du passager perturbateur, bien que pouvant créer un risque pour la sécurité de l'aviation, ne constituent pas nécessairement un comportement érigé en infraction pénale dans toutes les législations nationales. Dans ce cas également, le passager en question pourra échapper à toute sanction, non pas en raison de l'absence de compétence *ratione loci*, mais en application du principe *nullum crimen, nulla poena sine lege*.

ligne : LEXIS (MEGA, MEGA) ; *Harris c. American Airlines Inc.*, 55 F.3d 1472 (9th Cir. 1995) ; *Hodges c. Delta Airlines Inc.*, 44 F.3d 334 (5th Cir. 1995) ; *Smith c. America West Airlines*, 44 F.3d 344 (5th Cir. 1995) ; *Rombom c. United Air Lines Inc.*, 867 F. Supp. 214 (C. dist. S.D.N.Y. 1994) ; *Morales c. Trans World Airlines Inc.*, 504 U.S. 374 (1992).

Pour remédier à ces problèmes, deux voies sont envisageables : premièrement, des actions législatives au niveau national ; secondement, une initiative au niveau international.

Au niveau national, et en théorie, la solution est simple : afin de combler le vide dû à l'absence de compétence pénale, les Etats devraient être encouragés à étendre leur compétence sur les infractions commises à bord de tous les avions atterrissant sur leur territoire respectif avec l'auteur à bord, et ce quels que soient la nationalité de l'aéronef et le lieu de commission de l'infraction²⁹⁶. Cette solution a d'ores et déjà été adoptée par certains pays tels que les Etats-Unis, le Canada, le Royaume Uni et l'Australie²⁹⁷. Le Président du Comité National pour la Sécurité de l'Association des Pilotes de Ligne, au cours d'une déclaration devant la Chambre des Représentants américaine, préconisait d'ailleurs que les Etats-Unis encouragent les autres Etats à adopter dans leurs lois nationales une disposition leur conférant une telle compétence pénale²⁹⁸.

En ce qui a trait au droit de fond, les Etats devraient être incités à insérer dans leurs lois pénales respectives les dispositions érigeant en infractions pénales les comportements perturbateurs qui ne sont pas encore couverts par lesdites lois pénales. Comme nous l'avons vu ci-dessus²⁹⁹, le Groupe d'étude OACI a d'ores et déjà établi une première liste de comportements pouvant, et dans l'idéal devant, être considérés par les Etats comme constitutifs d'infractions pénales. C'est le lieu de souligner, même si l'adoption d'une nouvelle norme érigeant un certain comportement en infraction pénale demeure de la seule compétence des Etats, l'importance du rôle que peut jouer l'OACI à cet égard. En effet, en tant qu'organisme hautement spécialisé, l'OACI est en mesure non

²⁹⁶ Voir Weber, *supra* note 6.

²⁹⁷ *Ibid.*

²⁹⁸ S. Luckey, «Statement before the Subcommittee of Aviation Committee on Transportation and Infrastructure, U.S. House of Representatives, Passenger Interference with Flight Crews and the Carry-On Baggage Reduction Act of 1997» Washington, 11 juin 1998 [non publié] une transcription est disponible à l'URL suivant : <<http://www.alpa.org/internet/tm/tm061198.htm>>.

seulement d'établir la liste la plus complète possible des comportements perturbateurs devant être réprimés en priorité, mais aussi de proposer aux différents Etats des modèles d'infractions spécifiques pouvant être insérées dans leurs lois pénales nationales³⁰⁰. Les Etats auraient d'ailleurs intérêt à inclure dans leurs lois pénales des infractions dont les éléments constitutifs seraient «standardisés» au niveau international. En effet, ces textes constitueraient ainsi des «dénominateurs communs»³⁰¹ à tous les Etats en vue de la poursuite des passagers perturbateurs et permettraient, en particulier dans le cadre d'une procédure d'extradition, que soit remplie la condition dite de la «double incrimination» selon laquelle le comportement pour lequel l'extradition est sollicitée doit constituer une infraction tant selon le droit de l'Etat requérant que selon le droit de l'Etat requis.

Compte tenu de ce qui précède, et selon le Directeur du Bureau juridique de l'OACI, cette dernière envisage de proposer à ses Etats membres une action en deux temps : premièrement, l'inclusion d'une série d'infractions dans les lois pénales nationales, une attention spéciale devant être accordée aux infractions relatives à l'interférence avec les devoirs des membres d'équipage et le refus de suivre les instructions de ceux-ci, ainsi que, le cas échéant, l'adoption d'une clause accordant une nouvelle compétence pénale ; deuxièmement, et à long terme, le développement et l'adoption d'une nouvelle convention internationale³⁰². Comme le relève L. Weber, si une nouvelle convention internationale constitue un moyen efficace de régler le problème de la compétence, l'adoption puis l'entrée en vigueur d'une telle convention nécessite beaucoup de temps³⁰³. Or le problème posé par les passagers perturbateurs requiert aujourd'hui une réponse appropriée dans les meilleurs délais. Il paraît dès lors préférable, dans un premier temps du moins, d'inciter les Etats à légiférer dans le sens rappelé ci-dessus

²⁹⁹ *Supra* note 141 et le texte correspondant.

³⁰⁰ Voir *Progress Report*, *supra* note 18 à l'annexe C, p. 1.

³⁰¹ Weber, *supra* note 6.

³⁰² *Ibid.* ; *Progress Report*, *supra* note 18 à la p. 2.

afin de mettre en place le plus rapidement possible les moyens légaux visant à dissuader les passagers d'adopter de tels comportements.

Concernant plus particulièrement une initiative au niveau international, le Groupe d'étude OACI a recommandé, outre l'établissement d'une législation modèle, que soient étudiées les possibilités soit d'amender l'Annexe 17 à la Convention de Chicago³⁰⁴, soit d'amender la Convention de Tokyo, soit de préparer un nouvel instrument international ou encore de combiner ces différentes options³⁰⁵.

Sans vouloir reprendre ici l'examen de la Convention de Tokyo au regard du problème des passagers perturbateurs, l'on rappellera néanmoins que ladite Convention n'établit pas d'infractions spécifiques et n'oblige aucun Etat contractant à exercer sa compétence pénale sur les infractions commises à bord d'aéronefs. Cela étant, l'objectif que devrait tenter d'atteindre une nouvelle législation internationale relative aux passagers perturbateurs, qu'elle résulte d'un amendement à un instrument existant ou de l'adoption d'une nouvelle convention, est similaire à celui poursuivi au niveau national, à savoir la faculté de qualifier certains comportements perturbateurs en infractions et la suppression des lacunes relatives à la compétence pénale.

