

Ce texte est une version provisoire. La version définitive qui sera publiée sous www.droitfederal.admin.ch fait foi.



XXX

Message

concernant l'approbation et la mise en œuvre (modification de la loi sur l'aviation) du protocole portant amendement de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs

du...

Madame la Présidente,
Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

Par le présent message, nous vous soumettons, en vous proposant de l'adopter, un projet d'arrêté fédéral portant approbation et mise en œuvre (modification de la loi fédérale sur l'aviation) du Protocole du 4 avril 2014 portant amendement de la Convention du 14 septembre 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (convention de Tokyo).

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

...

Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Simonetta Sommaruga
Le chancelier de la Confédération, Walter Thurnherr

Condensé

Le protocole portant amendement de la Convention du 14 septembre 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (convention de Tokyo), adopté à Montréal le 4 avril 2014, modernise et améliore la convention de Tokyo, entrée en vigueur pour la Suisse le 21 mars 1971.

Contexte

La modernisation de la convention est rendue nécessaire par la problématique des passagers indisciplinés qui est devenue une source de préoccupation croissante pour la communauté aéronautique internationale. En effet, au cours des dernières années, on a noté une augmentation du nombre d'incidents signalés mettant en cause des passagers indisciplinés ou perturbateurs qui ne respectent pas les règles de conduite à bord des aéronefs et qui ne suivent pas les instructions des membres de l'équipage.

Dans plusieurs cas, ces incidents ont représenté une menace directe à la sécurité de l'aéronef, provoquant parfois des escales imprévues pour débarquer les passagers indisciplinés pour des raisons de sécurité. Il faut très souvent relâcher de tels passagers sans qu'ils aient été poursuivis en justice principalement faute de compétences juridictionnelles, notamment de l'État où l'aéronef a atterri.

Contenu du projet

Outre l'introduction de compétences juridictionnelles supplémentaires obligatoires, à savoir celles de l'État de l'exploitant et de l'État d'atterrissage, les modifications importantes apportées à la convention de Tokyo par le protocole introduisent une liste des infractions à poursuivre et précisent le statut des agents de sûreté qui se trouvent à bord des aéronefs.

La ratification du protocole par la Suisse nécessite une modification du droit fédéral pour couvrir la nouvelle compétence juridictionnelle donnée à l'État d'atterrissage.

Le protocole est soumis à l'Assemblée fédérale pour approbation. L'arrêté fédéral portant approbation de l'accord est sujet au référendum en matière de traités internationaux.

Message

1 Contexte

1.1 Nécessité d'agir et objectifs visés

Le présent message porte sur l'approbation du protocole portant amendement de la Convention du 14 septembre 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (convention de Tokyo)¹, adopté à Montréal le 4 avril 2014.

La convention de Tokyo, entrée en vigueur pour la Suisse le 21 mars 1971 (, s'inscrit dans l'ensemble des instruments juridiques multilatéraux de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI), dont la Suisse est membre. Elle a été ratifiée par 182 États.

D'une manière générale, la convention de Tokyo établit les procédures en cas d'infractions aux lois pénales ou d'actes qui, constituant ou non des infractions, peuvent compromettre la sécurité de l'aéronef, de personnes ou de biens à bord. Elle s'applique aux infractions commises ou aux actes accomplis par une personne à bord d'un aéronef immatriculé dans un État contractant pendant que cet aéronef se trouve, soit en vol, soit à la surface de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun État.

La problématique des passagers indisciplinés est devenue une source de préoccupation croissante pour la communauté aéronautique internationale. En effet, au cours des dernières années, on a noté une augmentation du nombre d'incidents signalés mettant en cause des passagers indisciplinés ou perturbateurs qui ne respectent pas les règles de conduite à bord des aéronefs et qui ne suivent pas les instructions des membres de l'équipage. De ce fait, ils perturbent le bon ordre et la discipline à bord.

Les incidents constatés comportent divers types d'infractions et d'actes répréhensibles, tels qu'agression de membres d'équipage ou de passagers, rixes entre passagers en état d'ébriété, harcèlement et agression à caractère sexuel, refus de cesser de fumer ou de consommer de l'alcool, utilisation non autorisée d'appareils électroniques et autres actes désordonnés et tapageurs.

