

LE DROIT PENAL ET L'AVIATION

avec référence au droit canadien

René-H. Mankiewicz*

INTRODUCTION

De l'autonomie du droit aérien. — A l'instar du "droit maritime", du "droit familial", du "droit du travail", du "droit des administrations publiques" et d'autres ensembles de règles juridiques liées entre elles par le fait social, économique ou politique auquel elles s'appliquent, le droit aérien est un compartiment autonome du droit. Dépasant la division traditionnelle du droit en règles de droit public et en règles de droit privé, il assemble un corps de normes cohérent autour du fait aérien, les marque à son coin et oriente leur interprétation. Ensemble organique, ce nouveau compartiment autonome du droit engendre et développe un régime et un esprit qui lui sont propres. Il module la teneur et l'application des normes qu'il emprunte aux branches juridiques traditionnelles et crée des principes et préceptes nouveaux en vue d'ordonner dans la manière et dans l'esprit qui conviennent, les situations produites par les conditions techniques, économiques, sociales et politiques, nées de l'essor de l'aviation.¹ C'est d'ailleurs ainsi que, dans un autre domaine, s'est formé en 150 ans le droit administratif français, construit par le Conseil d'Etat autour des manifestations sociales et politiques d'une administration publique.

En matière pénale, ce corps de règles autonomes, appelé traditionnellement le droit aérien, a engendré :

- a) le droit pénal aérien qui tend à assurer l'observation des règles propres à la navigation et aux transports aériens ;
- b) de nouvelles dispositions du droit pénal commun, en vue de protéger l'aviation et les aéronefs ;
- c) l'adaptation, à peine ébauchée, des règles du droit pénal international (conflits de lois) aux situations particulières à l'aviation.

Notre exposé traitera de ces trois groupes de normes, en se référant plus particulièrement au droit canadien.

*Membre du bureau juridique de l'OACI, Montreal.

¹Sur l'autonomie du droit aérien, v. M. Lemoine, *Traité de droit aérien*, p. 3 ss., M. de Juglart, *Traité élémentaire de droit aérien*, p. 14 ss. et les références bibliographiques données par ces auteurs. — Sur la notion de "compartiment autonome du droit", v. *Le Recueil Lambert* dans *Bulletin de l'Institut de droit comparé de Lyon*, 1937, p. 138 ss.

I. DROIT PÉNAL AÉRIEN

1. *De son objet et de sa technique législative.* Les règles du droit pénal aérien proprement dit répriment les actes susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation et des transports aériens. Elles érigent en infraction le pilotage d'un aéronef par une personne dépourvue de la licence nécessaire, l'inobservation des règles de l'air, la mise en service et l'utilisation d'aéronefs dans des conditions incompatibles avec le certificat de navigabilité, etc. Ces infractions sont pratiquement les mêmes dans tous les pays.

La technique législative en ce domaine consiste le plus souvent à édicter des règlements aéronautiques qui prescrivent la conduite des pilotes et équipages, des constructeurs d'avions et des entreprises de transports aériens, etc., et à déterminer par une "disposition générale" (disposition de cadre) les amendes et peines infligées en cas d'inobservation de ces prescriptions.

Avant d'examiner la législation canadienne en la matière, il paraît opportun de s'arrêter un moment à deux traits particuliers des normes de ce droit pénal aérien.

2. *De l'uniformité du droit pénal aérien.* Le droit pénal aérien est dans une large mesure un droit internationalement uniforme, bien que ses dispositions soient l'œuvre de législateurs nationaux souverains. Cette uniformité provient en premier lieu de ce que les définitions des infractions réprimées dans les différents pays sont naturellement uniformes, étant donné l'identité, due à la nature de la chose, des règles matérielles de la navigation aérienne dont l'observation doit être garantie par les dispositions pénales.

Il s'y ajoute une autre cause d'uniformité. En effet, la plupart des règles matérielles de la navigation aérienne reposent sur les normes édictées dans les Annexes à la Convention de Chicago.² Or, sous réserve des déviations nationales notifiées conformément à l'Article 38 de cette Convention, ces normes sont appliquées telles quelles par les États membres de l'OACI.

²A cette date, le Conseil de l'OACI a adopté les annexes suivantes :

- Annexe 1—Licences du personnel.
- " 2—Règles de l'air.
- " 3—Codes météorologiques.
- " 4—Cartes aéronautiques.
- " 5—Unités de mesure dans les communications air-sol.
- " 6—Exploitation technique des aéronefs de transport commercial international.
- " 7—Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs.
- " 8—Délivrance des certificats de navigabilité d'aéronefs.
- " 9—Facilitation.
- " 10—Télécommunications aéronautiques.
- " 11—Services de la circulation aérienne.
- " 12—Recherches et sauvetage.
- " 13—Enquêtes sur les accidents d'aviation.
- " 14—Aérodromes.
- " 15—Services d'information aéronautique.

Il s'ensuit que dans la majorité des cas, le droit pénal aérien sanctionne l'inobservation de règles établies uniformément pour 70 Etats par les Annexes à la Convention de Chicago. C'est dire — et c'est une des particularités frappantes du droit pénal aérien — que la définition de l'acte punissable est très souvent arrêtée par un législateur international, les législateurs nationaux, en reprenant ces définitions, se limitant à en formuler les sanctions. En effet, les déviations aux Annexes à la Convention de Chicago, notifiées conformément à l'Article 38 de cette Convention, ne sont pas très nombreuses.

Il est vrai que les normes promulguées par le Conseil de l'OACI dans les Annexes à la Convention de Chicago ne s'appliquent qu'à la navigation civile *internationale*, de sorte que les amendes et peines déterminées dans les législations nationales en vue de sanctionner leur violation, ne frappent que les infractions commises à l'occasion de vols *internationaux*. Mais, en fait, la plupart des règles gouvernant ces vols internationaux s'appliquent également aux transports internes en raison tant de l'identité des besoins que du désir des Etats de soumettre tous les vols au-dessus du territoire national à une seule et même réglementation, quelles que soient la destination ou la provenance de l'avion.

Dans ces conditions, le droit matériel et le droit pénal de la navigation *interne* se conforment eux aussi dans une très large mesure au droit matériel et au droit pénal de la navigation internationale qui, elle, est réglementée par un législateur international.

3. *De la répression des infractions à une loi étrangère.* Une deuxième particularité frappante du droit pénal aérien résulte du fait qu'il doit comprendre des dispositions visant la répression d'infractions dont les éléments de fait sont souverainement définis par une loi étrangère. Ces dispositions ne sont pas des règles de conflits de lois. Au contraire, elles sont des dispositions matérielles sanctionnant la contravention à la loi d'un autre Etat. La règle dont l'inobservation est punissable est contenue dans la loi de l'Etat survolé par l'aéronef, la loi dont l'aéronef possède la nationalité se bornant à prescrire la sanction. En conséquence, certaines dispositions du droit pénal aérien sont le produit de législations complémentaires mais autonomes, adoptées respectivement par les Etats d'immatriculation et par les Etats survolés.

Ce régime exceptionnel et extraordinaire découle des dispositions de l'Article 12 de la Convention de Chicago. Aux termes de la première phrase de cet Article "Chaque Etat contractant s'engage à adopter des mesures propres à assurer . . . que tout aéronef portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'il se trouve, se conforme aux règles et règlements applicables en ce lieu au vol et à la manœuvre des aéronefs". Par ailleurs, la dernière phrase de cet Article dispose que "chaque Etat contractant s'engage à assurer des poursuites contre toute personne qui interviendra dans les règlements applicables".

Il semble peu douteux que les Etats ne peuvent s'acquitter de l'obligation prescrite par la première phrase de l'Article 12 qu'en édictant des dispositions pénales destinées à sanctionner les infractions aux règlements applicables à l'étranger au vol et à la manœuvre des aéronefs

Cependant, on a fait remarquer que cette situation extraordinaire où un Etat serait obligé de sanctionner les contraventions aux règlements d'un autre Etat, pourrait être évitée par une interprétation strictement littérale de la dernière phrase de l'Article qui n'oblige l'Etat contractant dont l'aéronef possède la nationalité qu'à "assurer des poursuites" contre l'auteur de l'infraction.