En ce qui concerne ce dernier point, un amendement à la Convention de Tokyo ou une nouvelle Convention internationale pourrait reprendre la solution adoptée à l'article 4 de la Convention de La Haye, respectivement 5 de la Convention de Montréal, dans la mesure où cette solution a d'ores et déjà été considérée comme acceptable par les Etats parties à ces Conventions³⁰⁶.

³⁰³ *Ibid.*

³⁰⁴ *International Standards and Recommended Practices ; Security : Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference ; Annex 17 to the Convention on International Aviation*, 3^e éd., Montréal, 1986.

³⁰⁵ *Progress Report*, *supra* note 18 à l'annexe C, p. 1.

³⁰⁶ Voir aussi Fiorita, *supra* note 115 à la p. 89.

Au vu de ce qui précède, se pose la question de savoir si une nouvelle convention internationale est nécessaire et souhaitable. Notre réponse est nuancée : certes l'unification du droit pouvant être réalisée par le biais d'une convention internationale est assurément un élément très positif et un objectif souhaitable. Cependant, comme relevé précédemment, l'adoption puis l'entrée en vigueur d'un tel instrument requièrent du temps. Or, il est urgent de mettre en place des mécanismes efficaces de lutte contre le phénomène des passagers perturbateurs. Cette mise en place nécessite d'une part que ce problème soit reconnu par les Etats et, d'autre part, que ces derniers se dotent des moyens légaux pour réprimer ces comportements. L'aide pouvant être apportée par les experts de l'OACI tant dans la rédaction du texte de nouvelles infractions que dans le mécanisme de prise de conscience par les Etats de l'ampleur dudit problème nous paraît primordiale. C'est pourquoi il nous semble que les efforts doivent actuellement se concentrer sur l'adoption au niveau national des normes de fond et de procédure permettant de réprimer efficacement les passagers mettant en danger la sécurité des avions et des personnes à bord. Une fois cette étape franchie, il sera temps de se demander s'il est toujours nécessaire de s'engager sur la voie de la rédaction d'un nouvel instrument de droit international.

Cela étant, nous ne pouvons pas résister à la tentation de citer le professeur Milde lorsqu'il écrit, au sujet de l'intérêt d'édicter de nouvelles dispositions légales en vue de protéger la sécurité de l'aviation civile, que

[i]t is also remarkable to note that the first instinct of the international community was to resort to the *legal* form of prevention and suppression of such acts. Lawyers should be the first to discard yet another dangerous myth perpetuated by journalists and sometimes too readily accepted by States and international organizations, namely that law, more law and better law, and the proliferation of international conventions will be a *panacea* freeing the world from the perils of violent acts against aviation security³⁰⁷.

³⁰⁷ *Supra* note 20 aux pp. 144-45.

Ainsi, pour terminer la présente étude, il nous a paru intéressant de dresser ci-dessous une liste, forcément incomplète, de mesures, autres que normatives, envisagées par les membres de la communauté aéronautique en vue de lutter contre le phénomène des passagers perturbateurs.

7.2. Les mesures «concrètes»

Au vu de l'importance grandissante du phénomène des passagers perturbateurs, de plus en plus de compagnies aériennes ont établi des directives, remises à leurs employés, relatives à la manière de gérer les passagers perturbateurs et à l'attitude de la compagnie face à ce problème³⁰⁸. IATA elle-même a préparé à l'intention de ses membres des «Guidelines for Handling Disruptive/Unruly Passengers»³⁰⁹. Fondamentalement, ces diverses directives sont basées sur l'adage «mieux vaut prévenir que guérir». Ainsi, il est en particulier rappelé aux employés que la prévention commence dès l'enregistrement et que lesdits employés, membres d'équipage ou personnel au sol, sont en droit de refuser l'embarquement d'un passager présentant des signes d'ivresse ou dont le comportement peut être considéré comme perturbateur³¹⁰.

La prévention, et la possibilité de minimiser les effets négatifs des comportements perturbateurs, passent également par des programmes visant à fournir une préparation spécifique aux équipages, préparation instamment recommandée aux Etats-Unis par la Federal Aviation Administration³¹¹. Ces programmes varient en fonction des compagnies aériennes mais ont généralement pour objectif d'enseigner au personnel de

³⁰⁸ Selon Jack, *supra* note 38, en automne 1998, les compagnies suivantes avaient établi de telles directives : British Airways, Cathay Pacific, KLM, Singapore Airlines et Swissair.

³⁰⁹ Une copie de ces directives peut être obtenue auprès de IATA Inflight Services, 75-81 Staines Road, Hounslow, Middlesex TW3 3HW, United Kingdom.

³¹⁰ Voir notamment *British Airways Policy, Disruptive and Drunken Passengers*, 17 septembre 1997 aux pp. C1-C2 [non publié ; ci-après : *BA Policy*].

³¹¹ Voir Ginger, *supra* note 62 à la p. 108 ; Collins et Hoff, *supra* note 5 à la p. 23.

cabine à reconnaître une situation qui pourrait dégénérer et d'inculquer aux membres d'équipage des techniques verbales visant à désamorcer de telles situations³¹².

Parmi les compagnies se trouvant «à la pointe» de la lutte contre les passagers perturbateurs, British Airways, suivie en cela par d'autres compagnies, a instauré un système de «warning cards» à l'instar des cartes dont dispose un arbitre lors d'un match de football. Le passager dont le comportement est perturbateur se voit remettre un carton jaune qui l'informe que, s'il ne change pas d'attitude, les membres d'équipage seront fondés à prendre diverses mesures à son encontre.

Le support fourni aux membres d'équipage est également essentiel. C'est ainsi que la compagnie British Airways s'est engagée auprès de ses employés à les assister et à les aider lorsqu'ils sont requis de témoigner en justice ensuite d'un incident dû à un passager perturbateur³¹³.

