

# **LES ACCIDENTS DE SURETE ET LE ROLE DE LA PREVENTION DANS LE TRANSPORT AERIEN**

**« ACCIDENTS AERIENS ET JUSTICE... POUR MIEUX COMPRENDRE »**

**Journée d'information du lundi 05 février 2001**

**TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE PARIS**

**EN PARTENARIAT AVEC LA**

**DIRECTION DES AFFAIRES CRIMINELLES ET DES GRACES**

Lorsqu'en février 1913, le Tribunal civil de Compiègne statuait dans l'affaire Clément-Bayard contre Coquerel, le débat principal pour les juristes de l'époque, consistait à déterminer la nature juridique de l'air et les limites qu'il convenait de fixer à la jouissance de la propriété privée. Le débat juridique, concentré essentiellement sur le terrain de la propriété, et plus spécifiquement à l'interprétation des articles 552 et 544 du Code civil, fut tellement passionné, qu'il fit passer au second rang, un aspect fondamental de cette affaire, à savoir, l'entrave à la circulation aérienne.

Les faits sont connus de tous les juristes : Coquerel, propriétaire d'un petit terrain situé en face d'un hangar pour dirigeables construit par Clément-Bayard, vivait en relative "mésintelligence" avec son voisin aviateur. Pour délimiter sa propriété, rendre difficiles les manœuvres des dirigeables au décollage et à l'atterrissage et, par la même occasion, augmenter l'intérêt de son voisin à acquérir son terrain, Coquerel planta en face de la porte du hangar, deux carcasses en bois, d'une hauteur de 10 à 11 mètres, surmontées de quatre piquets en fer de 2 à 3 mètres de hauteur. Durant l'année 1912, lors d'une manœuvre près du sol, un des dirigeables de Clément-Bayard heurta cette "clôture" ce qui provoqua des déchirures sur son enveloppe en tissu. Estimant qu'il y avait abus de droit et une intention visiblement malveillante, Clément-Bayard décida d'agir en justice contre Coquerel. Le 19 février 1913, le Tribunal civil de Compiègne, par son arrêt célèbre - confirmé par la Cour d'appel - condamna Coquerel et adopta de ce fait, l'interprétation relativiste de l'article 552 du Code civil <sup>(1)</sup>. Ce fut, à notre connaissance, le premier cas d'intervention illicite dirigé contre l'aviation civile en France et probablement dans le monde.

Plus près de nous, vers les années cinquante, un autre cas d'intervention illicite, resté fort heureusement en l'état de projet, fut la célèbre affaire du "Capucin Gourmand". Excédé de voir sa clientèle fuir son établissement à cause du bruit des avions, le gérant du "Capucin Gourmand" (hôtel situé à la frontière franco-suisse près de l'aéroport de Genève), avait écrit à la direction de cet aéroport pour avertir qu'il avait l'intention de placer au dessus de son hôtel, des ballonnets, gonflés au gaz d'éclairage et retenus au sol par des câbles d'acier.

S'agissant bien d'un acte d'intervention illicite (sans implication politique), dirigé contre le transport aérien civil, l'hôtelier fut aussitôt poursuivi et condamné pour "menace écrite de mort" par le Tribunal correctionnel de Nantua, le 12 février 1954 <sup>(2)</sup>. La Cour d'Appel de Lyon, statuant le 9 juillet 1954, infirma, à juste titre, le jugement <sup>(3)</sup>. En effet, le délit de menaces de mort par écrit n'était pas réalisé, car la lettre écrite par l'hôtelier ne comportait pas la volonté exprimée d'exécuter un attentat contre les personnes. Comme le souligna la Cour, il y avait "menaces d'entraver la circulation aérienne" ce qui ne constituait pas, dans les années cinquante, une infraction pénale dans le système juridique français <sup>(4)</sup>.

<sup>1</sup> Cf. JOSSERAND (L.), Dalloz 1913, tome 2, pp 177-183 et GP 1913, pp 591-592.

<sup>2</sup> Voir à ce sujet, PONTAVICE (E. du), La piraterie aérienne : Notion et effets, RGAE, 1969, p. 327.

<sup>3</sup> Cf. note de GEORIADES (E.), RFDA 1954, p. 433.

<sup>4</sup> Voir DELMAS-SAINT-HILAIRE, Réflexions sur le Droit pénal aérien et de l'espace, RGAE 1965, pp 87-88.

A l'exception de ces deux affaires quelque peu pittoresques, et de deux ou trois cas d'espèce, les premiers actes d'intervention illicite dirigés contre la sûreté du transport aérien de passagers ont eu lieu en Europe, par des personnes voulant fuir le bloc socialiste pour se réfugier à l'Ouest. Effectuées, le plus souvent, sans violence physique, ces interventions illicites ont malheureusement bénéficié de la discrète bienveillance des gouvernements de l'Ouest, voyant là l'occasion de prouver - à ceux qui en douteraient encore - de quel côté se trouvait la vraie liberté. Cette attitude "neutre" a servi - les *media* aidant - à brosser un portrait plutôt sympathique et positif du fugitif, devenu... pirate.

De 1954 à 1957, aucune intervention illicite n'a pu être relevée. Il faudra attendre 1958, pour que le phénomène réapparaisse, sur le continent américain cette fois, en relation directe avec les événements de Cuba <sup>(5)</sup>. Il connaîtra, dès lors, une ampleur grandissante ainsi qu'une mutation. Jusqu'alors, l'aéronef capturé représentait, pour l'auteur de l'infraction, essentiellement un moyen de transport rapide vers d'autres lieux. Avec la période américaine du phénomène, l'aéronef devient peu à peu un moyen d'affirmation et d'extorsion. Le 1<sup>er</sup> novembre 1958, un avion des lignes aériennes Cubaines capturé en vol par des partisans de Fidel Castro, s'écrase à l'atterrissage. 17 personnes trouvèrent la mort dans cet accident et l'affaire fit à l'époque la "Une" de tous les journaux. Compte tenu de l'importance que les *media* commencent à consacrer à ce genre d'événement, les passagers, l'équipage et l'aéronef se transforment graduellement en monnaie d'échange et un formidable moyen de pression politique.