Il nous semble que cette interprétation littérale ne tient compte ni de la règle impérative inscrite dans la première phrase de l'Article 12, ni des particularités de l'aviation. Voudrait-on en effet que le pilote d'un avion canadien, après avoir violé un règlement grec, soit, après son retour au Canada, remis aux autorités grecques pour être puni d'une amende? Par ailleurs, faut-il rappeler que d'une façon générale, les traités n'autorisent l'extradition qu'en cas de délits majeurs et interdisent souvent l'extradition des ressortissants nationaux?³ En fait, aucun des traités d'extradition parvenus à notre connaissance ne renferme des règles destinées spécialement à la mise en vigueur des dispositions de l'Article 12 de la Convention de Chicago.

La conclusion semble donc s'imposer que, malgré la rédaction à première vue surprenante de l'Article 12 dont la traduction française officielle se lit comme suit:⁴ "chaque Etat contractant s'engage à poursuivre . . .", les membres

³En ce qui concerne le Canada, *v. Loi sur l'extradition des criminels fugitifs*. (Statuts révisés du Canada, 1952, Chapitre 322). — Pour une vue d'ensemble des règles généralement adoptées dans les traités d'extradition, *v. Frederick Honing, Extradition by multilateral Convention dans The International and Comparative Law Quarterly*, 1956, p. 549 ss.

⁴Aux termes d'une clause finale de la Convention de Chicago "un texte rédigé dans les langues anglaise, française et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert à la signature à Washington (D.C.)". Toutefois, la Convention a été signée uniquement dans la version originale anglaise rédigée à la Conférence de Chicago. Dans une note adressée aux chefs de mission des gouvernements intéressés en date du 22 septembre 1947, le Département d'Etat des Etats-Unis concluait: "Le Département d'Etat estime qu'il n'y a pas lieu de faire actuellement des préparatifs pour ouvrir à la signature à Washington les textes en trois langues de ce document. Le gouvernement des Etats-Unis propose, au contraire, de soumettre la question au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale . . .". Il n'y a donc pas, à l'heure actuelle, de traduction officielle de la Convention de Chicago en français et en espagnol. Cependant, le Secrétariat de l'OACI a établi des traductions française et espagnole de cette Convention, et le Conseil de l'OACI a décidé le 19 février 1952 que ces textes "seront utilisés, en plus du texte anglais signé à Chicago, pour les besoins propres de l'Organisation, à savoir pour le travail du Secrétariat, de l'Assemblée, du Conseil et de tout autre organe de l'Organisation, ainsi que dans les citations figurant dans les communications adressées par l'Organisation aux Etats contractants"; il a en outre "recommandé aux Etats contractants d'utiliser ces textes dans leurs rapports avec l'OACI et avec d'autres Etats contractants".

de l'OACI sont tenus de poursuivre eux-mêmes les personnes qui violent les règlements édictés par l'Etat survolé. La rédaction curieuse de cette phrase dans le texte anglais s'explique probablement par le fait que certains Etats parties à la Convention de Chicago sont des Etats fédéraux dont la Constitution réserve aux Etats fédérés (provinces) l'exercice de la juridiction pénale, au moins en certaines matières. Dans ce cas, l'Etat fédéral, qu'il possède ou non le pouvoir législatif en matière pénale ou aéronautique, est dans l'impossibilité de poursuivre le délinquant devant des tribunaux fédéraux et ne peut donc s'engager internationalement qu'à "assurer" sa poursuite devant les tribunaux des Etats fédérés (provinces). Cette interprétation peut s'appuyer sur l'argument supplémentaire tiré du fait que le premier projet de l'Article 12 a été soumis à la Conférence de Chicago par le Canada, qui est précisément un Etat fédéral dont les tribunaux de première instance et d'appel relèvent des provinces.⁵

Il résulte donc de l'Article 12 de la Convention de Chicago que chacun des 70 Etats membres de l'OACI doit promulguer des dispositions sanctionnant l'inobservation des règlements aéronautiques en vigueur dans les Etats survolés par les aéronefs portant sa marque de nationalité. Le pilote d'un avion immatriculé au Canada qui viole les règlements de l'air grec sera donc poursuivi et puni au Canada en vertu d'une loi canadienne pour avoir enfreint une loi grecque; peu importe d'ailleurs la nationalité de ce pilote, ou celle du propriétaire de l'aéronef, pourvu que celui-ci soit immatriculé au Canada.

Toutefois, l'application de l'Article 12 de la Convention de Chicago soulève une deuxième question que voici: que faut-il entendre par "les règles et règlements applicables au vol et à la manœuvre des aéronefs" dont l'inobservation doit être réprimée par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité?

Faisant état du titre officiel de l'Article 12 "Règles de l'air", certains estiment que seules les Règles de l'air proprement dites, à savoir celles promulguées en conformité de l'Annexe 2 — Règles de l'air — à la Convention de Chicago, requièrent une sanction par l'Etat d'immatriculation. Cette interprétation peut s'appuyer à première vue sur une décision que le Conseil de l'OACI a prise lors de l'adoption de la dite Annexe 2. A cette occasion, le Conseil de l'OACI a en effet déclaré que cette Annexe contient des règles qui, en vertu de la deuxième phrase de l'Article 12 de la Convention de Chicago, doivent s'appliquer sans changement ni déviation au vol au-dessus de la haute mer.⁶

⁵Document 50 de la Conférence de Chicago.

⁶v. aussi Avant-propos à l'Annexe 2 (p. 7): "Le Conseil a précisé lors de l'adoption de l'Annexe 2 en avril 1948, puis de l'amendement No. 1 à la dite Annexe en novembre 1951 que cette Annexe constituait des "règles applicables au vol et à la manœuvre des aéronefs" au sens de l'Article 12 de la Convention. En conséquence, aucune délégation ne pourrait être admise en ce qui concerne le survol de la haute mer".

Or, il résulte du débat qui a précédé cette résolution du Conseil de l'OACI,⁷ que celle-ci ne doit pas être considérée comme une interprétation officielle de l'Article 12 à l'effet que *seules*, les règles de l'Annexe 2 sont visées par l'Article 12 de la Convention. En constatant officiellement que les normes prescrites par l'Annexe 2 font partie des Règles et Règlements dont parle l'Article 12, le Conseil n'a pas entendu exclure la possibilité que certaines normes établies par d'autres annexes à la Convention de Chicago peuvent également rentrer dans le champ d'application de cette disposition. Le Conseil de l'OACI a d'ailleurs réaffirmé cette interprétation lorsqu'il a adopté l'Annexe 11 — Services de la circulation aérienne (Service du contrôle de la circulation aérienne — Service d'information de vol — Service d'alerte) — à la Convention de Chicago.⁸

Le Conseil de l'OACI semble donc donner raison aux auteurs qui pensent que la disposition de l'Article 12 s'étend à toute règle aéronautique y compris celles relatives aux certificats de navigabilité, à l'immatriculation et à l'exploitation des aéronefs, etc., qui sont susceptibles d'avoir une incidence sur le vol et la manœuvre des aéronefs.

Il s'ensuit que chaque Etat membre de l'OACI doit promulguer des dispositions législatives ou réglementaires punissant la violation des Règles et Règlements appliqués au vol et à la manœuvre des aéronefs dans les Etats survolés par les aéronefs qui possèdent sa nationalité. Or, aucune loi que nous avons pu consulter ne contient des dispositions de ce genre.

4. *Du droit pénal aérien canadien.* En vertu de la loi sur l'aéronautique de 1944/45, amendée en 1952 (Statuts révisés du Canada 1952, Chapitre 2), l'élaboration et la mise en application des règlements aéronautiques, ainsi que la détermination des infractions à ces règlements sont déléguées au Ministre des Transports en ce qui concerne l'aviation civile, et au Ministre de la Défense nationale en ce qui concerne les aéronefs militaires. L'Article 4, alinéa 1 de cette loi dispose en effet que "sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, le Ministre peut établir des règlements pour contrôler et régler la navigation aérienne au Canada et au-dessus des eaux territoriales du Canada, ainsi que les conditions dans lesquelles un aéronef enregistré au Canada peut être mis en service au-dessus de la haute mer ou d'un territoire qui n'est pas à l'intérieur du Canada; et, sans restreindre la généralité des dispositions qui précèdent, il peut édicter des règlements."