Dans plusieurs cas, ces incidents ont représenté une menace directe à la sécurité de l'aéronef, provoquant parfois des escales imprévues pour débarquer les passagers indisciplinés pour des raisons de sécurité. Même s'il est habituellement possible d'établir l'identité des passagers indisciplinés et de recueillir des preuves pertinentes, il faut très souvent les relâcher sans qu'ils aient été poursuivis en justice soit par manque de compétences juridictionnelles, notamment de l'État où l'aéronef a atterri, soit faute de dénonciations ou de témoignages, les personnes concernées ayant continué leur voyage ou quitté l'aéroport une fois leurs bagages récupérés.

Cette recrudescence des incidents provoqués par des passagers indisciplinés se traduit également de manière concrète pour l'Office fédéral de l'aviation civile

¹ RS 0.748.710.1

(OFAC). Ce dernier, qui est en charge de la poursuite pénale des cas qui lui sont dénoncés par les compagnies aériennes, s'est vu confronté à une importante augmentation ces dernières années. En effet, 375 cas de passagers indisciplinés ont été dénoncés à l'OFAC en 2010. En 2019, ce chiffre est passé à près de 1200 cas.

L'approbation du protocole aura pour effet de renforcer la sécurité aérienne en améliorant les mesures opposables aux passagers indisciplinés, garantissant par la même une exploitation sûre et ordonnée du transport aérien.

Il s'agit de la dernière étape du processus de modernisation des conventions de l'OACI traitant de sécurité, afin de faire face aux nouvelles menaces dans l'aviation.

Pour rappel, la Convention du 23 septembre 1971 pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile² et le Protocole du 24 février 1988 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 1971³, ont été remplacés par la Convention du 10 septembre 2010 sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale⁴.

Quant à la Convention du 16 décembre 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs⁵, elle a été modifiée par le Protocole additionnel du 10 septembre 2010 à la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale⁶.

Ces deux instruments ont été ratifiés par la Suisse en 2014.

1.2 Dérroulement et résultat des négociations

Confronté à l'augmentation du nombre des incidents provoqués par des passagers indisciplinés, le Conseil de l'OACI a décidé d'inscrire la question des passagers indisciplinés au programme des travaux du Comité juridique.

En 2001, l'Assemblée générale de l'OACI a adopté une résolution (A33-4) qui prie instamment tous les États contractants d'adopter des lois et règlements nationaux visant à traiter efficacement le problème des passagers indisciplinés, en incorporant dans la mesure du possible les dispositions qui figurent en appendice de cette résolution, à savoir établissement d'une liste d'infractions spécifiques à inclure dans la législation nationale, extension de la compétence aux infractions en question et mécanismes permettant de faire face à ces dernières.

Entretemps, de nombreux États contractants, ayant adopté ou non une législation nationale pour combler les lacunes de la convention de Tokyo, ont exprimé leur soutien à la modernisation de ladite convention compte tenu de la nécessité de disposer d'un régime international cohérent. Un tel régime aiderait à combler cer-

² RS 0.748.710.3

³ RS 0.748.710.31

⁴ RS 0.748.710.5

⁵ RS 0.748.710.2

⁶ RS 0.748.710.21

taines lacunes notamment en matière de compétences juridictionnelles et de définition d'infractions.

En 2011, un sous-groupe de travail du Comité juridique, dont la Suisse a fait partie, a été établi afin d'examiner la faisabilité d'amender la convention de Tokyo pour traiter de la problématique des passagers indisciplinés. Sur la base de ces travaux préparatoires, le Comité juridique de mai 2013 a discuté et élaboré plus avant le projet de modification de la convention de Tokyo. Compte tenu des progrès réalisés, le Conseil de l'OACI a décidé que le projet était suffisamment mûr pour faire l'objet d'une Conférence diplomatique, qui s'est tenue à Montréal du 26 mars au 4 avril 2014.

A l'issue de la Conférence diplomatique, le 4 avril 2014, le protocole portant amendement de la convention de Tokyo a été adopté.

Il est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2020, après le dépôt du 22^e instrument de ratification (art. XVIII, par. 1, du protocole).

1.3 Relation avec le programme de la législature et avec les stratégies du Conseil fédéral

Le projet n'est mentionné ni dans le message du 27 janvier 2016 sur le programme de la législature 2015 à 2019⁷ ni dans l'arrêté fédéral du 14 juin 2016 sur ledit programme⁸. Il s'inscrit toutefois dans le rôle actif de la Suisse dans la protection de l'aviation civile.

