

PASSAGERS INDISCIPLINÉS QUELLES SOLUTIONS ?

Pour une gestion concertée du phénomène



Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer



www.developpement-durable.gouv.fr

PASSAGERS INDISCIPLINÉS QUELLES SOLUTIONS ?

R A P P O R T

du groupe de travail juridique sur les passagers indisciplinés

(22 février 2017)

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

Le GT s'est employé à :

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

Rappel du contexte

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

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

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

-

PASSAGERS INDISCIPLINÉS QUELLES SOLUTIONS ?

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

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

1. Les difficultés identifiées

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

Le droit pénal offre une réponse incomplète

D'un côté, les textes et au premier chef le code pénal offrent une large gamme d'infractions recoupant, pour l'essentiel, les comportements constatés chez les PAXI (cf tableaux en annexe 2). Bon nombre de ces infractions, qui pour la plupart sont constitutives de délits, sont au moins en apparence assorties de peines assez lourdes (emprisonnement : de six mois à cinq ans / amendes atteignant plusieurs centaines de milliers d'euros).

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

Le rôle des magistrats

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

PASSAGERS INDISCIPLINÉS QUELLES SOLUTIONS ?

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

- aucun véritable dialogue institutionnel au « sommet » entre la DGAC et l'administration centrale du ministère de la Justice ;
- les magistrats des parquets dont relèvent les aéroports, et qui à ce titre sont susceptibles d'être saisis d'infractions commises par les passagers indisciplinés, ne sont pas systématiquement formés – ni même informés - à cette fin.

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

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

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

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

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

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

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

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

PASSAGERS INDISCIPLINÉS QUELLES SOLUTIONS ?

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

Toutefois cet effet dissuasif est en pratique limité.

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

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

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

En conclusion sur ce point, le GT note :

- ° d'une part que les sanctions civiles sont extrêmement difficiles à exécuter ;
- ° d'autre part que les sanctions pénales n'ont pour l'instant de réelle utilité que pour les infractions majeures, mais sont faiblement dissuasives pour les infractions de gravité moyenne à faible pour lesquelles domine un sentiment d'impunité chez les auteurs comme chez les victimes.

2. Le dispositif juridique apte à dissuader et, si besoin est, sanctionner les PAXI doit être amélioré

Le GT s'est attaché à distinguer les améliorations envisageables à droit constant et celles qui appellent l'édiction de nouveaux textes.

2.1 Des améliorations réalisables à droit constant

La prévention doit être renforcée

Le GT est d'avis que l'on pourrait informer les passagers, de différentes manières, des sanctions encourues en cas de comportement illicite d'un PAXI. Cette information pourrait être délivrée lors de la réservation des billets, ou lors de l'embarquement des vols. Cette proposition est formulée par le GT en quelque sorte pour mémoire, dès lors que d'autres groupes y travaillent en parallèle.

PASSAGERS INDISCIPLINÉS QUELLES SOLUTIONS ?

Le dépôt de plainte doit être encouragé

Autant que faire se peut – et le cas échéant en faisant usage d'un vecteur simplifié de type « lettre-plainte » - le dépôt de plainte doit être encouragé à chaque fois qu'est commise une infraction, qu'elle soit de nature délictuelle ou même contraventionnelle. Certes toute plainte ne donnera pas matière à sanction, mais notamment en cas de répétition de faits similaires dans le temps le dépôt de plainte contribue à recenser les infractions commises par un PAXI donné. Leur succession, voire leur accumulation, pourrait être utile si un exploitant décidait de refuser de délivrer une réservation à un passager perturbateur, et si celui-ci venait à contester ce refus de vente.

La question de l'assermentation des personnels des compagnies aériennes ne semble pas être d'actualité

Seuls peuvent être sanctionnés des faits ayant été relevés par écrit selon un mode opératoire rigoureux.

Il existe d'ores et déjà des procédures internes aux compagnies aériennes (rapport de sûreté ou *pilot report* notamment). Chaque compagnie a ses règles et procédures propres par lesquelles il est rendu compte à l'exploitant des incidents survenus à bord. Ces incidents sont classés suivant une échelle de gravité, qui comprend selon les cas trois ou quatre niveaux de menace pour la sécurité du vol, des personnes et des biens.

Toutefois et ainsi qu'il a été dit plus haut, bon nombre de problèmes liés aux procédures engagées contre les PAXI sont pour partie liés à la difficulté de constater en temps réel des faits et de les consigner. Il est naturellement compliqué – du moins en dehors des cas les plus graves – d'obtenir qu'un OPJ soit présent à la passerelle au débarquement. Convoquer après le vol les protagonistes dans les locaux de la police ou de la gendarmerie n'est également pas simple et se produit en pratique assez rarement, là encore sauf pour les affaires graves.