Il est impossible de citer ici l'ensemble des mesures, plus ou moins sérieuses, qui ont été envisagées à ce jour pour lutter contre le phénomène des passagers perturbateurs comme, par exemple, la distribution aux passagers fumeurs de chewing gum à la nicotine, l'obligation de prévoir des zones réservées aux fumeurs dans les aéroports, la limitation de la disponibilité d'alcool à bord ou encore l'installation de caméras de surveillance dans la cabine. Il convient néanmoins de souligner que l'information des passagers constitue également un aspect important de la prévention. C'est ainsi que les membres de la communauté aéronautique insistent sur la nécessité d'éduquer les passagers, que ce soit au moyen de campagnes d'information dans les médias, de brochures remises à l'aéroport, d'indications incluses dans le billet, d'articles dans les magazines des compagnies aériennes, de panneaux au guichet d'enregistrement ou de tout autre moyen permettant une prise de conscience du public tant des dangers pour la

³¹² Voir notamment Jack, *supra* note 38 ; Kirjonen, *supra* note 42.

³¹³ *BA Policy*, *supra* note 310 à la p. C1 ; Balfour et Highley, *supra* note 94 à la p. 194.

sécurité de l'aviation que représentent les comportements perturbateurs, que des conséquences légales qui peuvent en découler pour ceux qui les adoptent.

8. Conclusions

Les comportements adoptés par les passagers perturbateurs représentent une menace incontestable pour la sécurité de l'aviation. La survenance d'un incident dû à un tel passager peut également mettre en péril la confiance que place le public dans une compagnie aérienne. C'est dire qu'aucun intéressé - transporteurs aériens, passagers, autorités publiques - ne devrait rester indifférent à l'accroissement constaté du nombre d'incidents dus à des passagers violents, agressifs ou irrespectueux.

Si les instruments juridiques existant actuellement au niveau international permettent à certaines conditions de poursuivre et de réprimer les auteurs de tels agissements, il n'en demeure pas moins que certaines lacunes subsistent et que les textes en vigueur ne sont pas forcément adaptés aux réalités économiques de notre époque.

Compte tenu des délais parfois extraordinairement longs entre l'adoption d'une convention internationale et son entrée en vigueur, les Etats devraient être encouragés à inclure dans leur législation nationale respective les dispositions leur permettant de poursuivre et juger les passagers perturbateurs qui se trouvent sur leur territoire après l'atterrissage de l'avion à bord duquel ils ont perpétré leurs actes.

Cela étant, l'adoption et la mise en vigueur de nouveaux textes législatifs ne suffiront jamais, à eux seuls, à combattre efficacement un phénomène comme celui des passagers perturbateurs. L'information du grand public, la formation du personnel au sol et des membres d'équipage pour leur apprendre à discerner le plus rapidement possible les situations pouvant dégénérer ainsi qu'à les désamorcer, mais aussi le respect de certains égards dus aux voyageurs comme la ponctualité, un espace raisonnable dans la cabine

ou l'adéquation entre l'image donnée par un transporteur aérien et la réalité constituent des éléments essentiels dans la prévention des comportements perturbateurs.

L'excellent niveau de sécurité atteint aujourd'hui par l'aviation civile commerciale a eu pour conséquence que de nombreux voyageurs entrent dans un avion en considérant que le personnel de cabine est présent uniquement pour satisfaire leurs demandes et que le moindre refus de sa part, fût-il motivé par des considérations de sécurité, constitue un affront inadmissible tant sur un plan personnel que commercial. Fort heureusement, les compagnies aériennes admettent aujourd'hui de plus en plus fréquemment que le «client n'a pas toujours raison» et apportent leur soutien logistique et financier aux membres d'équipage confrontés à des incidents impliquant des passagers perturbateurs. Elles devront dorénavant également réussir à concilier l'image d'un transport sûr et agréable avec celle d'un environnement dans lequel la sécurité exige de tous une attitude responsable et dans lequel tous les comportements ne sont dès lors pas admissibles. Il s'agit vraisemblablement d'un défi mais que les professionnels du transport aérien ne peuvent plus maintenant renoncer à relever.

BIBLIOGRAPHIE

TRAITES

Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur, 18 septembre 1961, Doc. OACI 8181 (entrée en vigueur le 1^{er} mai 1964).

Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, 4 novembre 1950, 213 R.T.N.U. 221. S.T.E. 5 (entrée en vigueur le 3 septembre 1953).

Convention de Vienne sur le droit des traités, 23 mai 1969, 1155 R.T.N.U. 354 (entrée en vigueur le 27 janvier 1980).

Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, 12 octobre 1929, Doc. OACI 7838 (entrée en vigueur le 13 février 1933).

Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, 23 septembre 1971, Doc. OACI 8966 (entrée en vigueur le 26 janvier 1973).

Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, 16 décembre 1970, Doc. OACI 8920 (entrée en vigueur le 14 octobre 1971).

Convention relative à l'aviation civile internationale, 7 décembre 1944, Doc OACI 7300/6 (entrée en vigueur le 4 avril 1947).

Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, 14 septembre 1963, Doc. OACI 8364 (entrée en vigueur le 4 décembre 1969).

Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, 1^{er} mars 1991, Doc. OACI 9571 (entrée en vigueur le 21 juin 1998).

Protocole de Montréal N° 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, 25 septembre 1975, Doc. OACI 9148 (entré en vigueur le 14 juin 1998).

Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, 28 septembre 1955, Doc. OACI 7632 (entré en vigueur le 1^{er} août 1963).

Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, 8 mars 1971, Doc. 8932.

Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression

d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971, 24 février 1988, Doc. OACI 9518 (entré en vigueur le 6 août 1989).

MONOGRAPHTES

Abeyratne, R.I.R., *Aviation Security : Legal and Regulatory Aspects*, Abingdon, Ashgate, 1998.

Abeyratne, R.I.R., *Legal and Regulatory Aspects of Unlawful Interference with Civil Aviation*, thèse de doctorat de droit, Université McGill, 1996.

Alexander, Y. et Sochor, E., *Aerial Piracy and Aviation Security*, Dordrecht, Martinus Nijhoff, 1990.

Ashwood, T.M., *This is Your Captain Speaking*, New York, Stein and Day, 1974.

Buergenthal, T., *Law-Making in the International Civil Organization*, Syracuse (NY), Syracuse University Press, 1969.

Bunker, D.H., *The Law of Aerospace Finance in Canada*, Montréal, Université McGill, 1988.

Cartou, L., *Droit aérien*, Paris, Dalloz, 1963.

Cheng, B., *The Law of International Air Transport*, Londres, Steven & Sons, 1962.