1.4 Procédure préliminaire, consultation comprise

Comme mentionné au chapitre précédent, le projet de protocole qui a été soumis à la Conférence diplomatique a été élaboré sous l'égide de l'OACI. Il a fait l'objet tout d'abord d'un premier examen au sein d'un sous-groupe de travail du Comité juridique, composé d'experts en la matière et dont la Suisse faisait partie, puis a été soumis au Comité juridique de l'OACI. Ce dernier a adopté en mai 2013 la version définitive des textes pour soumission à la Conférence diplomatique.

En Suisse, des consultations informelles ont eu lieu avec Swiss International Air Lines, les autorités de police et le procureur du canton de Zurich. Elles ont permis de constater que d'une manière générale les modifications proposées par le nouvel instrument correspondent à leurs attentes. Les personnes consultées n'ont pas eu d'autres commentaires particuliers à l'égard du projet de protocole.

⁷ FF 2016 981

⁸ FF 2016 4999

1.5 Signification du protocole pour la Suisse

La Suisse s'est toujours montrée favorable à la modernisation de la convention de Tokyo afin de répondre aux préoccupations des compagnies aériennes confrontées à une augmentation des incidents provoqués par des passagers indisciplinés.

La convention de Tokyo ne prévoyant que la compétence de l'État d'immatriculation de l'aéronef (en plus de la compétence de l'État territorial), le protocole étend la compétence juridictionnelle à l'État de l'exploitant et de façon plus limitée à l'État d'atterrissage. L'addition de nouvelles compétences juridictionnelles obligatoires renforce le régime établi par la convention de Tokyo en permettant d'éviter que certaines infractions ou actes commis à bord d'aéronefs demeurent impunis. Elle a également l'avantage de décourager les comportements indisciplinés.

Quant à l'introduction d'une liste des infractions recensant les infractions les plus graves (agression physique ou menace d'une telle agression, refus de suivre un ordre donné par le commandant en vue de protéger la sécurité de l'aéronef ou des personnes et biens à bord), elle a comme conséquence d'améliorer l'universalité du régime de la convention de Tokyo en portant à la connaissance des États certaines infractions qu'il convient de réprimer.

Les États sont encouragés à engager les procédures contre les actes considérés comme les plus graves, tels que figurant dans la liste des infractions citée au paragraphe précédent.

Le droit de recouvrer des dommages et intérêts auprès du passager indiscipliné débarqué a également été inscrit dans le protocole. Cette disposition permet notamment de sécuriser juridiquement les compagnies aériennes qui pourraient subir un dommage du fait du comportement d'un passager indiscipliné (déroutements, retards, etc.).

Enfin, tout en conservant la primauté des pouvoirs du commandant de bord, le protocole prévoit que le commandant d'aéronef peut demander ou autoriser l'assistance des agents de sûreté en vol (en vue d'appliquer des mesures de contrainte contre les passagers indisciplinés). L'agent peut également prendre, de sa propre initiative, des mesures préventives.

Il en va de l'intérêt général de l'aviation civile que le texte adopté par la Conférence diplomatique soit signé puis ratifié par le plus grand nombre d'États, compte tenu notamment du caractère universel de la convention de Tokyo (182 ratifications). La ratification du protocole renforcera la protection des personnes et des biens à bord d'un aéronef en service.

Il est à relever que la ratification du protocole par la Suisse nécessite une modification du droit fédéral pour couvrir la nouvelle compétence juridictionnelle donnée à l'État d'atterrissage. L'art. 97 de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA)⁹ devra ainsi être complété par un nouvel al. 1^{bis} prévoyant la compétence des autorités pour traiter des infractions commises à bord d'un aéronef étranger en dehors de la Suisse lorsqu'il atterrit en Suisse et que l'auteur de l'infraction se trouve toujours à bord (cf. ch. 3).

⁹ RS 748.0

2 Présentation du protocole

Cette partie traite des principaux articles de la convention de Tokyo qui sont nouveaux ou modifiés par le protocole, ainsi que des clauses finales de ce dernier.

Art. 1, par. 3 (modifié par l'art. II du protocole)

La modification apportée à l'*art. 1, par. 3*, de la convention de Tokyo vise à mettre à jour la définition de la période durant laquelle un aéronef est considéré en vol, adaptant cette notion aux règles récemment adoptées, notamment par la convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale et le protocole additionnel à la convention pour la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, conclus à Beijing le 10 septembre 2010 et ratifiés par la Suisse en 2014.