Les sanctions des infractions à ces règlements sont énoncées dans l'Article 4, alinéa 3 de la loi de 1944/45 qui dispose:

"Quiconque viole les dispositions d'un règlement est coupable d'une infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus cinq mille dollars ou d'emprisonnement pour une période d'au plus un an, ou à la fois de l'amende et de l'emprisonnement."

⁷Document de l'OACI 5701, C/672, p. 60.

⁸Document 7037, C/814, p. 1.

Par ailleurs, l'Article 7 de la loi sur l'aéronautique institue une Commission des transports aériens, composée de trois membres nommés pour dix ans par le Gouverneur en Conseil, qui a pouvoir, en vertu de l'Article 13 de cette loi, de prescrire des amendes jusqu'à cinq mille dollars et/ou des peines d'emprisonnement de six mois au maximum pour toute infraction aux règlements qu'elle édicte, sous réserve de l'approbation du Gouverneur en Conseil concernant les activités des compagnies aériennes et l'exploitation des transports aériens.

En vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par la loi de 1944-45, le Ministre des Transports a promulgué le 23 novembre 1954 les Règlements de l'Air (Gazette du Canada, II Partie du 28 décembre 1954) traitant de l'immatriculation, de la certification et des marques des aéronefs (Partie II), des aérodromes (Partie III), des licences du personnel (Partie IV), des règles de l'air (Partie V), du contrôle de la circulation aérienne (Partie VI), de l'exploitation des services aériens commerciaux (Partie VII), et des sujets divers, comprenant les certificats, licences, manuels, livres de bord et archives, et les accidents et commissions d'enquête (Partie VIII).

On constatera que certaines des dispositions sur les infractions de droit pénal aérien, notamment celles de l'Article 507 sur le jet d'objets, de l'Article 800 sur le transport des explosifs et de l'Article 820 sur les photographies aériennes ne constituent pas des infractions à des règles aéronautiques proprement dites et devraient être classées comme des délits aériens de droit commun.

On remarquera par ailleurs comme un trait caractéristique du droit pénal aérien canadien que certaines définitions d'infraction comportent une présomption de faute. Ainsi, l'Article 803, alinéa 3, érige en infraction le fait de donner sans raison valable un signal ou un ordre d'atterrissage et dispose par la suite qu'il incombe au prévenu "de prouver qu'il avait une raison valable pour donner le signal ou l'ordre en question." De même, lorsque un aéronef est utilisé et exploité en violation des dispositions des règlements de l'air, l'auteur de l'infraction est censé être coupable, conformément à l'Article 815 des règlements, "à moins qu'il ne prouve . . . que l'action en cause a été faite à son insu ou sans son consentement, ou qu'il a tout fait ce qui était en son pouvoir pour en prévenir l'accomplissement."

Toutes les infractions aux règlements de l'air sont passibles, conformément à l'Article 4, alinéa 3 de la loi sur l'aéronautique, d'une amende de \$5,000.00 au maximum ou d'un emprisonnement de six mois au maximum ou des deux peines à la fois.

II. *Dispositions nouvelles du droit pénal commun.* a) *Le code pénal canadien.* Le droit pénal commun a longtemps ignoré le fait aérien. Cependant, le code pénal révisé de 1955 contient cinq dispositions intéressant l'aviation. Ces dispositions ne créent pas des délits aériens spéciaux mais, en mentionnant spécialement les aéronefs, trois d'entre elles étendent aux trans-

ports aériens la protection accordée aux transports terrestres, fluviaux et maritimes, alors que les deux autres font de l'aéronef un lieu de commission de certains délits spécifiques du droit commun. Il faut y ajouter deux dispositions des règlements de l'air de 1954 définissant des infractions qui ne sont pas, à proprement parler, des violations de règles aéronautiques mais des infractions de droit commun commises dans un aéronef.

i) *Dispositions protectrices des transports aériens.* La plus importante, parce que la plus compréhensive, de ces dispositions est celle de l'Article 220 qui dispose: "Est coupable d'un acte criminel et passible de l'emprisonnement à perpétuité quiconque, avec l'intention de porter atteinte à la sécurité d'une personne, place quelque chose sur un bien employé au transport ou relativement au transport de personnes ou de marchandises par terre, par eau ou par air, ou y fait quelque chose de nature à causer la mort ou des lésions corporelles à des personnes."

Ces dispositions visent le sabotage des aéronefs, l'explosion de l'avion provoquée par une bombe introduite à bord, sans qu'il importe que l'auteur du délit se trouve lui-même dans l'aéronef. Un commentateur a soutenu la thèse que ces dispositions s'appliquent également au cas où le pilote est blessé par une balle de revolver tirée du sol; mais cette question n'a pas encore été portée devant les tribunaux, et l'interprétation proposée semble douteuse.

L'incendie étant un crime de droit commun, le législateur de 1955 a jugé utile de préciser que les aéronefs font partie des biens dont l'incendie constitue un acte criminel. En effet, les Articles 374 et 375 disposent ce qui suit:

Article 374:

(1) Est coupable d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement de quatorze ans, quiconque met volontairement le feu

- a) à un bâtiment ou à une construction terminée ou non;
- b) à une meule de produits végétaux ou à un amas de combustible minéral ou végétal;
- c) à une mine;
- d) à un puits de substance combustible;
- e) à un navire ou aéronef, terminé ou non;
- f) à du bois de construction ou de service ou à des matériaux déposés dans un chantier maritime pour servir à la construction, au radoub ou à l'équipement d'un navire;
- g) à des approvisionnements militaires ou publics ou à des munitions de guerre;
- h) à une récolte, sur pied ou coupée; ou
- i) à un bois, une forêt, ou une pousse naturelle, ou à du bois de construction, de service ou en grume à quelque radeau, barrage flottant, digue ou glissoir.

(2) Est coupable d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement de cinq ans, quiconque, volontairement et dans un dessein frauduleux, met le feu à des biens mobiliers ou personnels non mentionnés au paragraphe (1).

Article 375:

Est coupable d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement de cinq ans, quiconque

- a) volontairement met le feu à une chose susceptible de faire prendre feu à quelque objet mentionné au paragraphe (1) de l'article 374; ou
- b) volontairement et pour une fin frauduleuse met le feu à une chose susceptible de faire prendre feu à des biens mobiliers ou personnels non mentionnés au paragraphe (1) de l'article 374.

ii) *L'aéronef comme lieu de commission d'un acte punissable.* Aux termes de l'Article 234 de l'ancien Code civil, l'organisation de jeux de hasard et la participation à ces jeux dans les véhicules affectés aux transports en commun était un délit punissable d'emprisonnement de deux ans. L'Article 180 du Code de 1955 précise que ces actes constituent également un délit, réprimés par la même peine, lorsqu'ils sont commis à bord d'un aéronef.

Il convient de mentionner à ce sujet que l'alinéa 2 du dit Article 180 donne au commandant de bord le pouvoir d'arrêter sans mandat toute personne qu'il soupçonne légitimement d'organiser des jeux ou d'y participer à bord d'un aéronef.