Diederiks-Verschoor, I.H.Ph., *An Introduction to Air Law*, 6^e éd., La Haye, Kluwer Law Int., 1997.

Dorey, F.C., *Aviation Security*, New York, Van Nostrand Reinhold Co, 1983.

El-Harudi, E.-M., *New Developments in the Law of Aviation Security*, thèse de maîtrise de droit, Université McGill, 1989.

Emanuelli, C., *Les moyens de prévention et de sanction en cas d'action illicite contre l'aviation civile internationale*, Paris, A. Pedone, 1974.

Freitas de Souza, J.A., *Jurisdiction over Events aboard Aircraft*, thèse de maîtrise de droit, Université McGill, 1962.

Giemulla, E et al., *Warsaw Convention*, feuilles mobiles, La Haye, Kluwer Law Int., 1997.

Goldhirsch, L.B., *The Warsaw Convention Annotated : A Legal Handbook*, Dordrecht, Martinus Nijhoff, 1988.

Jacob, A., *Aviation Terrorism and the Warsaw Convention*, thèse de maîtrise de droit, Université McGill, 1996.

Joyner, N.D., *Aerial Hijacking as an International Crime*, New York, Oceana Publications, 1974.

de Juglart, M., *Traité élémentaire de droit aérien*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1952.

Kreindler, L.S., *Aviation Accident Law*, New York, Matthew Bender, 1974.

Lowenfeld, A.F., *Aviation Law*, 2^e éd., New York, Matthew Bender, 1981.

Mankiewicz, *The Liability Regime of The International Air Carrier*, Deventer, Kluwer Law Int., 1981.

Matte, N.M., *Traité de droit aérien-aéronautique*, 3^e éd., Paris, A. Pedone, 1980.

McWhinney, E., *Aerial Piracy and International Terrorism – The Illegal Diversion of Aircraft and International Law*, 2^e éd., Dordrecht, Martinus Nijhoff, 1987.

Miller, G., *Liability in International Air Transport*, Deventer, Kluwer Law Int., 1977.

Mutz, W., *Civil Aviation Security and the Law*, thèse de maîtrise de droit, Université McGill, 1981.

Reukema, B., *Discriminatory Refusal of Carriage in North America*, thèse de doctorat en droit, Université McGill, 1981.

Richard, P., *La Convention de Tokyo. Etude de la Convention de Tokyo relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, Lausanne, René Thonney-Dupraz, 1971.

Riese, O. et Lacour, J.T., *Précis de droit aérien – International et Suisse*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1951.

Ritchie, M.E., *Crimes on Board Aircraft*, thèse de maîtrise de droit, Université McGill, 1958.

Shavit, U., *The Montreal Protocol of February 24th, 1988 : A Critical Evaluation*, thèse de maîtrise de droit, McGill University, 1990.

Shawcross, C.N. et Beaumont, K.M., *Shawcross & Beaumont on Air Law*, 4^e éd., Londres, Butterworths, 1977.

Shawcross, C.N. et Beaumont, K.M., *Air Law*, feuilles mobiles, Londres, Butterworths, 1991.

Shubber, S., *Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft*, La Haye, Nijhoff, 1973.

Winston, M.W., *The Role of Extradition in International Civil Aviation*, thèse de maîtrise de droit, Université McGill, 1973.

Zylicz, M., *International Air Transport Law*, Dordrecht, Martinus Nijhoff, 1992.

ARTICLES

Abeyratne, R.I.R., «Tobacco Smoking in Aircraft – A Fog of Legal Rhetoric ?» (1993) XVIII Air & Sp. L. 50.

Abeyratne, R.I.R., «Legal Aspects of Unlawful Interference with International Civil Aviation» (1993) XVIII Air & Sp. L. 262.

Abeyratne, R.I.R., «Liability for Personal Injury and Death under the Warsaw Convention and its Relevance to Fault Liability in Tort Law» (1996) XXI-I Ann. Air & Sp. L. 1.

Allen, K. et Hoff, J.S., «Food and Drink Injuries Aboard Airlines» [1995] Lawyer Pilot's Bar Association Journal 21 et 26

Awford, I., «Civil Liability Concerning Unlawful Interference with Civil Aviation» (1987) XII Air L. 120.

Balfour, J. et Highley, O., «Disruptive Passengers : The Civil Aviation (Amendment) Act 1996 Strikes Back» (1997) XXII Air & Sp. L. 194.

Boyle, R.P., «The Tokyo Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft» (1964) 30 J. Air L. & Com. 305.

Braure, E., «Assistance et responsabilité du médecin-passager d'un avion» (1985) 39 R.F.D.A. 147.

Cheng, B., «Wilful Misconduct : From Warsaw to The Hague and from Brussels to Paris» (1977) II Ann. Air & Sp. L. 55.

Cheng, B., «International Legal Instruments to Safeguard International Air Transport : The Conventions of Tokyo, The Hague, Montreal and a New Instrument Concerning Unlawful Violence at International Airports», International Conference on Aviation Security : How to Safeguard International Air Transport ?, La Haye, 22-23 janvier 1987 (1987) Conference Proceedings International Institute of Air and Space Law University of Leyden 23.

Collins, S.T. et Hoff, J.S., «In-Flight Incivility Today : The Unruly Passenger» (1998) 12 :4 The Air & Sp. Law. 1 et 21.

Costello, D., «International Terrorism and the Development of the Principle Aut Dedere Aut Judicare» (1975) 11:11 J. Int'l L. & Com. 488.

Dettling-Ott, R., «Criminal Liability of Airline Pilots : Three Recent Decisions» (1988) XIII:1 Air L. 4.

Dinstein, Y., «Criminal Jurisdiction over Aircraft Hijacking» (1972) 7 Israel L. Rev. 195.

Eaton, D., «Recovery for Purely Emotional Distress under the Warsaw Convention : Narrow Construction of Lésion Corporelle in Eastern Airlines, Inc. v. Floyd» [1993] Wisconsin L. Rev. 563.

Feldmus, C.B., «Terror in the Skies : Who Should Pay the Price ?» (1987) 14 Syr. J. Int'l L. & Com. 209.

Feller, S.Z., « Comment on "Criminal Jurisdiction over Aircraft Hijacking" » (1972) 7 Israel L. Rev. 207.