Le 23 juillet 1968, un Boeing d'El-Al est détourné par un commando de palestiniens. Le copilote est blessé. L'équipage et les passagers sont détenus à Alger plus d'un mois. C'est alors que le Président du Syndicat National des Pilotes de Ligne - le Commandant Jean BELOTTI - décide d'engager une action en vue de boycotter l'Algérie. Malgré le succès ponctuel de son intervention, l'action internationale n'a malheureusement pas abouti. Alors, les interventions illicites s'intensifient à nouveau, tant par les commandos que par les paranoïaques désirant faire parler d'eux <sup>(6)</sup>.

C'est ainsi qu'à partir de 1968, le phénomène, devenu "terrorisme aérien", regagne l'Europe, conséquence directe du conflit "Israël-Pays Arabes".

Aujourd'hui, dit McGUIRE, *"il n'y a plus d'incidents impliquant des Cubains désireux de rentrer chez eux, ou des tentatives d'extorsion de fonds. Les détournements sont maintenant des actes politiques prémédités commis par des terroristes prêts à tuer pour s'assurer une audience mondiale grâce aux satellites de télévision. La plupart du temps la responsabilité d'un Etat est engagée"* <sup>(7)</sup>.

Lorsqu'un événement d'actualité propulse sur le devant de la scène un acte d'intervention illicite avec son lot de massacres et d'horreur, comme toutes les affaires de terrorisme, il est - et ce à plusieurs titres - très difficile de faire, à chaud une analyse objective et précise. Une telle analyse n'est par ailleurs souhaitée par personne sur le moment. La demande d'information - aussi bien au niveau du public que celui de la presse - concerne le direct ; l'émotion l'emportant toujours sur la raison, ce qui compte le plus, à ce stade, est la forme et non le fond. Les véritables spécialistes et les analystes en matière de sûreté le savent et, connaissant parfaitement la complexité des affaires liées au terrorisme international et les pièges de l'affirmation facile et péremptoire, sont conscients des dangers de la surmédiatisation.

Au sein des gouvernements concernés, les états majors de crise distribuent rapidement les rôles ; les pouvoirs publics devront gérer la crise de façon polychrone et sur deux plans simultanément à savoir, temporisation, inertie et attente d'une part, action déterminée, brève et violente d'autre part. Par un subtil dosage de douceur et de fermeté, il s'agit - quel qu'en soit le passif - de nouer le dialogue avec les preneurs d'otages, leurs éventuels commanditaires et/ou organisations et sympathisants, et parallèlement agir concrètement en étudiant divers scénarios et possibilités d'intervention, parfois même en marge du droit.

Lorsqu'en 1954, il a fallu adopter au niveau des Nations Unies un projet de Code des crimes contre la paix et la sécurité de l'humanité ainsi qu'un projet de statut pour une Cour criminelle internationale, les travaux ont été suspendus durant plusieurs années, dans l'attente d'une résolution concernant la définition de l'agression. Le texte n'a finalement été adopté par l'Assemblée Générale que le 14 décembre 1974, soit, vingt ans plus tard <sup>(8)</sup>. En matière de terrorisme, il semble bien que l'obstacle fut, durant un certain temps, ce même problème de définition.

---

<sup>5</sup> Voir à ce sujet, GUILLAUME (G.), *Le terrorisme aérien*, Paris, A. Pedone, 1977, pp 5-10.

<sup>6</sup> BELOTTI (J.), *L'Economie du Transport Aérien* 1975, p. 614/616.

<sup>7</sup> McGUIRE (F.), *La sûreté du transport aérien*, INTERAVIA 10/87, p. 1083.

<sup>8</sup> Cf. GREBING, *La création d'une Cour pénale internationale, bilan et perspectives*, RIDP, 1974, p. 435 et s.

Il y eut, on s'en souvient, plusieurs tentatives de définition, dont celle de la Convention de Genève (du 16 novembre 1937), pour la prévention et la répression du terrorisme. Cette Convention ne fut à ce jour ratifiée que par un seul Etat, l'Inde.

L'obstacle principal à la définition du terrorisme est la différence que les Etats, ayant des systèmes politiques différents, font eux-mêmes entre un terroriste et un combattant de la liberté ou un résistant. Cette divergence fait que, bien souvent, celui qui est regardé comme un terroriste par un Etat peut être considéré comme un combattant de la liberté pour un autre, tout en étant, pour un Etat tiers, un criminel de droit commun.

Pour les victimes d'une intervention illicite cela ne fait vraiment aucune différence si l'engin explosif qui désintégra l'avion en vol fut posé à bord de l'aéronef par un résistant, un combattant de la liberté, un terroriste ou bien un criminel de droit commun.

Dans ce contexte d'analyse, il faut éviter les appréciations subjectives, rester très prudent et définir ce qui peut l'être, avec des termes compréhensibles et admis par tous.

Nous espérons que cette démarche permettra de voir ce qui n'est pas toujours apparent à première vue et d'avoir quelques éléments de réponse sur les raisons qui poussent ceux que nous appellerons "les terroristes" (9) à choisir, pour s'exprimer, les transports, et plus spécifiquement le transport aérien international, et aussi sur les avantages qu'ils y trouvent.