Voici le texte du nouvel Article 180 du Code pénal de 1955: Enfin, l'Article 292 précise que l'effraction qui constitue un élément aggravant de certains délits peut être également commise par l'effraction d'un aéronef. L'Article 292 dispose que:

- (1) Quiconque.
- (a) s'introduit en un endroit par effraction avec l'intention d'y commettre un acte criminel;
 - (b) s'introduit en un endroit par effraction et y commet un acte criminel; ou
 - (c) sort d'un endroit par effraction,
 - (i) après y avoir commis un acte criminel ou
 - (ii) après s'y être introduit avec l'intention d'y commettre un acte criminel, est coupable d'un acte criminel et passible
 - (d) de l'emprisonnement à perpétuité, si l'infraction est commise relativement à une maison d'habitation, ou
 - (e) d'un emprisonnement de quatorze ans, si l'infraction est commise relativement à un endroit autre qu'une maison d'habitation.
- (2) Aux fins de procédures intentées en vertu du présent article, la preuve qu'un accusé
- a) s'est introduit dans un endroit par effraction, est une preuve *prima facie* qu'il s'y est introduit par effraction, avec l'intention d'y commettre un acte criminel; ou
 - b) est sorti d'un endroit par effraction, constitue une preuve *prima facie* qu'il en est sorti par effraction
 - (i) après y avoir commis un acte criminel, ou
 - (ii) après s'y être introduit avec l'intention d'y commettre un acte criminel.
- (3) Quiconque, déclaré coupable d'une infraction visée par le présent article, avait sur sa personne, au moment où il a commis l'infraction ou a été arrêté par suite de cette infraction, une arme offensive ou une imitation d'une telle arme, est passible de la peine du fouet en sus de tout autre châtement susceptible d'être infligé à l'égard de l'infraction dont il est déclaré coupable.
- (4) Aux fins du présent article, l'expression "endroit" signifie:
- a) une maison d'habitation.
 - b) un bâtiment ou une construction, ou toute partie de bâtiment ou de construction, autre qu'une maison d'habitation.
 - c) un véhicule de chemin de fer, un navire, un aéronef ou une remorque; ou
 - d) un parc ou enclos où des animaux à fourrure sont gardés en captivité pour fins d'élevage ou de commerce."

A ces dispositions, il convient d'ajouter les Articles 507, 800 et l'Article 820 qui stipulent respectivement:

Article 507:

"Nul ne peut mettre en danger des personnes ou des biens au sol ou sur l'eau en laissant tomber quoi que ce soit d'un aéronef en vol."

Article 800:

"(1) Il ne sera pas transporté d'explosifs ni d'autres substances ou articles dangereux à bord d'un aéronef, sauf en conformité d'une autorisation du Ministre.

(2) Nul ne peut envoyer ni prendre à bord d'un aéronef des explosifs ou autres substances ou articles dangereux sans en indiquer clairement la nature sur leur emballage extérieur, ou sans en avertir d'autre manière le responsable de l'aéronef ou la personne chargée de la réception de ces marchandises à bord.

(3) Un aéronef qui transporte des explosifs ou autres substances ou articles dangereux ne peut transporter d'autres passagers que le propriétaire de ces marchandises ou son représentant autorisé.

(4) Le paragraphe (3) ne s'applique pas à l'égard des munitions normalement utilisées pour la chasse ou autres fins sportives, ou comme matériel de secours; et les paragraphes (1) à (3) ne s'appliquent pas à l'égard des explosifs ou autres substances ou articles dangereux requis pour l'exploitation de l'aéronef ou pour la sécurité de l'équipage ou des passagers."

Article 820:

"Sauf permission du Ministre, nul ne peut effectuer, depuis un aéronef, et par quelque procédé que ce soit, un relevé des détails et caractéristiques du sol en survolant une partie quelconque du Canada ou des eaux territoriales du Canada, à moins que l'exploitant de l'aéronef ne soit propriétaire ou locataire à bail de la région devant faire l'objet du relevé et qu'il ne soit un citoyen canadien ou une compagnie ou corporation créée ou légalement constituée conformément et subordonnément aux lois du Canada ou d'une province du Canada, dont le président ou le président du conseil d'administration, et les trois quarts ou plus des administrateurs et autres directeurs sont des citoyens canadiens et dans laquelle au moins soixante-quinze pour cent des intérêts donnant droit de vote sont possédés ou contrôlés par des citoyens canadiens. Toute permission donnée en application de la présente Partie comportera tous termes et conditions que le Ministre pourra juger nécessaires ou opportuns."

iii) *Jurisprudence.* Etant donné que les problèmes d'interprétation se posent normalement à l'occasion de faits précis et ne peuvent guère s'inventer, il est difficile de commenter les dispositions analysées ci-dessus; car aucune d'elles n'a encore fait l'objet d'une décision judiciaire se rapportant à un aéronef ou aux transports aériens.

b) *Lois spéciales prévoyant la commission d'une infraction au moyen d'un aéronef.* Certaines lois spéciales prévoient expressément que l'infraction à leurs dispositions peut être commise au moyen ou à bord d'un aéronef. Encore convient-il de souligner qu'en vertu de l'Article 5, alinéa 2 du Code pénal, qui sera étudié plus loin, ces infractions ne sont punissables par les tribunaux canadiens que dans le cas où elles ont été commises en territoire canadien.

Parmi ces lois spéciales, il convient de mentionner la loi sur les douanes (Statuts révisés du Canada, 1952, Chapitre 58), la loi sur l'émigration (Statuts révisés du Canada, 1952, Chapitre 325), la loi sur l'opium et les drogues narcotiques (Statuts révisés du Canada, 1952, Chapitre 201), la loi sur la chasse aux phoques (Statuts révisés du Canada 1952, Chapitre 20), la loi sur le service dans des forces armées étrangères (Statuts révisés du Canada, 1952, Chapitre 124), qui déclare punissable tout citoyen canadien qui se rend à l'étranger à bord d'un aéronef (ou par tout autre moyen de transport) en vue de s'enrôler dans les forces armées d'un Etat étranger qui est en état de guerre avec un Etat ami du Canada, prévoit la confiscation de l'aéronef utilisé à cette fin lorsque "la personne en charge de l'aéronef" savait que le passager

était enrôlé, ou devait s'enrôler dans une force armée étrangère dans des conditions interdites par la loi.

On notera en outre que de nombreuses lois provinciales interdisent la chasse en avion.

III. *Des infractions de droit commun commises à bord d'un aéronef. (Des conflits de lois).* La répression des infractions de droit commun commises à bord d'un aéronef est déterminée en principe par le Statut juridique des aéronefs et soulève deux questions: celle de la loi applicable aux infractions commises dans le territoire national à bord d'un aéronef étranger, et celle de la loi applicable aux infractions commises à bord d'un avion en dehors du territoire national. La loi applicable est, selon le cas, soit celle du lieu de la perpétration du délit, soit celle du tribunal saisi. Elle peut enfin être la loi du pavillon.

1. *Des problèmes posés par la loi du pavillon.* Si l'unanimité se faisait sur l'application de la loi du pavillon en droit pénal aérien, il semble à première vue que les problèmes relatifs à la répression des infractions commises à bord des aéronefs trouveraient une solution simple et uniforme. En effet, quel que soit le lieu de commission de l'infraction et quelle que soit la loi matérielle ou de conflit applicable par le tribunal saisi, l'infraction serait réprimée conformément aux dispositions de la loi pénale de l'Etat dont l'aéronef porte les marques d'immatriculation.

En droit maritime, la loi du pavillon s'applique dans des circonstances analogues parce que le navire est considéré comme faisant partie du territoire de l'Etat dont il bat pavillon. Or, la doctrine est aujourd'hui unanime à rejeter la conception de l'avion comme extension (partie volante) du territoire de l'Etat d'immatriculation. Cependant, étant donné les termes de l'Article 12 de la Convention de Chicago que nous avons déjà eu l'occasion d'examiner dans des paragraphes précédents, il est permis d'affirmer que le droit international positif reconnaît et même impose à l'Etat d'immatriculation une juridiction pénale sur ses aéronefs qui se trouvent en dehors de ses limites territoriales. Comme l'Etat d'immatriculation doit, au moins dans les limites dudit Article 12, assurer la répression d'infractions à une loi étrangère, commises à l'étranger, le droit aérien international admet et prévoit l'application de la loi du pavillon.

De plus, et en accord avec ces principes de droit international, certaines législations nationales disposent que les aéronefs volant à l'étranger restent soumis à la loi de l'immatriculation, en stipulant l'application de cette loi aux actes et faits intervenus à bord d'un aéronef volant à l'étranger.

Il serait cependant erroné de conclure de ces dispositions internationales et nationales que l'aéronef doit être considéré comme faisant partie du territoire national. L'adoption de la loi du pavillon en droit aérien ne repose pas sur une analogie, d'ailleurs inadmissible, avec le droit maritime, mais se justifie par des raisons d'efficacité techniques propres à l'aviation. Pourtant, sa générali-

sation, voire son adoption universelle permettraient d'éviter des conflits de juridiction résultant éventuellement de l'incertitude sur le lieu de la perpétration du délit.⁹ En outre, elle semble assurer l'universalité de la répression et supprimer tout conflit de lois.