Conviendrait-il dès lors d'envisager une assermentation des personnels des compagnies aériennes, ou de certains d'entre eux – a priori le commandant de bord - , par analogie avec ce qui existe en transport maritime ?

Il ressort assez nettement des échanges intervenus au sein du GT que les professionnels du secteur ne souhaitent pas que les textes applicables à la procédure pénale soient modifiés de telle sorte que soit les commandants d'aéronefs, soit les PNC au contact direct des passagers se voient reconnaître une compétence d'OPJ. Cette position est fondée sur l'idée selon laquelle une telle mission est étrangère à leurs fonctions. En tout état de cause, et même si ce refus de principe était surmonté, se poseraient inévitablement les questions de la formation et de la rémunération des personnels navigants qui assureraient cette fonction.

Le GT en conclut, sur ce point, que la question n'est pas à l'ordre du jour.

La question de la gestion, par un exploitant donné, d'un fichier de PAXI ou « liste noire »

Le GT a échangé sur les questions soulevées par la constitution des fichiers de PAXI.

PASSAGERS INDISCIPLINÉS QUELLES SOLUTIONS ?

Par une délibération n° 2016-240 du 21 juillet 2016, la Commission nationale informatique et libertés (CNIL) a autorisé Air France à mettre en œuvre un traitement automatisé de données personnelles ayant pour finalité la mise en place d'une liste de personnes faisant l'objet d'une interdiction d'embarquer à bord des appareils de la compagnie. Il s'agit a priori de la première autorisation de ce type ayant été obtenue de la CNIL par un exploitant aérien. Air France avait entouré sa demande de précautions importantes, afin que le fichier en cause ne puisse s'exposer à la critique selon laquelle il conduirait à une gestion des données qui serait attentatoire aux libertés individuelles. L'objectif exprimé par Air France est, grâce au traitement automatisé ainsi autorisé, de rendre la réservation des personnes en cause difficile voire impossible.

Le recueil de ces informations peut contribuer à identifier les passagers auteurs d'incivilités multiples. Un tel « historique » dans des comportements inappropriés, même si certains faits ne portent pas immédiatement à conséquences juridiques, pourrait éclairer les autorités appelées à sanctionner ultérieurement, notamment en cas de commission d'un acte plus grave.

Le GT a pris note avec intérêt de cette importante évolution et est d'avis qu'il convient de prendre acte de la volonté exprimée par Air France de « donner du temps au temps » et d'éviter toute précipitation avant de légiférer en cette matière, ce qui serait source de rigidification du système. Le GT estime que cette préoccupation est légitime, et qu'il faut laisser le système autorisé au profit d'Air France se rôder pendant un certain temps (par exemple 6 mois à un an) afin de disposer d'un retour d'expérience approprié. A titre d'exemple, une loi qui irait trop loin en cette matière s'exposerait à la censure du Conseil constitutionnel, et une telle censure disqualifierait tout traitement de données en ce domaine.

Il est possible qu'à terme des exploitants cherchent à collaborer entre eux. Il semblerait intuitivement assez logique qu'un passager fauteur de troubles sur les vols d'une compagnie A ne puisse pas aisément se reporter sur ceux d'une compagnie B. Une véritable dissuasion supposerait qu'un tel passager éprouve réellement une gêne pour effectuer ses déplacements aériens. Ceci renvoie à la question déjà souvent débattue des « black lists ». Toutefois autoriser un exploitant à se doter d'un fichier purement interne à son entreprise est une chose, et encourager les autres exploitants à faire de même en est une autre. Une toute autre chose encore serait d'autoriser l'interconnexion tous ces fichiers entre eux et cela soulèverait des questions très délicates.

Rendre la réponse pénale plus efficace, notamment en échangeant avec la Chancellerie et en améliorant la formation des magistrats des parquets concernés

=> Il serait souhaitable de favoriser un rapprochement entre la DGAC et les services centraux du ministère de la Justice.

A cette fin, il pourrait être proposé au ministère de la Justice (direction des affaires criminelles et des grâces) de mettre en place un comité de liaison qui se réunirait régulièrement et traiterait de questions d'intérêt commun (transport illicite, « Just Culture » etc). Ceci donnerait l'occasion de suivre conjointement l'évolution du phénomène des PAXI, l'efficacité de la réponse pénale apportée à ce phénomène et les modalités d'une coopération fluide entre les juridictions et les organes centraux.

PASSAGERS INDISCIPLINÉS QUELLES SOLUTIONS ?