## Définitions et difficulté de définir

Le Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite de l'OACI dénombre certains actes sans toutefois les définir : "*Capture illicite d'aéronef, acte de sabotage ou attaque armée, dirigée contre les aéronefs utilisés dans le transport aérien, leurs passagers et leurs équipages, le personnel au sol, les aérodromes civils et autres installations aéroportuaires utilisées pour le transport aérien*".

L'article 11 de la Convention de Tokyo du 14 septembre 1963 définit plus précisément les infractions : "*Lorsque, illicitement, et par violence, ou menace de violence, une personne à bord a gêné l'exploitation d'un aéronef en vol, s'en est emparé ou en a exercé le contrôle, ou lorsqu'elle est sur le point d'accomplir un tel acte (...)*".

Il est à noter qu'il est possible d'exercer le contrôle d'un aéronef à l'aide d'une arme et sans manipuler directement les commandes de vol.

### La capture illicite

Elle est définie par l'article 1<sup>er</sup> Convention de La Haye : "*Commet une infraction pénale (ci-après dénommée "infraction") toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol (10) :*

*a) illicitement et par violence ou menace de violence s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes, ou*

*b) est le complice d'une personne qui commet ou tente de commettre l'un de ces actes "*.

### Le détournement

Le fait de détourner un aéronef de son itinéraire pour des raisons de sécurité et avec l'accord du contrôle de la circulation aérienne est un "déroutement". Le "détournement" peut s'opérer par radio du sol ou d'un autre aéronef en vol avec ou sans menace de violence (11).

### La piraterie

Ce terme est très souvent utilisé par les *media* mais à la lumière de la définition donnée par la Convention de Genève sur la Haute Mer du 29 avril 1958 il semble totalement inapplicable :

---

<sup>9</sup> Cf. Rapport du Sénateur Paul MASSON n° 322 du 21 mai 1984 annexé au P.V. de la séance du 17 mai 1984 "*ceux qui auront commis un attentat ou un acte de terrorisme ayant pour but ou pour effet, de porter le massacre ou la dévastation...*".

<sup>10</sup> Pour l'ensemble des définitions, voir LEX AERO - Guide de droit aérien, Librairie de l'Université d'Aix-en Provence Editeur, 1999.

<sup>11</sup> Voir l'affaire du F-OABV, AFDI, 1958, p. 691.

"1) Tout acte illégitime de violence, de détention, ou toute déprédation commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé, et dirigés :

a) En haute mer, contre un autre navire ou aéronef, ou des personnes ou des biens à leur bord ;

b) Contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ;

2) Tous actes de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque celui qui les commet a connaissance de faits conférant à ce navire ou à cet aéronef le caractère d'un navire ou d'un aéronef pirate ;

3) Toute action ayant pour but d'inciter à commettre des actes définis aux alinéas 1 ou 2 du présent article, ou entreprise avec l'intention de les faciliter".

Il s'agit, pour résumer, du vol ou de la déprédation des choses et des personnes, par violence ou menace de violence, pratiqués par un navire ou un aéronef privé en haute mer, contre un autre navire ou aéronef privé.

### **Le passager**

En matière de transport aérien, l'exécution du contrat de transport, pour ce qui est des dommages corporels subis par le voyageur, ne commence qu'à partir du moment où sont entreprises les opérations d'embarquement et cesse avec les opérations de débarquement dès que le passager n'est plus convoyé par un préposé du transporteur et se trouve en un lieu utilisé en commun par plusieurs transporteurs différents <sup>(12)</sup>.

Le candidat au voyage sera considéré comme passager (application de la Convention de Varsovie) lorsque :

- il aura accompli la majorité des opérations d'embarquement,

- il sera pris en charge par le transporteur et se trouvera dans la salle d'embarquement soumise à la garde du transporteur, séparée du hall de l'aérogare par un portillon,

- il se trouvera à bord de l'aéronef,

- pour les opérations de débarquement, il sera convoyé par un préposé du transporteur et ce, jusqu'à son arrivée dans le hall, commun aux voyageurs de plusieurs compagnies différentes <sup>(13)</sup>.

### **La sûreté**

L'Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale la définit comme étant une "Combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite".

### **Le transport aérien**

L'article L. 310-1 du code de l'aviation civile le définit : "Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers, des marchandises ou de la poste".

L'article R. 421-1 (2°) du même code précise : "Le transport aérien se définit : Toute opération aérienne effectuée en vue ou pendant l'accomplissement du transport, contre rémunération ou contre salaire, de passagers, de poste ou de marchandises".

Si on s'en tient *stricto sensu* à ces définitions officielles du transport aérien, il nous est difficile de comprendre pour quelles raisons il constitue une cible privilégiée pour les actes d'intervention illicite.

Il est possible d'affirmer que le transport aérien est un symbole. Il est l'affirmation de la souveraineté de son Etat d'immatriculation. En effet, lorsqu'un transporteur aérien est victime d'un acte d'intervention illicite, dans la majorité des cas, la cible réelle est son Etat d'immatriculation.

---

<sup>12</sup> Voir TOSI (J. P.) Responsabilité aérienne, Paris, Litec, 1978, pp 66-77.

<sup>13</sup> Arrêt de la 1<sup>ère</sup> Chambre de la Cour de Cassation du 18 janvier 1966 dans l'affaire Maché c. Air France "l'obligation de sécurité du transporteur aérien subsistait lorsque le passager subissait son dommage en un lieu qui se trouvait exposé aux risques inhérents à la navigation et à l'exploitation aériennes " RGA 1966, 32 et RFDA 1966, 226.

## Typologie et modalités

Les actes d'intervention illicite peuvent être analysés de trois façons :

Il s'agit en premier lieu de séparer les individus agissant pour leur compte personnel de ceux agissant pour le compte d'un tiers (commanditaire).

L'autre méthode consiste à différencier les auteurs isolés de ceux faisant partie d'une organisation politique (au sens large) structurée.