Un aéronef est ainsi considéré en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ses portes est ouverte en vue du débarquement (*let. a*). Il s'agit d'une extension de l'ancienne période qui commençait au décollage et se terminait à l'atterrissage.

La *let. b* précise que l'expression «l'État d'immatriculation» désigne aussi l'État de l'exploitant lorsque ce dernier n'est pas l'État d'immatriculation.

Art. 2 (modifié par l'art. III du protocole)

Le complément apporté à cet article étend les critères en cas de discrimination afin de s'assurer de sa poursuite pénale.

Art. 3 (modifié par l'art. IV du protocole)

L'*art. 3*, dans sa nouvelle mouture, est une des modifications les plus importantes apportées par le protocole. Jusqu'à présent, seul l'État d'immatriculation de l'aéronef était compétent pour traiter des infractions commises et des actes accomplis à bord d'un aéronef. Désormais, une telle compétence est également donnée, à certaines conditions, à l'État de l'exploitant et à l'État d'atterrissage, permettant ainsi d'éviter que des infractions commises et des actes accomplis à bord d'un aéronef demeurent impunis.

Art. 3^{bis} (ajouté par l'art. V du protocole)

L'*art. 3^{bis}* vise la coordination entre États en cas de poursuite d'une même infraction dans plusieurs États.

Art. 5, par. 2 (abrogé par l'art. VI du protocole)

Cette abrogation est une conséquence de la nouvelle définition de la période durant laquelle un aéronef est considéré en vol (cf. art. 1, par. 3).

Art. 6 (modifié par l'art. VII du protocole)

Il s'agit également d'une modification importante apportée à la convention de Tokyo. Le nouveau *par. 2* étend les possibilités d'assistance dont le commandant d'aéronef pourrait avoir besoin principalement si la sécurité de l'aéronef et des personnes à bord est compromise. Jusqu'à présent, il pouvait requérir l'aide des membres de l'équipage ou de passagers afin d'appliquer les mesures de contrainte adéquates. Il est désormais autorisé à demander l'aide des agents de sûreté en vol.

Quant au nouveau *par. 3*, il autorise les agents de sûreté en vol à prendre des mesures préventives raisonnables, sans attendre l'autorisation du commandant de l'aéronef, pour assurer la sécurité de l'aéronef et des personnes à bord en cas d'actes d'intervention illicites.

Art. 9 (modifié par l'art. VIII du protocole)

La modification, qui supprime toute référence à l'État d'immatriculation, est une conséquence des nouvelles compétences juridictionnelles données par le nouvel art. 3.

Art. 15^{bis} (ajouté par l'art. X du protocole)

Le nouvel *art. 15^{bis}* représente la liste des infractions et actes commis à bord d'un aéronef, susceptibles de faire l'objet de procédures pénales ou administratives par l'État compétent. Il s'agit en particulier de tout acte de violence physique ou toute menace d'accomplir un tel acte contre un membre d'équipage ainsi que de tout refus d'obéir à une instruction du commandant d'aéronef ou donnée en son nom visant à assurer la sécurité de l'aéronef et des personnes ou des biens qui s'y trouvent.

Art. 16, par. 1 (modifié par l'art. XI du protocole)

La modification, qui supprime principalement toute référence à l'État d'immatriculation, est une conséquence des nouvelles compétences juridictionnelles données par le nouvel art. 3.

Art. 18^{bis} (ajouté par l'art. XIII du protocole)

Le nouvel *art. 18^{bis}* a comme objectif de répondre aux préoccupations des compagnies aériennes en matière de passagers indisciplinés en leur donnant le droit de recouvrer des dommages et intérêts auprès du passager indiscipliné auteur d'un comportement dommageable pour la compagnie (déroutements, retards, etc.).

Art. XIV à XX du protocole

Il s'agit des dispositions finales à caractère formel sur les langues, la signature et l'entrée en vigueur, l'adhésion, la dénonciation et les notifications éventuelles.

Le protocole entrera en vigueur le 1^{er} jour du 2^e mois suivant la date du dépôt du 22^e instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

Tout État partie peut dénoncer le protocole par notification écrite adressée au dépositaire. La dénonciation prendra effet 1 an après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

3 Modification de la loi sur l'aviation

L'art. 97 LA confère aux autorités pénales et aux tribunaux suisses la compétence de poursuivre et juger les actes punissables commis à bord d'un aéronef suisse en dehors de la Suisse. En outre, les dispositions de la partie générale (art. 3 ss) du code pénal (CP)¹⁰ restent également applicables, les tribunaux suisses étant compétents notamment pour connaître des crimes et délits commis en Suisse, commis à l'étranger contre l'État ou dont l'auteur ou la victime est de nationalité suisse. L'extension de la compétence juridictionnelle à l'État de l'exploitant, telle que prévue par le protocole, ne pose donc pas de difficulté sous l'angle du droit pénal suisse, puisqu'elle est déjà donnée à l'art. 97 LA.