=> De même, il serait utile de faire en sorte qu'existe au sein de chaque parquet général dans le ressort duquel se trouve un aéroport doté d'une circulation aérienne commerciale internationale significative - il existe environ une quinzaine d'aéroports de ce type - un magistrat qui serait un « interlocuteur référent ». Ce magistrat se verrait proposer une formation assurée par la DGAC. En outre celle-ci constituerait et mettrait à la disposition des magistrats concernés des « kits spécial PAXI », dossiers comportant toutes les indications et sources nécessaires à une mise en œuvre efficace des poursuites diligentées contre des agissements imputables à un passager indiscipliné.

2.2 Des améliorations supposant l'édiction de textes législatifs ou réglementaires

Différentes voies envisageables d'amélioration du dispositif de sanction des comportements des PAXI ont donné lieu à des échanges au sein du GT. Ont été identifiés deux volets d'améliorations, l'un consistant à renforcer le dispositif pénal, l'autre à créer un nouveau dispositif innovant de sanctions pour les infractions pouvant ne pas relever d'un traitement pénal classique.

° L'efficacité du dispositif pénal pourrait être améliorée à plusieurs égards.

=> La commission d'un acte donné à bord d'un aéronef, au motif qu'il constitue une menace pour la sécurité de cet aéronef et de ceux qui ont pris place à son bord, constituerait une circonstance aggravante. Tel est d'ailleurs déjà le cas des actes de violence commises à bord des aéronefs, par l'effet de l'article L. 6433-2 du code des transports. Il s'agirait désormais d'alourdir également les peines d'emprisonnement et les amendes applicables notamment aux injures graves et menaces proférées contre le personnel de bord.

En ce qui concerne la mise en danger de la vie d'autrui par la violation délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence et en l'état actuel du droit, cette infraction ne peut être retenue que lorsque le danger est réel et non hypothétique. La conséquence en est que les services de police ne retiennent cette qualification que lorsque les éléments de danger sont significatifs, les magistrats ne poursuivant que lorsque un tel danger est avéré. On pourrait envisager, en ce qui concerne cette infraction, d'assouplir les conditions de sa caractérisation. Le fait que le manquement soit commis dans un aéronef en vol suffirait à caractériser l'existence d'un danger réel et immédiat.

=> On pourrait également envisager de « correctionnaliser » certaines infractions qui ne sont pour le moment sanctionnées que par des contraventions : injures, ivresse publique, violences légères notamment. Dans un registre proche, Air France a émis l'idée que les PN, en tant qu'ils veillent à la sécurité du vol et des passagers, pourraient se voir reconnaître la qualité d'agents contribuant à l'exécution d'une mission de service public. Une telle reconnaissance pourrait se traduire par une aggravation des peines sanctionnant les atteintes dirigées contre ces agents, en faisant du même coup obstacle au bon déroulement de leur mission. Cette approche est intéressante mais, faute de temps, le GT n'a pas été en mesure de l'expertiser plus avant. Elle méritera donc d'être approfondie.

PASSAGERS INDISCIPLINÉS QUELLES SOLUTIONS ?

=> Il serait également envisageable que la juridiction entrant en voie de condamnation ait le pouvoir de prononcer une peine complémentaire, en l'occurrence une interdiction d'embarquement dans des aéronefs exploités au départ de France. Il y a une quinzaine d'années, un dispositif, certes différent mais procédant un peu de la même logique, a été introduit pour

interdire l'accès aux stades aux supporters violents des clubs de football. Il a été codifié à l'article L. 332-3 et suivants du code du sport.

Si cette option était retenue, il faudrait veiller à respecter le principe de proportionnalité (pas d'interdiction d'embarquement de durée excessive) et plus généralement à prévenir une censure du Conseil constitutionnel qui serait à redouter si la peine complémentaire portait une atteinte excessive à la liberté d'aller et venir.

=> Il conviendrait d'apporter une réponse plus efficace aux problèmes spécifiquement soulevés par les atteintes commises par les passagers indisciplinés de nationalité étrangère. Pour les faits les plus graves, on pourrait s'inspirer là encore du dispositif existant vis-à-vis des supporters de football étrangers violents (article L. 332-14 du code du sport) et prévoir que la sanction d'interdiction d'embarquer est remplacée par une interdiction du territoire français pour une durée limitée (par exemple au plus égale à deux ans). En ce qui concerne les contraventions, on pourrait envisager une consignation de la somme en cause, en s'inspirant du dispositif existant notamment pour les infractions routières commises en France par les conducteurs étrangers. Pour les faits moins graves et dans la mesure où la convocation d'un PAXI étranger devant une juridiction assez longtemps après l'incident, pour des faits mineurs, peut ne pas donner les résultats escomptés, des solutions alternatives mériteraient d'être envisagées. Cette question pourrait utilement faire l'objet de contacts exploratoires avec les services compétents du ministère de la Justice.

° Le GT a estimé qu'il conviendrait en outre de compléter le dispositif de lutte contre les comportements des PAXI en instituant un mécanisme innovant de sanctions.