Fenston, J. et De Saussure, H., «Conflict in the Competence and Jurisdiction of Courts of Different States to Deal with Crimes Committed on Board Aircraft and the Persons Involved Therein» (1952) 1 R.D. McGill 66.

Fiorino, F., «Passengers Who Carry 'Surly Bonds of Earth' Aloft» (1998) 149:25 Aviation Week and Space Technology 123.

Fiorino, F., «Passengers Enraged, But Does Industry Care?» (1999) 150:24 Aviation Week and Space Technology 122.

Fiorita, D.M., «Aviation Security : Have All the Questions Been Answered ?» (1995) XX-II Ann. Air & Sp. L. 69.

FSF Editorial Staff, «FAA, Pilots and Flight Attendants Propose Measures to Reduce Passenger Interference with Cabin Crews» (1997) 32:3 Cabin Crew Safety 1.

FSF Editorial Staff, «Transport of Involuntary Passengers on Commercial Flight Raises Safety Issues» (1997) 32:4 Cabin Crew Safety 1.

Gam, H., «Liability Damages for Injuries Sustained by Passengers in the Event of Hijacking of Aircraft and other Violations of Aviation Security» [1988] Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 217.

Gignoux, C., «Aspects juridiques du médecin passager intervenant auprès d'une personne à bord d'un avion» (1985) 39 R.F.D.A. 299.

Gilman, N., «What is Sufficient Proof of Wilful Misconduct for Air Carrier Liability under the Warsaw Convention in a terrorist Case ?» (1993) 3:2 Albany Law Journal of Science and Technology 217.

Ginger, S.R., «Violence in the Skies : The Rights and Liabilities of Air Carriers when Dealing with Disruptive Passengers» (1998) XXIII Air & Sp. L. 106.

Guillaume, G., «Terrorisme aérien et responsabilité civile» dans *Liber Amicorum en hommage à Nicolas Mateesco Matte*, Paris, A. Pedone, 1989, 113.

Guillaume, G., «Responsabilité pénale du commandant de bord en droit français» (1991) XVI Ann. Air & Sp. L. 79.

Haeck, L., «Le droit international et le terrorisme aérien», (1988) XIII Ann. Air & Sp. L. 111.

Harding, R., «Cabin Air Quality in Aircraft» (1994) 308 British Medical Journal 427.

Kane, R. et Pyne, T., «The Legal Status and Liability of the Copilot, Part I» (1994) XIX:6 Air & Sp. L. 290.

Kreindler, L.S., «An Appraisal from a Plaintiff's Viewpoint of Tort Liability Arising from Aircraft Hijacking» (1973) 1 Syr. J. Int'l L. & Com. 327.

Legier, G., «L'application de la Convention de Varsovie par les Juridictions Américaines : Evolution de la Jurisprudence» (1993) 46 R.F.D.A. 123.

Lowenfeld, A.F. et Mendelsohn, A.I., «The United States and the Warsaw Convention» (1967) 80 Harv. L. Rev. 497.

Lowenfeld, A.F., «Liability of Airlines for Injury Caused by Terrorism» dans T.L. Masson-Zwaan et P.M.J. Mendes de Leon, dir., *Air and Space Law : De Lege Ferenda*, Dordrecht, Martinus Nijhoff, 1992, 83.

Lowenfeld, A.F., «Airline Liability and Terrorism» dans C.-J. Cheng et P. Mendes De Leon, dir., *The Highways of Air and Outer Space over Asia*, Dordrecht, Martinus Nijhoff, 1992, 139.

Lyall, F., «Essay : The Warsaw Convention – Cutting the Gordian Knot and the 1995 Intercarrier Agreement» (1996) 22 Syr. J. Int'l L. Com. 67.

Magdelénat, J.-L., «La nouvelle annexe 17 : le dernier apport de l'aviation civile internationale pour la lutte contre le terrorisme» (1986) XI Ann. Air & Sp. L. 87.

Mankiewicz, R.H., «The 1970 Hague Convention» (1971) XXXVII J. Air L. & Com. 195.

Mankiewicz, R.H., «Terrorisme aérien et responsabilité civile du transporteur aérien» (1977) 31 R.F.D.A. 382.

Mankiewicz, R.H., «From Warsaw to Montreal with Certain Intermediate Stops ; Marginal Notes on the Warsaw System» (1989) XIV :6 Air L. 239.

Martin, P., « Being Drunk on An Aircraft, Some Recent Cases Analysed » (1998) 31 Focus on Com. Avi. Safety 7.

McGilchrist, N.R., «Wilful Misconduct and the Warsaw Convention» [1977] Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 539.

Mendelsohn, A.I., «In Flight Crime, The International and Domestic Picture under the Tokyo Convention» (1967) LIII Virginia L. Rev. 509.

Milde, M., «ICAO Work on the Modernization of the Warsaw System» (1989) XIV:4 Air L. 193.

Milde, M., «Law and Aviation Security» dans *Air and Space Law : De Lege Ferenda, Essays in Honour of Henri A. Wassenbergh*, Martinus Nijhoff, 1992, 93.

Milde, M., «The International Fight Against Terrorism in the Air» dans *The Use of Airspace and Outer Space for all Mankind in the 21st Century*, The Hague, Kluwer Law Int., 1995 141.

Mirmina, S.A., «Aviation Safety and Security – Legal Developments» (1998) 63 J. Air L. & Com. 547.

de Montlaur-Martin, E., «L'interprétation de l'article 17 de la Convention de Varsovie dans la jurisprudence américaine récente» (1993) 46 R.F.D.A. 33.

Nelms, D.W., «As more Passengers Fill more Aircraft, the Airlines Are Finding the Skies Decidedly Less Friendly» (1998) 3 Air Transport World 35.

O'Brien, T.P., «Flying the Warsaw Convention's Not-So-Friendly Skies : Should Air Carriers' Wilful Misconduct Go Unpunished ?» (1992) 29 San Diego L. Rev. 335.

Overby, E.A., «Restraining Passengers on International Flights» [1995] Lawyer Pilot's Bar Association Journal 40.

Pestel, B., «Statut juridique et responsabilité du commandant de bord» (1988) 42 R.F.D.A. 257.

Pestel, B., «Le commandant de bord et la sûreté» (1997) 50 R. F.D.A. 5.

Prew, S.J., «Unruly Passengers» (1997) 2:2 Jane's Airport Review 4.