La dernière manière est celle qui consiste à examiner les actes commis en fonction de la motivation des auteurs et par rapport à leur gravité.

Ce qui caractérise l'ensemble des actes d'intervention illicite dirigés contre la sûreté du transport aérien de passagers, est cette "**relation triangulaire**" : **auteur, victime, cible**, commune à la criminalité avec prise d'otages et tous les actes de terrorisme <sup>(14)</sup>.

Il est en effet rarissime, en matière d'aviation civile, que la victime, soit elle-même la cible visée par l'action.

LAFON souligne que "*les auteurs isolés appartiennent généralement à cette catégorie psychopathologique décrite par deux psychiatres un peu oubliés aujourd'hui, Dide et Guirault, sous le nom d'idéalistes passionnés. Il s'agit de sujets à forte composante paranoïaque, c'est-à-dire orgueilleux, psychorigides, interprétants, inadaptés*" <sup>(15)</sup>.

Pour ce qui est des groupes, il a été possible d'observer que toutes les combinaisons et alliances imaginables étaient possibles, y compris la sous-traitance. Cet état de fait - observé plus spécifiquement dans le contexte moyen-oriental - a rendu durant plusieurs années toute analyse logique extrêmement difficile (n'est-il pas vrai que l'ennemi de mon ennemi est mon ami ?).

En ce qui concerne les victimes, elles peuvent être des personnes physiques, des aéronefs ou bien des aéroports et installations à usage aéronautique.

Les cibles quant à elles, sont toujours des personnes morales de droit public, quelquefois - mais assez rarement - de droit privé.

Que les auteurs de l'infraction agissent seuls ou en groupe organisé, il existe deux grandes catégories d'actions : celles qui visent une personne morale (a) et celles, plus rares, visant une personne physique (b).

### a) Les actions visant une personne morale peuvent être de six types :

1) Actions décidées par des Etats, exécutées directement par eux ou par des groupuscules terroristes à leur service et destinées à faire pression sur un autre Etat ;

2) Actions prenant pour cadre un Etat, afin de régler des comptes qui lui sont parfaitement étrangers ;

3) Actions qui visent à faire perdre la crédibilité morale, politique ou économique d'un Etat ou destinées à le déstabiliser ;

4) Actions qui ont pour but de tester la capacité à réagir d'un Etat ;

5) Actions visant une personne morale de droit privé et exécutées par des criminels de droit commun (chantage, extorsion etc. ) ;

6) Actions personnelles d'individus irresponsables ou malades mentaux (vengeance, solidarité envers une cause, etc...

### b) Les actions visant une personne physique peuvent être de quatre types :

1) Actions dirigées contre des personnes physiques occupant une fonction précise ou exerçant un métier précis, sans qu'une institution ou un Etat soient visés (journaliste, enseignant, artiste, écrivain etc... ) ;

---

<sup>14</sup> Voir à ce sujet, GALIA-BEAUCHESNE (A.), Les prises d'otages, Thèse, Paris II, 1978.

<sup>15</sup> LAFON (J.), Les aspects psychologiques de la criminalité avec prise d'otages, Travaux de l'ICP, Nérét, 1975.

2) Actions ayant pour cible une institution ou un Etat et visant des personnes physiques du fait de leur ethnie, religion, opinions politiques ou nationalité et/ou fonctions (israélite, employé d'ambassade, militant etc...);

3) Actions exécutées par des criminels de droit commun ;

4) Actions individuelles d'individus irresponsables ou malades mentaux.

Hormis un ou deux cas d'espèce sans valeur statistique, depuis l'effondrement du block socialiste il est possible d'affirmer que les mesures actuelles de sûreté sont suffisantes pour décourager les "amateurs" qu'il soient demandeurs d'asile, idéalistes passionnés ou maîtres chanteurs.

Actuellement, la motivation des auteurs suit, ou parfois précède, avec un léger décalage, la courbe des crises politiques mondiales. La gravité des actes suit, quant à elle, une courbe croissante. Les auteurs d'actes récents d'intervention illicite ont cherché davantage à "se faire un nom", à faire connaître leur organisation et détermination, par de nombreuses exécutions sommaires, qu'à obtenir - comme dans cette nouvelle forme de prise d'otages que constitue la capture illicite - une contrepartie réelle.

Trois catégories de motifs peuvent se présenter :

- La volonté de fuir un pays et son régime ;
- La volonté de combattre un pays et son régime ;
- Le paiement d'une rançon ou l'extorsion ;

La capture illicite se caractérise toujours, comme toute criminalité avec prise d'otages, par cette relation "triangulaire " entre le délinquant, la victime et la ou les cibles réelles du chantage.

X s'empare de Y afin d'obtenir de Z une prestation sous forme de fait ou d'abstention. Dans tous les cas, la victime est innocente et étrangère au différend qui oppose l'auteur à l'institution cible.

Qualifiée de piraterie parfois même et à tort de détournement d'avion, la capture illicite d'aéronef est une infraction pénale complexe qui peut être décomposée en :

- Une intervention illicite avant ou pendant le vol ;
- Le détournement de l'aéronef de sa destination initiale ;
- Une appropriation frauduleuse d'un bien d'autrui ;
- Une prise d'otages avec extorsion ;
- Violences et menaces ;
- Un ou plusieurs homicides volontaires ;
- Une ou plusieurs atteintes à l'intégrité de la personne ;
- Une mise en danger de la sécurité des personnes et des biens.

Si l'on s'attache à la finalité de l'action, elle est souvent constituée d'un amalgame de pression, de chantage et de concessions pouvant être politiques et/ou économiques. Dans la réalité, **la capture illicite d'aéronef n'est rien d'autre qu'une nouvelle forme de prise d'otages avec extorsion.**

Le mot "otage" provient de l'ancien français (h)ostage c'est à dire logement, car dans l'ancien temps, les otages logeaient généralement chez celui à qui ils étaient livrés.