Or, telle n'est pas la situation à l'heure actuelle. Les législations qui prévoient l'application de la loi du pavillon en droit aérien sont loin d'être identiques ou complémentaires.¹⁰ De sorte que l'extension du champ d'application de la loi nationale aux aéronefs à l'étranger est, dans le régime actuel des législations, susceptible de créer de nouveaux conflits de lois. Tel est notamment le cas lorsqu'un Etat applique la loi du pavillon aux aéronefs immatriculés dans cet Etat, mais refuse son application aux aéronefs immatriculés à l'étranger.¹¹

Voici quelques exemples des conflits possibles entre les lois du pavillon :

a) *En droit public.* En vertu de la loi belge, une naissance survenue à bord d'un aéronef belge est censée avoir eu lieu en Belgique. Mais lorsque l'aéronef belge s'est trouvé au-dessus du territoire français au moment où l'enfant est né, la naissance est considérée en droit français comme ayant eu lieu en France. Par contre, si la naissance a eu lieu à bord d'un aéronef français au-dessus du territoire belge, l'enfant est censé être né en France, aussi bien en vertu du droit français qu'en vertu du droit belge. Enfin, si l'avion français s'est trouvé au moment de la naissance au-dessus d'un territoire britannique, cette naissance est considérée en France comme ayant eu lieu en Grande-Bretagne, et en Grande-Bretagne comme ayant eu lieu en France; l'enfant sera donc apatride, à moins que sa nationalité ne soit déterminée par filiation.

b) *En droit pénal.* Le défaut d'application uniforme de la loi du pavillon crée des solutions pareillement inextricables; il peut produire des conflits de compétence et des conflits entre les lois matérielles, comme il peut aboutir à l'impossibilité de punir un délit commis à bord d'un aéronef.

Un conflit positif¹² se produit par exemple dans le cas où le délit a été commis à bord d'un aéronef belge volant au-dessus du territoire suisse. Conformément à l'Article 36 de la loi belge de 1939, cet acte est censé être commis en Belgique alors qu'en vertu de l'Article 98 de la loi suisse de 1948, il est également soumis à la juridiction pénale suisse.

Par contre, lorsque la loi de l'Etat d'immatriculation (loi du pavillon) ne s'applique pas aux crimes commis à bord de ses aéronefs à l'étranger (ce qui

⁹Cette conclusion a été mise en évidence dans le rapport du Sous-comité de l'OACI sur le Statut juridique de l'aéronef — LC/SC Statut juridique No. 23.

¹⁰Pour un tableau synoptique et des extraits des lois nationales en la matière, v. document de travail de l'OACI LC/SC Statut juridique DT No. 12.

¹¹C'est notamment le cas dans les Etats suivants: Argentine, Equateur, France, Inde, Iran, Mexique, Suisse, Uruguay, Venezuela, Yougoslavie.

¹²M. Lemoine, *Traité de droit aérien*, p. 799 s. et M. Litvine, *Précis élémentaire de droit aérien*, p. 101 s.

est le cas des délits commis dans un aéronef canadien à l'étranger) et que l'Etat au-dessus duquel le crime a été commis applique aux avions étrangers la loi de leur pavillon, ni l'Etat d'immatriculation ni l'Etat survolé ne pourra exercer des poursuites.

Remarquons que contrairement à une opinion fort répandue, même l'application uniforme et universelle de la loi du pavillon ne saurait nécessairement assurer la répression de tout délit commis à bord d'un aéronef. L'arrêt rendu par la Central Criminal Court de Londres dans l'affaire *Regina vs Martin* en porte témoignage.¹³

Le prévenu Martin était accusé de possession illégale de drogues lors d'un voyage de Baheïn à Singapour à bord d'un avion immatriculé en Grande-Bretagne. Ce délit est puni par un règlement britannique de 1953. Par ailleurs, l'Article 62 de la loi britannique sur l'aviation civile dispose: "Any offence whatever committed on a British aircraft shall, for the purpose of conferring jurisdiction, be deemed to have been committed in any place where the offender may, for the time being be."

Le tribunal a acquitté le prévenu en déclarant que le règlement sur les drogues est d'application strictement territoriale. De l'avis du tribunal, l'Article 62 de la loi sur l'aviation civile ne peut s'appliquer qu'aux "délits réprimés universellement", à savoir "aux délits qui peuvent être considérés comme une infraction quel que soit le lieu de leur commission." La possession illégale de drogues n'est pas de ces infractions, le règlement n'interdisant la possession de drogues que sur le territoire britannique. Or, le prévenu avait voyagé dans un avion qui était immatriculé en Grande-Bretagne mais n'avait à aucun moment survolé le territoire britannique. Dès lors, il a été acquitté faute de loi matérielle applicable.

Il résulte des motifs de l'arrêt que le tribunal se refuse à juste titre à considérer un avion comme faisant partie du territoire de l'Etat où il est immatriculé. En effet, l'adoption du principe de la loi du pavillon en droit aérien résulte dans l'extension du champ d'application territorial des lois de l'Etat d'immatriculation, mais l'aéronef ne devient pas pour autant une fraction du territoire de cet Etat. C'est là une différence essentielle entre le droit aérien et le droit maritime où la loi du pavillon s'applique non pas en vertu d'une extension législative du champ d'application territoriale des lois nationales, mais en vertu du droit international coutumier qui considère les navires en haute mer et, dans une certaine mesure, dans un port étranger, comme territoire du pays dont ils battent pavillon.

Certains auteurs¹⁴ ont critiqué la distinction faite dans l'arrêt *Regina vs Martin* entre les délits réprimés universellement et ceux qui ne sont punis

¹³(1956), 2 All E. R. 86. Pour une analyse de cet arrêt en français v. *Revue française de droit aérien*, 1956, p. 329.

¹⁴R. Y. Jennings dans *British Year Book of International Law*. v. aussi *The Law Journal* du 9 juillet 1956.

que dans le cas où ils ont été commis à un endroit déterminé. Quelle que soit la décision qui interviendra en appel, il faut reconnaître qu'en fait la loi du pavillon peut ne pas assurer la répression universelle de toute infraction commise à bord d'un aéronef.

D'ailleurs, on peut se demander si l'adoption uniforme et exclusive de la loi du pavillon en matière aérienne est indiquée et donnera des résultats satisfaisants. Supposons qu'un crime crapuleux soit commis au-dessus du territoire italien à bord d'un avion britannique en route pour l'Australie. Si les tribunaux anglais seuls étaient compétents pour exercer des poursuites à propos de ce crime, le pilote ne pourrait débarquer le délinquant qu'en territoire britannique; c'est dire qu'il devrait faire demi tour ou assurer la détention du délinquant pendant tout le voyage en Australie et jusqu'au retour de l'avion en Angleterre. Il en résulterait de nombreux inconvénients et l'immobilisation peu opportune de certains membres de l'équipage.

Supposons d'autre part que le délit commis au-dessus du territoire italien dans un avion immatriculé en Grande-Bretagne "intéresse" l'Etat italien (par exemple en cas d'assassinat d'un citoyen italien), et qu'après la perpétration du crime, l'avion fasse escale en territoire italien conformément à son horaire. Peut-on concevoir que les autorités italiennes reconnaîtront la juridiction exclusive des tribunaux britanniques et permettront le départ du criminel qui, autre hypothèse, pourrait bien être un citoyen italien?

Quid enfin du passager qui ayant placé une bombe à bord de l'avion provoque l'explosion de celui-ci au-dessus d'un territoire étranger, causant la mort de "tiers à la surface"? La police intéressée accepterait-elle de retourner le délinquant aux autorités de l'Etat où l'aéronef est immatriculé — Etat situé peut-être à l'autre bout du monde?

Cependant, malgré ses imperfections, il convient de rappeler que la loi du pavillon est seule en mesure d'assurer la répression des délits commis à bord d'un aéronef au-dessus de la haute mer.