Reiss, P.T., «The Disruptive Passenger : Social Inconvenience or Potential Catastrophe ?» (1997) Interpilot 24.

Reiss, P.T., «Increasing Incidence of "Air Rage" Is Both an Aviation Security and Safety Issue» (1998) 53:10 ICAO Journal 13.

Reukema, B., «Smoking on Board Aircraft – the Puffers and the Protagonists» (1983) VIII Ann. Air & Sp. L. 203.

Reukema, B., «Drinking and Flying : Why the Two Do not Mix well on U.S. Carriers» (1984) IX Ann. Air & Sp. L. 133.

Reukema, B., «Article 17 of the Warsaw Convention : An Accident is Required for Recovery» (1985) X Ann. Air & Sp. Law 191.

Rhodes, A.F., «Procedures for Dealing with Unruly and/or Violent Aircraft Passengers» (1994) 14 Focus on Com. Avi. Safety 16.

de Rode-Vershoor, I. H. Ph., «Les problèmes concernant les délits commis à bord des aéronefs particulièrement quant à la juridiction» (1957) 27 Rev. I.D.P. 431.

Schaerer, F., «Les infractions commises à bord des aéronefs et leurs conséquences» (1957) 27 Rev. I.D.P. 446.

Shubber, S., «Aircraft Hijacking Under the Hague Convention» (1973) 22 I.C.L.Q. 687.

Skoning, G.D., «Airline Safety and Labor Relations Law : Balancing Rights and Responsibilities» (1983) VIII:2 Air L. 104.

Smith, A.J., «Cabin Air Quality in Aircraft : What Is the Problem ? What Is Being Done or What Can Be Done About it ? Who Can Do it and How ?» (1996) 61 J. Air L. & Com. 721.

Sunberg, J.W.F., «The Aircraft Commander in Legal Turbulence» dans J.W.E. Storm van's Gravesande et A. van der Veen Vonk, dir., *Air Worthy, Liber Amicorum Honouring Professor Dr I.H.Ph. Diederiks Verschoor*, Deventer, Kluwer Law & Taxation, 1985, 169.

Sunoo, B. et Wallsten, K., «Sexual Misconduct in the Skies – An HR Issue ?» (1998) 7:8 Workforce 17.

Thibeault, C., «Cabin Air Quality» (1997) 68:1 Aviation Space & Environmental Medicine 80.

Van Wijk, A.A., «The Legal Status of the Aircraft Commander» dans A. Kean, dir., *Essays in Air Law*, The Hague, Martinus Nijhoff Publishers, 1982, 311.

Venet, M., «Statut juridique et responsabilités du commandant de bord» (1990) 44 R.F.D.A. 169.

Weber, L. et Jakob, A., «Activités de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)» (1997) XXII-II Ann. Air & Sp. L. 340.

Weber, L. et Jakob, A., «The ICAO Draft Convention on the Modernization of the Warsaw System to Be Considered by a Diplomatic Conference in 1999» (1998) XXIII Ann. Air & Sp. L. 231.

van den Wyngaert, C., «Aviation Terrorism, Jurisdiction and its Implication», International Conference on Aviation Security : How to Safeguard International Air Transport ?, La Haye, 22-23 janvier 1987 (1987) Conference Proceedings International Institute of Air and Space Law University of Leyden 23.

Yoran, D., «Recovery of Emotional Distress Damages under Article 17 of the Warsaw Convention : The American versus the Israeli Approach» (1992) XVIII :3 Brooklyn J. of Int'l L. 811.

Anonyme, « New Video System Watches Passengers for 'Air Rage' » *Aviation Week & Space Technology* 150 :17 (26 avril 1999) 88.

JURISPRUDENCE

Etats-Unis

Air France c. Saks, 470 U.S. 392 (1985).

Austin c. Delta Airlines, 246 S. 2d 894 (S.C. (A.D.) La. 1971).

Cordero c. Mexicana de Aviacion, 681 F.2d 669 (9th Cir. 1982).

Day c. Trans World Airlines Inc., 528 F.2d 31 (2nd Cir. 975).

DeMarines c. KLM Royal Dutch Airlines, 14 Avi 18,212 (C. dist. E.D. Pa. 1977).

Eastern Airlines c. Floyd, 111 S. Ct. 1489 (1991).

El Al Israel Airlines c. Tseng, 119 S. Ct. 662 (1999).

Evangelinos c. Trans World Airlines Inc., 550 F.2d 152 (3rd Cir. 1977).

Gee c. American Airlines Inc., [1997] U.S. App. LEXIS 12266 en ligne: LEXIS (MEGA, MEGA).

Haavistola c. Delta Airlines Inc., [1997] Del. Super. LEXIS 63 en ligne: LEXIS (MEGA, MEGA).

Harris c. American Airlines Inc., 55 F.3d 1472 (9th Cir. 1995).

Hodges c. Delta Airlines Inc., 44 F.3d 334 (5th Cir. 1995).

Husserl c. Swissair, 388 F. Supp. 1238 (C. dist. S.D.N.Y. 1975).

Karfunkel c. Air France, 14 Avi. 17,674 (C. dist. S.D.N.Y. 1977).

Levy c. American Airlines, [1993] U.S. Dist. LEXIS 7842 (C. dist. S.D.N.Y.) en ligne : LEXIS (MEGA, MEGA).

Li c. Quraishi et UAL Inc., 780 F. Supp. 117 (C. dist. E.D.N.Y. 1992).

Manfredonia c. American Airlines Inc., 416 N.Y.S. 2d 286 (Sup. Ct. App. Div. N.Y. 1979).

Manufacturers Hanover Trust Company c. Alitalia Airlines, 429 F. Supp. 964 (C. dist. S.D.N.Y. 1977).

Morales c. Trans World Airlines Inc., 504 U.S. 374 (1992).

O'Leary c. American Airlines, 475 N.Y.S. 2d 285 (Supp. Ct. App. Div. N.Y. 1984).

Oliver c. Scandinavian Airlines System, [1983] U.S. Dist. LEXIS 17951 (C. dist. Md.) en ligne: LEXIS (MEGA, MEGA).

Padilla c. Olympic Airways, 23 Avi 17,656 (C. dist. S.D.N.Y. 1991).

Price c. British Airways, [1992] U.S. Dist. LEXIS 9581 (C. dist. S.D.N.Y.) en ligne : LEXIS (MEGA, MEGA).