Le recours aux otages est une technique très ancienne, réutilisée après un temps d'abandon.

L'otage est un tiers, généralement étranger au différend, que l'on tient en son pouvoir par la force comme moyen de pression et comme bouclier et destiné après un temps donné à être échangé contre des personnes, des biens, des avantages ou des concessions. Les otages ainsi que l'aéronef sont normalement pour les criminels une garantie et une monnaie d'échange.

Le criminologue MOSER nous éclaire sur le choix opéré par les criminels de s'exprimer en attaquant l'aviation civile <sup>(16)</sup>. "La réaction agressive est spontanément dirigée vers l'agent frustré lui-même <sup>(17)</sup>. Si, pour l'agresseur, il est impossible d'attaquer l'agent frustré directement, en raison par exemple

---

<sup>16</sup> MOSER (G. ), L'agression, PUF, 1987.

<sup>17</sup> Un Etat ou une institution en règle générale

d'une importante menace de punition, l'agression est sujette à déplacement. Dans le cas d'un déplacement, le choix de la victime serait déterminé par trois facteurs :

- l'intensité de la disposition à agresser,
- l'intensité de l'inhibition de l'agression,
- la similitude de chaque victime potentielle avec l'agent frustré. "

La logique des preneurs d'otages veut que si un passager utilise telle compagnie pour se déplacer plutôt qu'une autre, soit il s'identifie au mode de vie, soit il est en accord avec la politique menée par l'Etat d'immatriculation. De ce fait, il cesse d'être une victime innocente (existe-t-il des victimes coupables ?)...

Il a été démontré que le terrorisme constitue une criminalité spécifique se manifestant davantage par le but et les effets, que par la nature des actes commis. Il s'agirait, pour résumer, d'une forme de criminalité "spectaculaire et triangulaire". McGUIRE affirme que le terrorisme a toujours eu un aspect théâtral ; il vise grâce aux moyens de diffusion mondiale de l'information, à créer un choc dans le public pour contraindre les gouvernements à changer leur politique (<sup>18</sup>).

### Information ou publicité ?

La presse écrite et audiovisuelle est en partie responsable de la perception qu'a le public des problèmes de sécurité et de sûreté dans le transport aérien. Certains *media*, par leur manière de traiter l'information, contribuent par une amplification systématique à dramatiser de tels actes. Il s'en suit que dix morts dans un accident d'avion ont davantage d'impact que mille, dans des véhicules de tourisme sur la route.

Il est malheureux de constater que dix victimes par terrorisme en occident, provoquent bien plus d'effet, que cent mille dans un génocide ethnique en Afrique.

Si nous suivons ce raisonnement, quel poids pourraient avoir 200 passagers, morts presque en direct à la suite d'une intervention illicite, dans l'aéronef d'une grande compagnie occidentale ?

Ceux qui utilisent ou pratiquent le terrorisme le savent.

"Entrant pour la première fois dans le poste de pilotage d'un avion moderne, et extrapolant à partir de là sur la machine occidentale toute entière, les terroristes ont vu que plus un système était complexe et plus il était vulnérable..." (<sup>19</sup>). Ils ont vite découvert, à l'occasion des premières interventions illicites, le talon d'Achille des démocraties occidentales à savoir : l'importance attachée à la vie humaine, une certaine presse avide de spectacles et d'informations macabres, ainsi que le poids de l'opinion publique sur les institutions politiques presque toujours en campagne électorale.

Avec le temps, entre le terrorisme et cette presse dite à sensation, s'est établie une relation, interactive et assez trouble. WIEVORKA et WOLTON le soulignent très bien, dans leur excellent ouvrage consacré aux relations ambiguës qu'entretient le terrorisme avec la presse : "*Le choix du moment d'une opération est parfois retenu en fonction des rythmes propres à la presse...*" (<sup>20</sup>). Ceci est exact du point de vue statistique. Il est aujourd'hui prouvé que les interventions illicites ne sont plus commises au hasard ou de façon impulsive.

Il s'agit de plus en plus d'actes prémédités, organisés et calculés minutieusement, dans leurs moindres détails. Chaque intervention illicite fait l'objet d'une étude préalable, assimilable en tous points à une étude de "rentabilité", voire même une étude de marché.

Pour essayer de comprendre - au risque même de choquer - il faut procéder à une analyse, sous la forme d'une approche marketing *in concreto*, le marché, rencontre de l'offre et de la demande, les producteurs, les consommateurs et finalement le produit qu'est l'intervention illicite...

Au niveau de la science criminelle, il existe une "théorie économique du crime" (<sup>21</sup>). Selon cette théorie, la transgression de la loi résulterait d'un choix par lequel, le délinquant cherche à maximiser son espérance de profit et à minimiser le risque de punition.

---

<sup>18</sup> McGUIRE (F.), op. cit. p. 1083.

<sup>19</sup> RAUFER (X.), *Terrorisme et violence*, Carrère, 1984 et *La nébuleuse : Le terrorisme du Moyen-Orient*, Fayard, 1987.

<sup>20</sup> Voir à ce propos, WIEVORKA et WOLTON, *Terrorisme à la Une*, Gallimard, 1987.

<sup>21</sup> Georges BECKER

Dans la théorie du marketing, l'existence d'un produit qu'il faut lancer dans un marché existant et aux meilleures conditions possibles, nécessite le respect d'une procédure par étapes, permettant une diminution des risques et une optimisation des bénéfices.