A ce titre il s'agirait de créer une nouvelle police administrative - au sens juridique du terme s'entend - destinée à assurer le respect par les passagers des consignes de sécurité et des règles de comportement garantissant la sécurité des vols aériens commerciaux.

Le GT a examiné diverses possibilités, consistant notamment à confier cette police spéciale à des organes déconcentrés de l'Etat tels que les préfets. Toutefois l'opinion dominante au sein du groupe a été que la spécificité du problème des PAXI doit être prise en compte. Concrètement un PAXI peut prendre un vol au départ d'un aéroport donné et résider soit tout près soit très loin de celui-ci. Cette dimension pratique militerait plutôt en faveur d'une approche centralisée : la police serait confiée au ministre chargé des transports qui en délèguerait l'exercice à une autorité à compétence nationale, qui pourrait être le directeur général de l'aviation civile ou une autre autorité.

PASSAGERS INDISCIPLINÉS QUELLES SOLUTIONS ?

L'autorité compétente serait assistée d'une commission qui instruirait les affaires et proposerait des sanctions. L'intérêt de la sanction administrative, par rapport à la sanction pénale, tient à ce que la sanction administrative obéit à un mode de preuve qui est un peu plus souple que celui qui prévaut en droit pénal. Elle peut donner lieu à une instruction essentiellement écrite et relativement rapide. Elle pourrait s'inspirer des interdictions de stades prononcées en vertu de l'article L. 332-16 du code du sport.

Il serait préférable d'éviter que ce mécanisme de sanction « doublonne » avec le dispositif pénal.

Le GT est parvenu à la conclusion que pourraient être sanctionnées ainsi les infractions suivantes :

- méconnaissance de l'interdiction de fumer à bord ;

- refus de se conformer à un ordre donné par le commandant de l'aéronef pour garantir la sécurité du vol (par exemple : boucler sa ceinture ou regagner son siège notamment en cas de turbulences) ;
- entrave à l'observation des consignes ;
- utilisation d'appareils ou équipements interdits.

La sanction prendrait soit une forme pécuniaire, soit celle d'une interdiction d'embarquement à bord d'un vol commercial au départ de la France pour une durée assez limitée, de l'ordre de quelques mois.

Si cette police administrative ne conduisait qu'à prononcer des amendes ne dépassant pas le montant des amendes de la 5^{ème} classe (soit 1 500 € pour une personne physique), elle pourrait être instituée par décret. Si – comme cela semblerait logique - on souhaitait pouvoir prononcer des amendes de montants supérieurs, et a fortiori si on faisait le choix d'autoriser le ministre à prononcer des sanctions restreignant une liberté (ex liberté d'aller et venir en cas d'interdiction d'embarquement) il faudrait recourir à un vecteur législatif. Pour des motifs d'efficacité dans la dissuasion et aussi de sécurité juridique, la nette préférence du GT irait à l'adoption d'une loi qui pourrait par exemple venir compléter la partie législative du code des transports.

L'effet de dissuasion que l'on pourrait attendre de ce dispositif de sanctions administratives serait accru si la décision était rendue dans des délais relativement brefs, de l'ordre de quelques semaines à quelques mois. La certitude d'une sanction relativement rapide produirait un effet de dissuasion positif.

En conclusion et pour l'ensemble des mesures envisagées, (procédure administrative, correctionnalisation, contraventionnalisation, consignation, interdiction judiciaire d'embarquement, création des fichiers PAXI par les compagnies...) il serait utile de fixer un ordre de priorité des actions à conduire, en prenant en compte l'efficacité de la mesure et la facilité ou la complexité de sa mise en œuvre.

*

**

PASSAGERS INDISCIPLINÉS QUELLES SOLUTIONS ?

Annexe 1

Participants au groupe de travail

Direction générale de l'aviation civile

Conseiller juridique
Terry OLSON

SG / SDJ
Laurence VINCENT
Pierre FIZAZI

DTA
Antoine de LA GUERONNIERE
Julien LEVET

DSAC
André VERNAY

GTA
Lieutenant-colonel Jean-François PEDEGERT
Chef d'escadron Gilles SCHWOERER

Ministère de l'intérieur

=> Direction centrale de la police aux frontières
Didier TECHER

=> Direction de la police aux frontières CDG / Le Bourget
Fabienne MOREL

AIR FRANCE

=> Direction de la sûreté
Patrick ROUBY
Julie LABORDE

=> Direction des affaires juridiques
Emmanuelle HOBBER-ZAFFRAN
Mickaël ROT

**PASSAGERS
INDISCIPLINÉS
QUELLES SOLUTIONS ?**





Nom du service
N°, rue XXXXXXXXX
CP Ville

Tél. : xx xx xx xx xx
Fax : xx xx xx xx xx