De manière concrète, l'OFAC est aujourd'hui compétent pour traiter des cas de contraventions que lui dénoncent les compagnies aériennes, tels que par exemple la consommation de cigarettes dans les toilettes d'un avion. Ces cas sont punis d'une amende qui peut varier en fonction de la gravité (par ex. l'amende sera plus élevée si la personne qui a fumé dans les toilettes a essayé de boucher le capteur de fumée). Si le cas dénoncé représente un délit, l'OFAC le transmettra au Ministère public de la Confédération qui désignera l'instance cantonale compétente pour le traiter.

En revanche, la nouvelle compétence étendue par le protocole à l'État d'atterrissage ne dispose pas de base légale dans le droit suisse en l'absence des conditions de rattachement susmentionnées. Aujourd'hui, les infractions pénales commises à bord d'un aéronef étranger commises en dehors de la Suisse et sans lien avec des ressortissants suisses ne relèvent pas de la compétence de la Suisse, même si l'aéronef en question y atterrit. Pour combler cette lacune, il est proposé d'ajouter un alinéa à l'art. 97 LA prévoyant que le droit pénal suisse s'applique également aux crimes et délits ainsi qu'aux contraventions visées à l'art. 91, al. 1, let. g, LA, commis à bord d'un aéronef étranger en dehors de la Suisse, si l'aéronef atterrit en Suisse et que l'auteur de l'infraction se trouve encore à bord.

Lorsqu'une infraction est commise à bord d'un aéronef étranger dans l'espace aérien suisse ou à bord d'un aéronef suisse hors de ce même espace aérien, l'art. 98, al. 3, LA prévoit la possibilité pour l'autorité suisse compétente de s'abstenir de la poursuivre. Après réflexion, il a été décidé de ne pas étendre le champ d'application aux cas relevant de la nouvelle compétence donnée à l'État d'atterrissage. Compte tenu

¹⁰ RS 311.0

de l'objectif poursuivi par le protocole et du rôle important joué par la Suisse dans les négociations internationales préalables à la conclusion du protocole, ainsi que pour des raisons pratiques - l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur le territoire suisse et est remis aux autorités - il est justifié de ne pas pouvoir s'abstenir d'une poursuite dans un tel cas.

Dans ce contexte, il convient toutefois de renvoyer à l'art. 52 CP. Celui-ci a vocation à s'appliquer aux infractions prévues par la LA, dans le cadre des compétences de poursuite données par cette même loi, y compris donc la nouvelle compétence de l'État d'atterrissage¹¹. En conséquence, si l'autorité compétente pour la poursuite pénale parvient à la conclusion que la culpabilité de l'auteur et les conséquences de son acte sont peu importantes, elle renoncera à le poursuivre, à le renvoyer devant le juge ou à lui infliger une peine. De cette manière, la possibilité pour une autorité compétente de s'abstenir d'une poursuite pénale qu'elle juge non nécessaire dans un cas d'espèce peut être prise en compte.

4 Conséquences

4.1 Conséquences en matière de finances et de personnel

4.1.1 Pour la Confédération

La ratification du protocole par la Suisse n'aura de conséquences ni sur les finances ni sur le personnel de la Confédération.

4.1.2 Pour les cantons et les communes

La ratification du protocole par la Suisse n'aura de conséquences ni sur les finances ni sur le personnel des cantons ou des communes.

4.2 Conséquences pour l'informatique

La ratification du protocole par la Suisse n'aura aucune conséquence dans ce domaine.

4.3 Conséquences économiques

La ratification du protocole par la Suisse n'aura aucune conséquence dans ce domaine.

¹¹ Voir également l'art. 333 CP.

5 Relation avec le droit européen

L'Union européenne a participé aux travaux d'élaboration du protocole. Elle était également représentée lors de la Conférence diplomatique de Montréal en 2014. Elle s'est assurée que les modifications proposées par le nouvel instrument soient compatibles avec le droit européen. Depuis son adoption, le protocole a été signé par plusieurs États membres de l'Union européenne, à savoir la France, l'Espagne et l'Italie. De plus, la France, les Pays-Bas et la Roumanie sont proches de la ratification.