Après l'adoption d'une stratégie globale de marketing, deux tactiques parfois complémentaires sont à considérer. L'une, empirique, consistant en une action test "pour voir" ; dans notre modèle il s'agirait d'une intervention illicite conduite de façon à évaluer la détermination et la capacité de riposte de la cible ou des cibles avec précision. L'autre, plus classique, passe par une étude de rentabilité qui permet - par une analyse économique et une estimation des coûts et des bénéfices, à l'aide de quelques ratios significatifs - de quantifier le degré de maximisation ou productivité du projet d'intervention illicite, en fonction de l'effet produit ou du gain réalisé, par rapport aux moyens mis en oeuvre et/ou investissements engagés :

- Bénéfice net / Capitaux Propres.
- Biens résultants / Biens mis en oeuvre.

Compte tenu du mauvais rapport qualité/prix d'une guerre conventionnelle et du ratio, souvent négatif, d'une action diplomatique classique, pour certains groupes d'opposition voire des Etats souverains, le recours au terrorisme constitue une opération qui, bien menée, ne peut qu'être rentable. (En 1983, il a suffi de deux attentats, dont nous connaissons aujourd'hui les commanditaires, pour faire partir du Liban la totalité des troupes américaines et françaises. Combien aurait coûté à l'Etat commanditaire une guerre conventionnelle pour obtenir le même résultat ?).

Vis-à-vis de leurs organisations, les exécutants sont, eux-mêmes, soumis aux lois économiques générales concernant les amortissements. En effet, l'"investissement" que représente un terroriste confirmé, en fonction du coût et de la durée de sa formation, est "amortissable", sauf accident sur plusieurs actions.

Les organisations terroristes et leurs commanditaires ont été, depuis quelques années, encore plus loin dans cette voie en consacrant des budgets importants à la formation, la stratégie, ainsi qu'à la tactique psychologique.

## **Etude de marché**

### **Choix du couple cible / victime**

Avant toute chose, la préparation d'une action nécessite le choix d'une cible, lorsque celle-ci n'est pas imposée par les options politiques ou religieuses du mouvement ou la volonté du commanditaire. Ensuite, il faudra choisir une compagnie aérienne représentative ou un aéroport international, devant servir de "théâtre" à l'action. Il est à noter que, statistiquement, dans le cadre d'actions et d'interventions illicites dirigées contre la sûreté du transport aérien, les segments ciblés sont généralement :

a) Les transporteurs aériens et en particulier :

- Les compagnies aériennes nationales propriété d'un Etat,
- Les compagnies aériennes représentatives ayant un réseau international important,
- Les vols passagers (le fret ne parle pas et ne fait jamais parler de lui),
- Les vols réguliers plutôt que les vols charter.

b) Les aéroports.

- Seules les plates-formes internationales sont jugées intéressantes (perturbation du trafic plus importante).

Après le choix de la cible et de la victime, il faudra effectuer une étude économique prévisionnelle.

Fonction directement du couple cible / victime, l'étude économique prévisionnelle doit tenir compte des résultats de l'étude de rentabilité ainsi que des moyens disponibles.

Compte tenu des éléments nouveaux, les deux ratios les plus significatifs seront adaptés à la (aux) cible(s).

- a) Effets espérés / Risques encourus.
- b) Résultat / Moyens mis en œuvre.
- c) Etablissement du compte d'exploitation prévisionnel.

- Etude de faisabilité et élaboration du produit

L'étude faisabilité permet - par des simulations et des tests de marché - d'élaborer le produit final avant son lancement sur le marché. Cette étude, complétée parfois par une première "action test", devra être composée entre autres choses :

- a) D'une étude technique permettant de déterminer :

- Le choix d'un type d'aéronef précis ;

- Le choix d'un aéroport d'embarquement en fonction des mesures de sûreté, des complicités locales ainsi que des possibilités logistiques.

Dans le cas d'un acte illicite de violence dans un aéroport, une étude minutieuse des plans de cet aéroport devra être entreprise.

- b) D'une étude psychologique de l'impact permettant de :

- Déterminer le jour et l'heure de l'action, en fonction du calendrier ou de l'actualité, (si, par exemple, l'actualité est chargée d'événements plus importants, l'intervention illicite risquerait de passer au deuxième rang) ;

- Evaluer l'impact direct et indirect de l'action en fonction de la "mise en scène" choisie, (au début de l'intervention illicite, plus l'action est violente et atroce, plus elle a des chances de passer rapidement à la télévision et l'impact au niveau des esprits ne sera que plus important) ;

- Etablir un plan media ainsi qu'une stratégie de communication (viser le "prime-time" choix des media en fonction de leur indice d'audience, choix d'une dénomination, rédaction du message de revendication et éventuellement des communiqués de presse).

- c) D'une étude juridique complète afin de choisir :

- Un ou plusieurs Etats pour des escales ;

- Un Etat de destination finale n'ayant pas ratifié les "Conventions pénales" de l'O.A.C.I., ou ne les appliquant pas. A cette occasion, les traités d'extradition de l'Etat de destination, de l'Etat cible ainsi que de l'Etat de la victime (Etat d'immatriculation de l'avion) seront étudiés avec une attention toute particulière.

S'il s'agit d'actes illicites de violence perpétrés dans un aéroport, seront choisis en priorité, les Etats ayant aboli la peine de mort, les Etats peu répressifs et ceux n'ayant pas une politique d'extradition systématique.

Dans le cas d'une intervention illicite effectuée par un commando sacrifié (ou se sacrifiant par fanatisme) après l'action, toute étude qu'elle soit juridique ou économique devient superflue.

### **Impact et résultats**

Ainsi qu'il a été démontré, dans leur grande majorité, les actes d'intervention illicite supposent une relation triangulaire occulte et complexe entre l'auteur, la victime et la cible.

Dans cette relation, l'impact des actions constitue une dimension supplémentaire et subliminale. Ainsi, la relation de triangulaire devient pyramidale par l'adjonction d'un quatrième intervenant : LA PRESSE.