Richman c. USAIR Inc., 961 F. Supp. 102 (C. dist. N.J. 1997).

Rombom c. United Air Lines Inc., 867 F. Supp. 214 (C. dist. S.D.N.Y. 1994).

Rosman c. Trans World Airlines Inc., 13 Avi 17,231 (N.Y.C.A. 1974).

Salerno c. Pan American World Airways, 606 F. Supp. 656 (C. dist. S.D.N.Y. 1985).

Sedigh c. Delta Airlines Inc., 850 F. Supp. 197 (C. dist. E.D.N.Y. 1994).

Seguritan c. Northwest Airlines Inc., 446 N.Y.S. 2d 397 (Sup. Ct. App. Div. N.Y. 1982).

Smith c. America West Airlines, 44 F.3d 344 (5th Cir. 1995).

Stone c. Continental Airlines, 905 F. Supp. 823 (C. dist. Hawaii 1995).

Tsevas c. Delta Airlines, [1997] U.S. Dist. LEXIS 19539 en ligne: LEXIS (GENFED, COURTS).

United States c. Cordova, 89 F. Supp. 298 (C. dist. E.D.N.Y. 1950).

United States c. Flores, 968 F.2d 1366 (1st Cir. 1992).

United States c. Hall, 691 F.2d 48 (1st Cir. 1982).

United States c. Tabacca, 924 F.2d 906 (9th Cir. 1991).

Von Hundertmark c. Boston Professional Hockey Association Inc. et USAir Inc., [1996]

U.S. Dist. LEXIS 20231 en ligne: LEXIS (MEGA, MEGA).

Wallace c. Korean Air, [1999] U.S. Dist. LEXIS 4312 en ligne: LEXIS (GENFED, COURTS).

Williams c. Trans World Airlines, 509 F.2d 942 (2nd Cir. 1975).

Zervignon c. Piedmont Airlines, 558 F. Supp. 1305 (C. dist. S.D.N.Y. 1983).

France

Air Inter c. Bornier et C.P.A.M.R.P., (1983) 37 R.F.D.A. 47 (Cass. civ. 1^{re}).

Haddad c. Air France, (1982) 36 R.F.D.A. 342 (Cass. civ. 1^{re}).

Ayache c. Air France, (1984) 38 R.F.D.A. 450 (Trib. gr. inst.).

Royaume-Uni

Chisholm c. British European Airways, [1963] 1 Lloyd's Rep. 626 (Manchester Assizes).

Horabin c. British Overseas Airways Corporation, [1952] 2 All E.R. 1016 (Q.B.).

Goldman c. Thai Airways International, [1983] 2 All E.R. 693 (C.A.).

Grein c. Imperial Airways, [1936] 55 Lloyd's Rep. 318 (C.A.).

Israël

Air France c. Consorts Teichner, (1985) 39 R.F.D.A. 232 (Cour suprême).

JOURNAUX et REVUES

Banks M., «Airport Backs BA Clampdown on 'Air Rage'» *Birmingham Evening Mail* (27 août 1998) 13.

Childs M., «Airlines Turn up Heat on Drunk Passengers» *The Independent [de Londres]* (11 mai 1998) 3.

Collis R., «A Growing Problem of Sky Rage» *International Herald Tribune* (6 novembre 1998) 13.

Dawson C., «Special Report – Business Travel : Moves to Change Laws over Air Rows» *The Daily Telegraph [de Londres]* (18 novembre 1998) 37.

Finn G., «Branson Launches Air Rage Blacklist» *The Independent [de Londres]* (2 novembre 1998) 5.

Godfrey T., «Airlines Fighting New Outbreak of Air Rage» *The Toronto Sun* (24 août 1998) 4.

Hadfield P., «Airline Fighting Unruly Fliers» *USA Today* (26 août 1997) 10A.

Howarth J., «Airlines Seek Worldwide Crackdown on Drunken Thug Menace» *Birmingham Post* (17 novembre 1998) 3.

Immen W., «High-Flying Smoker Threatened with Life Term» *The Globe and Mail [de Toronto]* (4 mai 1999) A1 et A8.

Innes J., «Airlines Join Forces to Ban Air Rage Case Passenger» *The Scotsman* (4 novembre 1998) 5.

Jaya P., «Dealing with Unruly Airline Passengers» *New Strait Times [de Malaisie]* (9 septembre 1998) 7.

Kennedy T., «Unruly Fliers Pose Security Headache ; No Easy Solution to Plane Passenger Gone Bad» *Star Tribune [de Minneapolis, MN]* (3 décembre 1998) 1D.

Marshall S., «Harassment Makes Skies not so Friendly» *USA Today* (12 juin 1998) 4A.

Morissette R., «Une amazone suédoise force un Boeing 767 à atterrir à Montréal» *Le Journal de Montréal* (24 décembre 1998) 6.

Morissette R., «Un voyageur frustré poursuit Air Canada pour 1,1 million» *Le Journal de Montréal* (10 septembre 1998) 4.

Payne S., «Obnoxious Fliers Unruly Passengers Creating Turbulences in the Skies» *The Ottawa Sun* (23 août 1998) S17.

Roche, M. et Frank, P., «When Airline Passengers Lose Control» *Flight Deck* n° 23 (printemps 1997) 11.

Sangster I., «Yellow Card for Making British Airways See Red» *Birmingham Evening Mail* (31 août 1998) 13.

Smith H., «Las Vegas Police Ready for Rowdy Passengers» *Las Vegas Review Journal* (12 octobre 1998) 1D.

Sweeney A., «Air Passengers Travel Meaner, not Leaner» *The Toronto Star* (10 janvier 1998) K2.

The Editors, «Unruly Passengers Behavior Poses Increasing Risk to Safety» *Air Safety Wk* (5 mai 1997) 8.

Thornton C., «Calm Down» *Flight International* (11 novembre 1998) 5.

«Fumeur fautif : un pilote empêche les passagers de quitter son avion» *Le Journal de Montréal* (28 juillet 1998) 45.

«Un passager ivre à bord» *Le Journal de Montréal* (15 avril 1999) 20.

«Un passager violent doit être attaché à son siège» *Le Journal de Montréal* (24 août 1998) 8.

«Unruly Passenger Behaviour» *Flight Deck* n° 28 (printemps 1998) 7.