Ces considérations conduisent aux conclusions suivantes:

a) Si la loi du pavillon était adoptée conventionnellement comme règle internationale uniforme, il faudrait stipuler qu'elle ne confère à l'Etat d'immatriculation et à ses tribunaux qu'une juridiction concurrente avec celle de l'Etat dans le territoire duquel le délit a été commis, et éventuellement avec celle de l'Etat lésé par l'infraction.

b) Alternativement, on pourrait prévoir que la loi du pavillon s'appliquera, quel que soit le tribunal saisi; cette dernière solution serait aisément acceptée par les pays qui admettent l'existence de conflits de lois matérielles en droit pénal. Elle répugnerait aux Etats dont les tribunaux ne peuvent appliquer que le droit pénal national.

2. *D'autres solutions des conflits de compétence.* — Des imperfections analogues à celles de la loi du pavillon — et particulièrement graves en droit aérien — sont inhérentes à toutes les autres règles du droit pénal interna-

tional. Une analyse succincte en a été faite par le Sous-comité de l'OACI sur le statut juridique de l'aéronef lors de sa réunion de Genève en septembre 1956.¹⁵ Il est donc inutile de les analyser en détail. Il suffit de relever, sur la base du rapport de ce Sous-comité, qu'aucune de ces règles de conflit ne se prête sans réserve à l'application uniforme et universelle en droit aérien.

3. *Conclusion.* Pour assurer à la fois l'efficacité et l'universalité de la répression des infractions commises à bord d'aéronefs, et afin de permettre des poursuites rapides, il faut donc admettre des compétences juridictionnelles concurrentes, quitte à établir un ordre de priorité. Cet ordre est une question dont les données sont déterminées par le fait aérien, à savoir par les conditions matérielles de la navigation et des transports aériens modernes. Il ne saurait se dégager du raisonnement juridique, mais est imposé par le "fait aérien" et par l'esprit propre à ce compartiment juridique autonome qu'est le droit aérien.

4. *Règles canadiennes de conflit.*

a) *Principes.* Les conflits de lois en matière pénale peuvent être de deux sortes: Conflits de compétence juridictionnelle, et conflits de droit matériel. Selon le droit pénal canadien, il ne peut y avoir que des conflits de compétence. Car la loi matérielle qui régit l'acte punissable est toujours la loi du tribunal saisi.

Il s'ensuit d'une part que les tribunaux canadiens appliquent le droit canadien, quel que soit le lieu de commission de l'infraction; et d'autre part que les règles canadiennes en matière de compétence juridictionnelle déterminent aussi, implicitement, la loi matérielle applicable.

b) *Droit aérien.* Aux termes de l'Article 419, alinéa d, du Code pénal de 1955, "lorsque l'infraction a été commise dans un aéronef au cours d'un vol de cet aéronef, elle est censée avoir été commise:

1. dans la division territoriale dans laquelle le vol a commencé;
2. dans toute division territoriale survolée par l'aéronef au cours de ce vol; ou
3. dans la division territoriale dans laquelle le vol a pris fin".

Etant donné que, selon les principes énoncés ci-dessus, la compétence des tribunaux canadiens entraîne l'application du droit pénal canadien, l'Article 419, alinéa d, pourrait être interprété comme rendant la loi canadienne applicable à toute infraction commise à bord d'aéronefs, immatriculés au Canada ou à l'étranger, si l'avion a survolé le Canada, en est parti ou y a terminé son vol. Dans tous les autres cas, l'infraction relèverait des lois et des cours étrangères, quel que soit le lieu de commission et quelle que soit la nationalité de l'aéronef.

¹⁵LC/SC — Statut juridique No. 23.

Proposée par quelques-uns,¹⁶ cette interprétation de l'Article 419, alinéa d, du Code pénal semble erronée.

En effet, cet article figure dans la Partie XII du Code pénal, intitulée "Compétence juridictionnelle". Il n'est donc ni une disposition de droit matériel ni une règle de conflit, mais une règle de procédure. Règle de procédure, il n'exclurait pas pour autant l'application de la loi canadienne aux infractions commises à bord des aéronefs dans les conditions indiquées ci-dessus; car la compétence des tribunaux canadiens résulte de l'application du droit pénal canadien.

Toutefois, sauf exception, le droit pénal canadien ne régit que les infractions *commises en territoire canadien*. En effet, l'Article 5, alinéa 2, du Code pénal dispose que sous réserve des dispositions contraires du Code pénal ou de

¹⁶Dans une note non publiée, Mlle M. M. Ritchie, du Ministère de la Justice du Canada, a résumé comme suit les arguments en faveur de cette interprétation de l'Article 419, alinéa d):

"where an offence is committed i nan aircraft in the course of a flight of that aircraft, it shall be deemed to have been committed

(i) *in the territorial division in which the flight commenced.*

(ii) *in any territorial division over which the aircraft passed in the course of the flight, or*

(iii) *in the territorial division in which the flight ended; . . ."*

1) Cette disposition doit être interprétée comme si elle contenait après les mots "censée être commise" les mots "à toutes fins". Elle rendrait ainsi les dispositions matérielles du Code pénal d'application extra-territoriale, ce qui n'est pas contraire aux principes généralement reconnus en droit international public. 2) Si l'Article 419, alinéa d) ne visait que la compétence judiciaire, il aurait été inutile de dire que l'infraction "est censée être commise"; la rédaction qui s'imposait dans ce cas était "elle peut être poursuivie". 3) Etant donné que l'Article 414, alinéa a) du Code pénal confère compétence de juger des actes criminels (*indictable offence*) à la Cour du lieu "où l'accusé se trouve, a été arrêté ou écroué", il paraît que cette cour soit compétente quel que soit le lieu où l'acte criminel a été commis, et, en conséquence, il était inutile d'établir des règles spéciales concernant la compétence judiciaire en cas d'infraction commise à bord d'un aéronef. 4) Les arrêts des tribunaux anglais, même s'ils n'ont pas la force d'un précédent obligatoire pour les cours canadiennes, jouissent toujours d'une grosse autorité auprès d'elles. Or, il a été jugé en Grande-Bretagne qu'une loi peut avoir un effet extra-territorial en absence de toute disposition spéciale à cet effet, lorsque ses dispositions visent des actes ou activités qui peuvent "dans le cours normal des choses" avoir lieu à l'étranger. Ainsi, la loi sur les accidents du travail qui est d'application territoriale a été étendue aux accidents du travail soufferts à bord des navires en dehors des eaux territoriales de la Grande-Bretagne. 5) L'Article 62 de la loi de l'aviation civile (1949) de Grande-Bretagne établit la présomption qu'une infraction commise à bord d'un aéronef britannique, est censé être commise "in any place where the offender may for the time being be", et elle spécifie que cette présomption est établie "for the purpose of conferring jurisdiction". Or, plusieurs juristes anglais admettent que cette disposition a pour effet de permettre aux tribunaux britanniques d'appliquer leur droit national aux infractions commises à bord d'aéronefs britanniques à l'étranger donnant ainsi à la loi britannique une application exterritoriale en dépit

toute autre loi du Parlement "Personne ne peut être condamné au Canada pour une infraction commise en dehors du Canada."¹⁷

En conséquence, et à moins de disposition contraire d'une loi canadienne, l'infraction commise à bord d'un aéronef à l'étranger échappe à la répression d'après le droit canadien, *quelle que soit la nationalité de l'aéronef*. Seules sont punies selon le droit canadien les infractions commises à bord d'un aéronef en *territoire canadien*, et cela *sans égard à la nationalité de l'aéronef* et alors même que la loi de l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité prévoit l'application de la loi du pavillon.

Les exceptions à l'Article 5, alinéa 2, prévues par le Code pénal sont la trahison et les crimes contre la personne du souverain (Article 46), les délits en matière de passeport (Article 58), la piraterie et les délits assimilés à celle-ci (Articles 75 et 76), ainsi que la bigamie (Article 240). Ces crimes seront donc punis d'après la loi canadienne, quel que soit le lieu de leur perpétration. En conséquence, ils relèvent des tribunaux canadiens même dans les cas où ils ont été commis en dehors du territoire canadien, voire au-dessus de la haute mer, à bord d'un avion immatriculé à l'étranger.