Le protocole est par conséquent conforme aux dispositions pertinentes du droit européen.

6 Aspects juridiques

6.1 Constitutionnalité

L'arrêté fédéral portant approbation et mise en œuvre du protocole portant amendement de la convention de Tokyo, se fonde sur l'art. 54, al. 1, de la Constitution¹² (Cst.) qui dispose que les affaires étrangères relèvent de la compétence de la Confédération. D'autre part, l'art. 184, al. 2, Cst. confère au Conseil fédéral la compétence de signer des traités internationaux et de les ratifier. Enfin, l'art. 166, al. 2, Cst. donne à l'Assemblée fédérale la compétence de les approuver, sauf si leur conclusion relève de la seule compétence du Conseil fédéral en vertu d'une loi ou d'un traité international (voir aussi les art. 24, al. 2, de la loi du 13 décembre 2002 sur le Parlement [LParl]¹³, et 7a, al. 1, de la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration [LOGA]¹⁴).

En l'espèce, ni la LA ni un traité international ne délègue une compétence spécifique au Conseil fédéral pour conclure un tel protocole. Sa conclusion relève dès lors de l'Assemblée fédérale.

Selon l'art. 3, al. 1, let. c, de la loi du 18 mars 2005 sur la consultation (LCo)¹⁵, une consultation est organisée pour les traités internationaux qui sont sujets au référendum prévu par l'art. 141, al. 1, let. d, ch. 3, Cst. En application de l'art. 3a, al. 1, let. b, LCo, il a été décidé de renoncer à l'ouverture d'une procédure de consultation. En effet, les milieux concernés ont été informés lors des travaux préparatoires de l'intention de la Suisse d'approuver les modifications proposées par le protocole. Ils ont tous salué le projet, motif pris que les modifications adoptées ont un effet positif non seulement en matière de droit pénal international, qui se trouve ainsi consolidé, mais également pour le secteur du transport aérien qui dispose désormais d'un cadre juridique renforcé pour se protéger des comportements des passagers indisciplinés.

¹² RS 101

¹³ RS 171.10

¹⁴ RS 172.010

¹⁵ RS 172.061

6.2 Compatibilité avec les autres obligations internationales de la Suisse

L'accord respecte les obligations contractées par la Suisse dans le cadre de l'OACI. Il est également conforme aux autres obligations internationales de la Suisse.

6.3 Forme de l'acte à adopter

Le présent protocole est dénonçable (art. XIX). Il n'implique, en outre, pas l'adhésion à une organisation internationale. Il n'est donc pas sujet au référendum en vertu de l'art. 141, al. 1, let. d, ch. 1 et 2, Cst.

L'art. 141, al. 1, let. d, ch. 3 Cst. dispose qu'un traité international est sujet au référendum lorsqu'il contient des dispositions importantes fixant des règles de droit ou dont la mise en œuvre exige l'adoption de lois fédérales. D'autre part, l'art. 22, al. 4, LParl dispose que sont réputées fixer des règles de droit les dispositions générales et abstraites d'application directe qui créent des obligations, confèrent des droits ou attribuent des compétences. Enfin, on entend par dispositions importantes celles qui, en vertu de l'art. 164, al. 1, Cst., devraient en droit interne être édictées sous la forme d'une loi fédérale.

Or, le protocole contenant d'importantes dispositions fixant des règles de droit, comme les règles en matière juridictionnelle, et exigeant l'adoption d'une base légale au niveau d'une loi fédérale, l'arrêté fédéral d'approbation du protocole est sujet au référendum en matière de traités internationaux en vertu de l'art. 141, al. 1, let. d, ch. 3, Cst.

L'Assemblée fédérale approuve les traités internationaux soumis ou sujets à référendum sous la forme d'un arrêté fédéral (art. 24, al. 3, LParl).

6.4 Frein aux dépenses

Le projet n'est pas soumis au frein aux dépenses prévu à l'art. 159, al. 3, let. b, Cst. puisqu'il ne prévoit ni subventions ni crédits d'engagement ou plafonds de dépenses qui entraîneraient une nouvelle dépense de plus de 20 millions de francs ou de nouvelles dépenses périodiques de plus de 2 millions de francs.