DOCUMENTS OACI

International Standards and Recommended Practices ; Security : Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference ; Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation, 3^e éd., Montréal, 1986.

Progress Report on the Results of the Work of the Study Group on Unruly Passengers, Conseil de l'OACI, 156^e séance, Doc C-WP/11066 (1999).

AUTRES DOCUMENTS

Air Line Pilots Association, International Conference on Disruptive Airline Passengers, Washington, 30 avril 1997 (1997) Transcript of Proceedings Ace-Federal Reporters Inc.

British Airways Policy, Disruptive and Drunken Passengers, 17 septembre 1997.

Cotton, D.B., «Interference with Crewmembers in the Performance of their Duties», International Aircraft Fire and Cabin Safety Research Conference, Atlantic City, 8 janvier 1999 [non publié], une transcription est disponible à l'URL suivant : <http://www.fire.tc.faa.gov/conference/presentations/DonaldCotton.PDF>.

Dann, N.C., «Finding the Solutions», United Kingdom Flight Safety Committee Annual Seminar 1998 on Passenger Behaviour, Londres, 3 novembre 1998 [non publié].

Federal Aviation Administration, Interference with Crewmembers in the Performance of their Duties, FAA-AC N° 120-65 (18 octobre 1996).

Gardner, G.S., «Statement before the House Committee on Transportation and Infrastructure, Subcommittee on Aviation, Concerning H.R. 3064 and the Issue of Unruly Passengers», Washington, 11 juin 1998 [non publié].

Gibson, M., «Prosecuting the Offenders», United Kingdom Flight Safety Committee Annual Seminar 1998 on Passenger Behaviour, Londres, 3 novembre 1998 [non publié].

Jack, I., «Disruptive Passengers : An Airline Strikes Back», United Kingdom Flight Safety Committee Annual Seminar 1998 on Passenger Behaviour, Londres, 3 novembre 1998 [non publié].

Kirjonen, S., «Training the Front Line Force», United Kingdom Flight Safety Committee Annual Seminar 1998 on Passenger Behaviour, Londres, 3 novembre 1998 [non publié].

Lewis, K.S., «Abnormal Passenger Behaviour, Understanding the Problem», United Kingdom Flight Safety Committee Annual Seminar 1998 on Passenger Behaviour, Londres, 3 novembre 1998 [non publié].

Longmuir, S.A., «Prepared Statement before the House Transportation and Infrastructure Committee, Aviation Subcommittee, Subject: Passenger Interference with Flight Crews and H.R. 3064 – The Carry On Baggage Reduction Act of 1997», Washington, 11 juin 1998 [non publié].

Luckey, S., «Statement before the Subcommittee of Aviation Committee on Transportation and Infrastructure, U.S. House of Representatives, Passenger Interference with Flight Crews and the Carry-On Baggage Reduction Act of 1997», Washington, 11 juin 1998 [non publié], une transcription est disponible à l'URL suivant : <<http://www.alpa.org/internet/tm/tm061198.htm>>.

Martin, P., «The Laws that we Have», United Kingdom Flight Safety Committee Annual Seminar 1998 on Passenger Behaviour, Londres, 3 novembre 1998 [non publié].

Muir, H. et Moyle, J., «Contributors to Disruptive Behaviour», United Kingdom Flight Safety Committee Annual Seminar 1998 on Passenger Behaviour, Londres, 3 novembre 1998 [non publié].

Nicholson, J., «The Ground Handler's Dilemma or The Passenger's Experience», United Kingdom Flight Safety Committee Annual Seminar 1998 on Passenger Behaviour, Londres, 3 novembre 1998 [non publié].

Parr, J., «The Customer of the Future», The Eighth IATA High-Level Aviation Symposium, Montréal, 24-25 avril 1995 IATA Doc. 85.

R.-U., Commonwealth Secretariat, *International Conventions on the Safety of Civil Aviation*, (Explanatory Documentation), Londres, Commonwealth Secretariat Marlborough House, 1989.

Weber, L., «Current Legal Issues Relating to Aviation Security, with Emphasis on Unruly Passengers», Meeting of the International Law Association (Canadian Branch), Montréal, 22 mars 1999 [non publié].

N.B. : Les dépêches d'agences qui suivent ont été obtenues sur le site web de CNN (<http://www.customnews.cnn.com>) grâce à une fonction permettant de personnaliser la recherche au moyen de mots clés introduits par chaque utilisateur. Dans la mesure où lesdites dépêches sont régulièrement renouvelées, elles ne sont vraisemblablement plus accessibles sur le site web de CNN. Elles ne sont donc mentionnées ci-dessous qu'à titre indicatif.

«Airlines May Blacklist "Air Rage" Passengers», Reuters, 2 novembre 1998.

«American Air Jet Makes U-Turn Due to Disorderly Man», Reuters, 24 février 1999.

«Britain Moves to Tackle "Air Rage"» Reuters, 2 février 1999.

«Britain Seeks International Cooperation against "Air Rage"», Associated Press, 5 février 1999.

«China Deals with Plane-Related Crimes», Xinhua, 15 janvier 1999.

«Deranged Passenger Convicted of Assaulting Flight Attendant», Associated Press, 13 janvier 1999.

«False Alarm Prompts Emergency Landing in Baltimore», Associated Press, 2 avril 1999.

«IATA Says "Air Rage" up 400 Percent since 1995», Reuters, 10 février 1999.

«Jet Company Says May Sue "Air Rage" Passengers», Reuters, 1^{er} février 1999.

«Jet Stops in U.S. to Offload British Brawlers», Reuters, 31 janvier 1999.

«Major UK Airport Launches Fight against Air Rage», Reuters, 26 janvier 1999.

«Man Charged with Attacking Flight Attendant Pleads not Guilty», Associated Press, 5 janvier 1999.

«Passenger Handcuffed after Breaking inside Window of British Plane», Associated Press, 17 janvier 1999.

«Pilots Say Nicotine Patch Might Calm Air Rage», Reuters, 11 novembre 1998.

«Plane Forced to Abort Landing when Passenger Runs Amok», Associated Press, 16 janvier 1999.

«Southwest Airlines Plane Diverted after Man Threatens Pilot, Crew», Associated Press, 13 janvier 1999.

«UK and Airlines to Crack Down on "Air Rage"», Reuters, 25 novembre 1998.

«Violent Plane Passenger Injected, Bound, then Dies», Reuters, 5 décembre 1998.