D'autre part, aucune disposition du Code pénal ni aucune autre loi canadienne ne prévoit l'extension du champ d'application territoriale du droit pénal canadien pour l'unique raison que l'infraction a été commise dans un aéronef canadien ou étranger.¹⁸

Il résulte de ce qui précède que l'unique but de l'Article 419, alinéa d) du Code pénal est de déroger à la règle générale (Article 414, Code pénal) selon

des mots "for the purpose of conferring jurisdiction". On peut penser que si cette interprétation était adoptée par les cours anglaises (elle est implicite dans l'affaire *Regina vs Martin* mentionnée ailleurs dans ce rapport), elle ferait autorité au Canada.

Ces arguments ne sont pas convainquants, étant donné la disposition de l'Article 5, alinéa d, du Code pénal canadien. En ce qui concerne plus particulièrement l'argument basé sur la disposition de l'Article 414 du Code pénal, on constatera que celle-ci ne s'applique qu'aux actes qualifiés criminels. L'analogie tirée de la loi anglaise doit être écartée non seulement parce que celle-ci est rédigée différemment de l'Article 419, alinéa d, du Code pénal canadien, mais aussi parce qu'elle doit être comprise comme établissant la compétence juridictionnelle des tribunaux anglais en général, laissant aux règles particulières de procédure pénale le soin de déterminer la cour compétente dans un cas donné.

¹⁷La limitation strictement territoriale de la loi pénale est caractéristique du Common Law. Le Canada l'a héritée de l'Angleterre avec le Common Law. A moins de disposition spéciale, il est présumé qu'une règle pénale n'a pas d'effet extra-territorial. Ces principes ont toujours été appliqués au Canada et sont maintenant exprimés formellement par le dit Article 5, alinéa 2.

¹⁸Cependant, certains actes délictueux liés ou consécutifs à une infraction commise à l'étranger sont punissables d'après le Code pénal canadien. Ainsi, l'Article 296 du Code pénal dispose: "Commets une infraction quiconque a dans sa possession une chose dont il sait qu'elle a été obtenue . . . b) par un acte ou une omission qui, s'ils avaient été commis au Canada, constitueraient un acte criminel"; *v.* aussi Article 299, 309, 344, etc. du Code pénal.

laquelle l'auteur d'une infraction doit être poursuivi au lieu où il se trouve ou a été arrêté et de déterminer le tribunal qui sera compétent lorsque, une infraction à bord d'un aéronef étant indubitablement commise en territoire canadien, il est impossible de déterminer le ressort de la cour que l'aéronef a survolé au moment où cette infraction a été perpétrée.

L'Article 419, alinéa d), s'avère une disposition indispensable dans l'état actuel de la navigation aérienne, d'autant plus qu'il permet d'instituer des poursuites au choix et selon les particularités du cas, soit au lieu du départ, soit au point de destination de l'avion, soit dans tout ressort juridictionnel survolé par l'avion, c'est-à-dire à l'endroit où, selon les circonstances, il y a le plus de chance de réunir les témoins de l'infraction.

Exception faite des délits spéciaux mentionnés ci-dessus, les tribunaux canadiens ne sont donc pas compétents pour juger des infractions commises à bord des aéronefs canadiens en dehors du territoire canadien.¹⁹ Par contre, ils poursuivent et punissent d'après le droit criminel canadien toutes les infractions commises en territoire canadien à bord d'aéronefs, qu'il s'agisse d'aéronefs immatriculés au Canada ou dans un autre Etat, que l'aéronef soit un aéronef civil ou public.

Au cours de son 38^e Congrès la Canadian Bar Association a déploré l'absence de compétence des cours canadiennes à l'égard des infractions commises dans les aéronefs canadiens à l'étranger. Aussi, a-t-elle adopté une résolution aux termes de laquelle "l'Avocat général du Canada est invité à promouvoir l'adoption d'une loi tendant à conférer aux tribunaux canadiens compétence pour juger les infractions commises à bord d'aéronefs en dehors du territoire canadien."

Dans sa rédaction actuelle, cette résolution va visiblement trop loin; car la loi envisagée par elle aurait pour effet de rendre les cours canadiennes compétentes pour juger également toute infraction commise à l'étranger à bord d'aéronefs immatriculés dans un Etat autre que le Canada, et cela même dans le cas où l'aéronef ne se serait trouvé à aucun moment en territoire canadien. Or, la compétence du législateur canadien n'est certainement pas aussi étendue. Cependant, à la lumière du rapport qui avait été soumis à l'Association par M. A. B. Roosevaer et dont la discussion a abouti à l'élaboration de la résolution ci-dessus, il est permis d'affirmer que l'Association désire ne faire étendre l'application de la loi pénale canadienne qu'aux infractions commises à l'étranger à bord d'aéronefs immatriculés au Canada, et à celles commises à l'étranger par des citoyens canadiens à bord d'aéronefs immatriculés à l'étranger.

¹⁹Il en est autrement dans le cas des infractions commises à bord des avions militaires canadiens à l'étranger. En effet, la *Loi sur la défense nationale* (Statuts révisés du Canada, 9152, Chapitre 184) contient de nombreuses dispositions rendant punissables par les autorités canadiennes les infractions commises à bord, au moyen ou à l'égard d'aéronefs militaires, sans tenir compte du lieu où l'infraction a été perpétrée.

Cette nouvelle loi, si elle était adoptée, comblerait une lacune importante du droit aérien canadien. Celui-ci en effet ne prévoit pas la répression des crimes commis dans un avion au-dessus de la haute mer. L'application du droit canadien aux actes et faits intervenus à bord des navires canadiens en haute mer est réglée par les Articles 689 à 692 et 694 de la loi sur la navigation (maritime) de 1934, (Statuts révisés du Canada, 1952, Chapitre 29). Pourtant, aucune disposition analogue ne s'applique en droit aérien. En conséquence, les infractions commises en haute mer à bord d'un aéronef canadien ou étranger échappent à toute sanction, à moins qu'un tribunal étranger ne s'en saisisse du chef de la nationalité de l'auteur ou de la victime de l'infraction, ou encore du chef de la nature du crime (faux monnayage, atteinte à la sûreté de l'Etat, etc.).

5. *Constataion et poursuites des infractions commises à bord d'aéronefs.*

Il paraît qu'aucune loi nationale ne contient des règles spéciales sur la constatation et la poursuite des infractions commises à bord d'aéronefs. Pourtant, il semble indispensable d'adapter les règles traditionnelles de la procédure pénale aux besoins actuels de l'aviation.

a) *Enquête à bord.* Les premières mesures d'enquête sur une infraction commise dans un aéronef devraient normalement être prises à bord de l'aéronef immédiatement après la perpétration de l'infraction et avant la dispersion des témoins à une prochaine escale. Si l'enquête est bien faite et complète, elle peut même rendre inutile toute nouvelle enquête et tout complément d'enquête par les autorités policières du lieu où les poursuites judiciaires sont instituées.

Or, aucune législation nationale n'établit des règles à cet effet. Rares sont les lois qui chargent le commandant d'aéronef expressément d'une enquête préliminaire à une telle enquête. Or, pour qu'il puisse se livrer à une enquête complète, il faudrait que le commandant de bord fût investi des fonctions et pouvoirs d'un membre de la police judiciaire.

Il est intéressant de noter dans ce contexte qu'aux termes de la loi canadienne sur les chemins de fer, la police de ceux-ci est exercée par des employés des compagnies de chemins de fer investis des pouvoirs d'officiers de police judiciaire. Mais, aucune disposition semblable ne s'applique aux transports aériens.

On doit aussi se demander si les fonctions et pouvoirs d'officier de police judiciaire doivent réellement être conférés au commandant d'aéronef et s'il ne vaut pas mieux en investir un membre de l'équipage.

En effet, le commandant ne peut s'éloigner longtemps des contrôles de l'avion sans compromettre la sécurité du vol. Il n'est donc pas en mesure de procéder à de longues interrogations de témoins ou de dresser des procès-verbaux. D'autre part, il ne peut déléguer ses fonctions à un autre membre de l'équipage si celui-ci n'a pas le statut d'un membre de la police judiciaire. Mieux vaudrait donc que les fonctions et pouvoirs d'officiers de police judiciaire

soient attribuées à un membre de l'équipage dont les services ne sont pas requis pour la navigation.