Les actes d'intervention illicite n'ont d'impact, que si les media acceptent de transformer une infraction pénale en "événement prime-time".

RAUFER remarque, à juste titre, que *"le terrorisme est un moyen d'accès inégalé aux médias (...) et profite enfin, indirectement, de l'intense brouillage propagandiste et médiatique qui le dramatise et rend*

*l'analyse froide plus difficile*". L'événement, un "scoop" - pour employer le terme consacré - provoque fatalement un grossissement et une survalorisation des informations liées aux victimes de l'infraction, garantissant aux preneurs d'otages une publicité importante et gratuite, sans la moindre investigation dangereuse.

McGUIRE souligne, pertinemment, que *"l'explosion en vol de l'appareil d'Air India a moins marqué l'opinion que l'assaut malheureux du Boeing 737 d'Egyptair à Malte, car ce dernier eut lieu sous le regard de la télévision"*.

Exploitant au maximum le côté sensationnel afin d'augmenter leur audience, les *media* agissent souvent en simples publicistes du terrorisme, et ne peuvent, de ce fait, assurer leur mission principale qu'est l'information.

Peu à peu, ils sont pris au piège et deviennent, en même temps que ceux qu'ils sont supposés informer, les véritables otages de l'intervention illicite.

Il convient de souligner que le terrorisme, dans ses rapports avec les *media*, n'aime que la **publicité** puisque celle-ci amplifie l'impact de ses actes. En revanche, il redoute, plus que tout, l'**information** et l'analyse objective de l'événement *a posteriori*.

Il est possible d'affirmer que le seul et véritable ennemi du terrorisme est le temps et comme le souligne bien un adage ancien : *"le temps ne respecte jamais ce qui a été construit sans lui"*.

Pour appuyer cette affirmation, essayons de nous remémorer l'occurrence et le dénouement à Alger de la capture illicite, le 5 avril 1988, du Boeing 747 de Koweït Airways, vol KU 422, effectuant la liaison Bangkok-Koweït...

Attribué initialement à l'Iran, cette intervention illicite ne peut - avec le recul du temps - être dissociée de la Guerre du Golfe. En effet, la politique pétrolière du Koweït à l'époque, liée à son endettement, avait entraîné la chute des cours du brut. Cette intervention illicite était un avertissement qui - n'ayant pas été considéré alors comme tel - provoqua l'invasion du Koweït quelque temps après par l'Irak et entraîna la guerre du Golfe. Cette situation globale force à reconsidérer dans son ensemble l'analyse faite hâtivement et "à chaud", sous le feu des projecteurs, par les soit disant *spécialistes* habitués des buvettes d'Aéroclub...

## Prévention passive et active

En règle générale, la prévention consiste en un ensemble de mesures de sûreté *ante delictum* appliquées à l'aérodrome, au passager ainsi qu'à l'avion.

L'Annexe 17 à la Convention de Chicago est un rappel des normes et pratiques recommandées contre les actes d'intervention illicite. Il s'agit de l'Annexe "Sûreté".

Adoptée par le Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.) le 22 mars 1974, elle est devenue applicable le 27 février 1975.

L'Annexe 17 comporte un certain nombre de recommandations dont certaines concernent l'organisation générale de la sûreté, d'autres sont destinées plus spécifiquement aux aérodromes ainsi qu'aux exploitants d'aéronefs. A la version initiale, plusieurs amendements furent ajoutés - au fil des années et surtout des événements - pour donner un texte extrêmement complet et précis.

L'efficacité des mesures dépend essentiellement de la qualité et de la quantité des moyens humains et matériels affectés à la prévention. Ces mesures - pouvant être aussi bien actives que passives - se traduisent par du personnel qualifié, des structures, des règlements, des programmes, des procédures et des équipements technologiquement avancés.

L'O.A.C.I. a également élaboré un "Manuel de sûreté" afin d'aider les Etats membres à mettre en application les mesures de sûreté recommandées et mis en place le programme AVSEC, comportant, entre autres, les plans détaillés de sûreté pour chaque pays et chaque aéroport.

Lorsque, malgré toutes les mesures prises, survient un acte d'intervention illicite, il ne faut pas déduire hâtivement que la sûreté s'est dégradée. Les anglo-saxons appellent cela, à juste titre, **"un accident de sûreté"**.

Mes collègues experts en matière d'enquêtes-accidents ne me contrediront pas. En matière de sûreté - comme de sécurité d'ailleurs - rien n'est jamais acquis et il existe à ce sujet certaines similitudes dans l'occurrence des interventions illicites et des accidents d'aéronef.

Les mesures et les moyens doivent pouvoir s'adapter très rapidement aux risques et aux menaces qui, tels de nouveaux virus, sont imprévisibles dans leur évolution aussi bien dans l'espace que dans le temps.

Prenons à titre d'exemple l'Airbus A-320. Les bureaux d'études, comme les Administrations de l'aviation civile, craignaient énormément les effets que la foudre pourrait avoir sur les commandes électriques de l'avion. On imposa, à ce sujet, de nombreux essais au sol, comme en vol. A ce jour, on ne déplore aucun accident d'Airbus A-320 ayant comme origine la foudre. Les problèmes que rencontra l'avion ultérieurement furent, et de façon imprévisible, de toute autre nature, dont en particulier l'interface homme/machine et un certain nombre de "bugs" informatiques.

Pour ce qui est de la sûreté, il nous faut admettre, qu'après la période artisanale des "détournements" de l'après guerre - commis essentiellement pour fuir les régimes communistes - et la période Cubaine de la fin des années 50, les actes d'intervention illicite ont subi, et ce depuis les années 70, une certaine mutation. Ils sont depuis vingt ans numériquement moins nombreux, mais de plus en plus meurtriers <sup>(22)</sup>. Leur occurrence obéit, dans la grande majorité des cas, à certaines constantes comme par exemple :

- L'existence d'un foyer de tension politique ou religieux ;
- La réaction à des événements politiques déterminés ;
- Les prises de position politiques de la part d'un Etat (Etat d'immatriculation, de provenance ou de destination) ;
- L'existence d'un Etat commanditaire ou groupe de pression ayant un but précis (libération de prisonniers, reconnaissance, pressions, etc.) ;
- Le rythme propre de l'actualité et de la presse (fêtes, vacances, disponibilité de la "Une", période préélectorale, etc.). Il est en effet statistiquement très rare qu'un acte d'intervention illicite survienne, dans une période où l'actualité est chargée d'autres événements ou informations importantes.

Pour une compagnie aérienne majeure, le risque sûreté se gère comme n'importe quel autre risque conjoncturel (conflit social, change, etc.). Pour appréhender ce risque - outre les spécialistes qu'il faut recruter - il convient d'utiliser les mêmes données et calculs que ceux qui commettent ou tentent de commettre les actes d'intervention illicite.

Par une étude - inversement comparable à l'étude marketing et, avec l'assistance de spécialistes de l'analyse et de la gestion des risques - il sera possible de déterminer quotidiennement la tendance internationale ou régionale, ainsi que la disponibilité des *media* pour couvrir ce type d'événement. Avec quelque souplesse et en intégrant certaines constantes statistiques disponibles, les transporteurs sont, s'ils le souhaitent, en mesure de calculer, la probabilité et la région possible d'occurrence d'un acte d'intervention illicite, qu'avec des moyens appropriés, il sera possible d'éviter.

Air France, touchée à plusieurs reprises par ce fléau, s'est attaché les services de véritables spécialistes de la lutte contre le terrorisme ; s'est équipée et n'hésite pas à annuler des vols voire à exclure de son réseau des pays présentant des risques pour la sûreté.

En plus des mesures, l'analyse opérationnelle et quotidienne du risque sûreté s'effectue dans les mêmes conditions qu'une analyse économique classique destinée à la prise de décision.

Les interventions illicites dans le contexte actuel de "ciel ouvert" n'ont pas seulement un aspect politique. Pour le transporteur aérien victime, il existe aussi un aspect économique non négligeable et à terme facilement quantifiable en surveillant les réservations, les annulations, les ventes de billets et les coefficients de remplissage des avions. Comme en matière d'accident, les dirigeants, assureurs et experts sont unanimes : "prévenir, coûte à long terme, moins cher qu'indemniser".

Pour cette raison, et quel qu'en soit le prix des moyens humains et de la technologie de pointe, tous les dirigeants du transport aérien doivent avoir une stratégie sûreté et sécurité à long terme et investir, de façon durable, dans toutes les formes de prévention.

---

22 En moins de douze mois, des explosions à bord de trois aéronefs ont fait 557 victimes :

- 21.12.88, PANAM, explosifs dans un bagage en correspondance, 279 victimes ;
- 19.09.89, UTA, explosifs dans un bagage enregistré, 171 victimes ;
- 27.11.89, AVIANCA, explosifs sous un siège passager, 107 victimes.

Dans le transport aérien, la tâche la plus difficile n'est pas la mise en place de nouvelles mesures ou procédures... le travail le plus difficile consiste à modifier les habitudes et surtout à changer d'état d'esprit.

Plusieurs actes d'intervention illicite et accidents auraient pu être minimisés ou même évités :

- si, à tous les niveaux de la hiérarchie du transport aérien, il y avait une politique cohérente,
- si la routine n'avait diminué la vigilance et si le manque de motivation n'avait supplanté la conscience professionnelle.

Il sera vital pour l'entreprise de transport aérien du XXI<sup>e</sup> siècle de former et d'entraîner efficacement son personnel à la sûreté et à la sécurité car, aujourd'hui, l'ensemble des intervenants de cette industrie de pointe, a pris conscience que la sûreté comme la sécurité, ne sont pas seulement l'affaire de quelques spécialistes, mais bien de **l'affaire de tous ou plutôt de chacun.**

**Nicolas LOUKAKOS**

**<http://www.lex-aero.com>**

## **DU MEME AUTEUR**

### **OUVRAGES**

➤ **Lex Aero - Guide de Droit Aérien** (Avec M<sup>e</sup> Arnaud Cabanes)

ISBN 2-903 449-50-5 Editeur Librairie de l'Université d'Aix-en-Provence, 1995 et 1999

➤ **Guide pratique du pilote de ligne** (Avec Bernard Cabanes)

ISBN 2-903 449-44-9 Editeur Librairie de l'Université d'Aix-en-Provence, 1996, 1997, 1998, 2000 et 2002

➤ **Précis juridique du pilote de ligne** (Avec Claude Guibert)

ISBN 2-903 449-52-X Editeur Librairie de l'Université d'Aix-en-Provence, 2000

### **ARTICLES**

**1995** - La responsabilité de l'équipage et du transporteur aérien en cas de délit de mise en danger d'autrui

(Revue de droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transports)

**1996** - La sûreté du transport aérien de passagers - Les équipements de prévention

(N° 12 Revue Pilote de Ligne)

**1997** - Les accidents de sûreté et le rôle de la prévention dans le transport aérien de passagers

(Vol. 199 - N° 3 Revue Française de Droit Aérien et Spatial)

**1998** - Candidat au voyage ou passager ? - La modernisation du « Système de Varsovie »

(Revue Navigants)

**1999** - Violences involontaires et diligences normales dans le transport aérien de passagers

(Vol. 210 - N° 2 Revue Française de Droit Aérien et Spatial)

--- \*\*\* ---