Un autre point qui mérite l'attention est le suivant: Lorsque le commandant d'aéronef ou un autre membre d'équipage procède en tant qu'officier de police à une enquête à bord d'un avion au moment où celui-ci survole le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation, cet Etat pourra, en vertu des règles reconnues du droit international, s'opposer à l'exercice sur son territoire d'actes d'autorité par un fonctionnaire étranger. Il en résulte qu'il pourra écarter les procès-verbaux de l'enquête comme nuls et non avenue.

Il semble donc indispensable, d'une part, d'adopter de nouvelles lois sur les attributions policières et judiciaires du commandant de bord, et, d'autre part, d'élaborer une convention internationale réglementant l'exercice des attributions à bord des aéronefs.

b) *Enquête au sol.* L'application des règles de procédure présentement en vigueur dans les différents pays rencontre un certain nombre de difficultés matérielles, quel que soit le lieu où se poursuit l'enquête ou le lieu où les poursuites judiciaires sont instituées (lieu du premier atterrissage, lieu du départ ou de destination, lieu situé dans l'Etat d'immatriculation).²⁰

La difficulté principale provient de la nécessité éventuelle de retarder, peut-être pendant plusieurs jours, l'envol de l'avion et le départ des témoins nécessaires à l'enquête. Ensuite, lorsque les poursuites judiciaires sont instituées, il faudrait faire revenir les témoins ou, si la loi du tribunal saisi le permet, les faire entendre par commission rogatoire.

Dans ce dernier cas, la commission rogatoire ne peut être exécutée qu'en vertu de conventions d'assistance entre le pays où les poursuites ont lieu et les pays où se trouvent les témoins. Au surplus, cette procédure peut être préjudiciable au prévenu lorsqu'il n'a pas les moyens financiers d'être présent ou de se faire représenter à l'audition des témoins à l'étranger. Enfin, en l'absence de toute règle conventionnelle à ce sujet, le juge de l'infraction n'a pas le droit de procéder lui-même à l'audition des témoins à l'étranger et perd ainsi la possibilité d'apprécier la personnalité de ces témoins.

L'insuffisance, au point de vue du droit aéronautique, des règles de procédure pénale actuellement en vigueur²⁰ a été mise en lumière dans un récent rapport canadien qui nous a été communiqué par Mlle M. E. Ritchie. On y lit:

"It is only necessary to refer very briefly to the fact that where an offence has been committed on board an aircraft and the witnesses include persons from another country, it would probably be necessary to detain the witnesses for at least a short period of time, thereby causing them inconveniences and raising questions as to the responsibility for the expenses thereby incurred — in particular, whether such expenses should be borne by the witnesses themselves or by the State which desires to use their evidence. As a practical matter it may be assumed that a witness faced with the necessity of testifying and of being required to stay over in a foreign

²⁰C'est en tenant compte de ces difficultés qu'un Etat formulait certaines des propositions figurant dans le rapport du Sous-comité de l'OACI — LC/SC, *Statut Juridique* No. 23.

country at expense to himself, would be likely to suffer a lapse of memory unless he received some adequate reimbursement for the financial losses he would otherwise be caused. It is highly doubtful whether the witness fees prevailing in most jurisdictions are adequate in the case of tourists or foreign business-people whose expenses would be high, and whose time would be at a premium, and whose plans once they had reached another destination would thereby be disrupted. In addition, if it were necessary to bring such witnesses back from their own country to testify at a trial, it is apparent that the transportation expenses involved would be heavy."

CONCLUSIONS

Cette vue rapide montre que le droit pénal de l'aviation est encore dans un état fort archaïque et loin de répondre aux conditions du trafic aérien moderne.

Certes, la Convention de Chicago a innové par son Article 12 en obligeant les Etats contractants de réprimer les infractions commises aux règlements aéronautiques commises à l'étranger et au-dessus de la haute mer. Mais, comme elle ne se préoccupe que de la navigation aérienne, la règle de l'Article 12 ne vise que les violations des règlements applicables au vol et à la manœuvre des aéronefs et ne traite ni du droit pénal commun ni des délits aériens proprement dits, à savoir des délits contre des transports aériens ou les délits s'aggravant du fait qu'ils ont été perpétrés dans un aéronef ou au moyen d'un aéronef. Encore avons-nous vu que les membres de l'OACI n'ont rien fait pour mettre en application sur leurs territoires les dispositions de l'Article 12 de la Convention sur l'observation des règlements de l'air étrangers. Ainsi, une importante partie du droit pénal aérien n'est pas encore élaborée.

On constate en outre que le droit pénal de l'aviation présente de nombreuses et importantes lacunes. La liste de tous les délits aériens autres que les violations des règlements aéronautiques n'est pas encore dressée. Or, nombreux sont les crimes et délits où l'intervention ou l'utilisation d'un aéronef devrait constituer un élément aggravant. De même la protection pénale de l'aviation et des aéronefs est encore fragmentaire. Le Code pénal canadien ne prévoit que cinq "délits aériens" de droit commun, et leurs auteurs ne peuvent être poursuivis au Canada que lorsque le délit a été commis en territoire canadien. Ainsi, l'explosion ou la chute d'un avion en territoire canadien, provoquée par un acte de sabotage commis à l'étranger ou par une bombe placée à bord en pays étranger ne peut être puni au Canada. Il en est de même de l'assassinat d'un passager, attribuable à l'absorption d'aliments intoxiqués livrés par un traiteur lors d'une escale en dehors du Canada.

Or, les règles nouvelles destinées à remplir les lacunes actuelles ne peuvent être construites à partir du raisonnement juridique et des conceptions traditionnelles du droit. Leur élaboration doit tenir compte des données particulières de l'aviation et de la navigation aérienne.

Il y aurait lieu également de reviser certaines règles nationales de procédure pénale afin de les adapter aux données matérielles de l'aviation. On conçoit difficilement que les autorités judiciaires ou policières à un aéroport d'escale, saisies de l'enquête sur un crime commis à bord d'un aéronef dans l'Etat d'escale, aient le droit de retarder, peut être pendant plusieurs jours, le départ

d'un passager innocent, en prétextant qu'il est un témoin important (material witness) du crime; ou qu'elles puissent interdire l'envol de l'avion en vue d'une enquête sur les lieux.

Par ailleurs, il résulte des faits caractéristiques du trafic aérien que l'application uniforme de la loi du pavillon dans tous les pays ne résoudra pas tous les problèmes ni ne surmontera toutes les difficultés de la répression des infractions commises à bord d'aéronefs. Si bien que son adoption à titre de loi uniforme et universelle devra être assortie de l'adaptation des règles de compétence judiciaire et de procédure pénale aux besoins des transports aériens modernes.

A ce sujet, le Sous-comité de l'OACI sur le statut juridique de l'aéronef²¹ a fort justement remarqué qu'il faut tenir compte aussi des fonctions et des possibilités d'action du commandant d'aéronef. Car il est inutile d'élaborer une règle logique et théoriquement valable en matière de conflit lorsque les données du transport aérien empêchent sa mise en œuvre.

Des considérations analogues s'opposent à l'application de la loi de l'Etat dans le territoire duquel l'infraction a été commise. Elle suppose notamment que le pilote soit autorisé, le cas échéant, à faire une escale non prévue à l'horaire dans cet Etat. D'autre part, on se demande comment les autorités de celui-ci procéderont à l'enquête si tous les témoins du délit s'envolent vers des destinations lointaines. Comment ramener le délinquant et les témoins oculaires dans cet Etat, ou dans l'Etat où l'aéronef est immatriculé, ou dans tout autre Etat autorisé à exercer des poursuites, soit aux fins d'enquête, soit au moment où l'affaire sera jugée?

Les conflits de lois *privées* ont été résolus dès l'aube de l'aviation par l'élaboration de la Convention de Varsovie. Celle-ci a créé un droit uniforme des transports aériens. Devrait-on, en matière pénale, prévoir également l'élaboration conventionnelle de règles de fond et de procédure uniforme qui soient adaptées aux conditions et à l'esprit propre à l'aviation moderne? Tâche difficile, mais non impossible.

²¹LC/SC, *Statut juridique* No. 23.