

Par Madame Béatrice TRIGEAUD

Les concepts de capture, détournement d'aéronef ou de piraterie aérienne, diversement utilisés dans le langage juridique, désignent des faits distincts. Le mot « piraterie », utilisé dans le prolongement d'une analogie historique entre droit aérien et droit maritime, serait « légitime »¹ même si, en droit maritime, le « pirate » se situe sur un navire étranger à sa cible. Le mot « capture », retenu dès l'adoption des premiers instruments internationaux en la matière, offre l'avantage de couvrir le cas où l'engin est contrôlé de façon illicite, sans être détourné de son trajet².

La diversité des mots prolonge celle des cas³. Le plus fréquent consiste à diriger - intentionnellement et par la force - l'engin vers une direction autre que celle « voulue » par ses possesseurs légitimes. Les buts sont variables : mis-à-part des cas de troubles psychiatriques, le phénomène s'est développé au cours de la Guerre Froide, afin de quitter le bloc hostile pour rejoindre l'Est ou l'Ouest⁴. L'acte a parfois été entrepris pour soutenir une revendication particulière, voire une « extorsion ». Dans des cas plus tragiques, l'aéronef est mené à sa perte, voire *détourné en arme* contre une cible extérieure (*attentats du 11 septembre 2001*)⁵.

La violence subie par les personnes présentes à bord de l'aéronef, parfois prises en otages, comme les risques de collision, appelle une réponse juridique forte. Au-delà de l'incrimination pénale de l'acte (1), des mesures préventives (2) et de gestion opérationnelle (3) ont été développées. La très délicate question de l'usage de la force armée contre l'aéronef détourné se pose enfin (4).

1. LE DROIT RÉPRESSIF

Droit international.

Les premiers instruments internationaux applicables aux transports aériens et adoptés en matière répressive ont eu un objet plus général que le seul détournement. La [convention de Tokyo du 14 septembre 1963](#) relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ne traite la question que pour s'intéresser aux personnes transportées sans leur consentement dans un État étranger qu'elles devaient pouvoir quitter librement, et à leurs biens (article 11).

Cette convention contient toutefois un dispositif utile sur les compétences respectives des États d'immatriculation, d'atterrissage et de territoire des personnes éventuellement poursuivies. Elle habilite, en outre, le pilote commandant de bord à prendre toute mesure utile afin d'immobiliser ou de débarquer le passager malveillant ; tout membre de l'équipage ou tout passager peut également réagir dans la mesure du « raisonnable ».

La *convention de La Haye pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (1970, 185 Parties), qui oblige l'État partie à incriminer le détournement, puis consacre les compétences respectives des États d'immatriculation et d'atterrissage de l'aéronef, est adoptée plus tardivement en raison du contexte politique⁶.

¹ R. Manckiewicz, « La problématique de la "piraterie aérienne" », *Études internationales*, vol. 8, n° 1, 1977, pp. 100 et s.

² Sur ces aspects, cf. G. Guillaume, « La convention de La Haye du 16 décembre 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs », [AFDI, 1970](#), *spe.* p. 39.

³ Distingués en trois âges chez P. Dupont, « Le terrorisme aérien : de l'évolution de la menace à la riposte du droit à la piraterie aérienne », *RFDAS*, 2001, pp. 392 et s.

⁴ R. Manckiewicz, *id.*

⁵ Sur l'après 11 septembre cf. L. Grard, « Le droit de l'aviation civile après le 11 septembre 2001. Quelles mesures face à "l'hyper terrorisme" ? », *Mél. Lapoyade-Deschamps*, Bordeaux, 2003, pp. 587-609

⁶ R. Manckiewicz, *id.*

L'État qui détient l'auteur d'un détournement s'engage à extradier celui-ci ou à engager lui-même les poursuites. Cette convention, dont le but est d'élargir les compétences pénales de l'État⁷, répond aux difficultés juridiques nées de l'extranéité du fait et de son éventuelle absence de rattachement à une compétence pénale de l'État matériellement apte à le poursuivre.

La *Convention sur la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971, 188 Parties) incrimine plus largement encore tous les actes de violence dirigés contre l'aviation civile, en réponse aux actes de terrorisme dirigés contre l'aviation civile.

Ces instruments relatifs à la confection par l'État partie de son droit interne sont d'application délicate, notamment parce certains États, en vertu du « principe de l'opportunité des poursuites », ne poursuivent pas des infractions commises à l'étranger qu'ils considèrent comme ayant une « nature politique »⁸. Ils n'ont pas forcément été respectés avec vigueur : la faiblesse des sanctions de l'État défaillant a d'ailleurs nourri une réflexion dense⁹. Mais aucune ou presque des propositions, enfermées dans la sphère étroite de l'aviation internationale, ne contenait de système inspiré du système des « contre-mesures croisées »¹⁰ qui, portant sur une matière autre que la navigation aérienne, eut pu être plus efficace.

La récente [Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale](#), conclue à Beijing le 10 septembre 2010, élargit l'objet de l'incrimination au transport de marchandises dangereuses, au détournement en arme de l'aéronef, à l'usage de matières dangereuses contre un aéronef, et aux actes de violence mortels commis au sein d'un aéroport. Elle adapte ainsi la matière à des phénomènes nouveaux. La spécialisation extrême du langage soulève cependant des difficultés dans l'analyse. L'on s'interroge sur le point de savoir si « les cyber-attaques contre les installations de navigation aérienne » sont « aussi concernées »¹¹.

Le [Protocole additionnel à la convention de La Haye \(1970\)](#), lui aussi adopté à Beijing le 10 septembre 2010, élargit le champ d'application de celle-ci en incriminant non seulement les actes commis à bord de l'aéronef, mais encore, les actes de complicité commis à l'extérieur.

De façon analogue aux instruments internationaux applicables en matière de terrorisme, ces deux traités érigent les actes de terrorisme aérien en « infractions » que les États parties ne pourront plus considérer comme liées à un mobile politique (Art. 13 de la convention et 12 du Protocole). Ils s'intègrent dans le dispositif plus largement applicable en matière de [terrorisme](#).

Droit interne français.

Des dispositions spécifiques au « détournement » d'aéronef ont été introduites en droit français, lequel a parfois devancé les développements internationaux. Le mot « détournement » retenu par le législateur français lors de l'introduction de l'[article 462 du code pénal](#)¹² ([Loi n° 70-634 du 17 juillet 1970](#)) puis dans l'actuel article [224-6](#) (également applicable au détournement des navires et de tout engin de transport, et auquel renvoie l'article [L 1631-2](#) du code des transports), désigne cependant très largement le fait de « s'emparer » d'un aéronef ou d'« en exercer le contrôle ». S'ajoutent plus largement encore toutes les dispositions relatives aux actes de violences dirigés contre l'aviation civile (article [6433-2](#) du Code des transports relatif aux violences commises à bord d'un aéronef ; article [224-8](#) du Code pénal incriminant le fait de donner de fausses informations afin de compromettre la sécurité de l'aviation civile).

⁷ Voy. de façon très générale l'article précité de G. Guillaume, « La convention de La Haye du 16 décembre 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs », [AFDI, 1970](#), pp. 35 et s.

⁸ R. Manckiewicz, *id.*, pp. 106 et s.

⁹ Analysées par R. Manckiewicz, « La problématique de la "piraterie aérienne" », *id.*, pp. 108 et ss.

¹⁰ Sur le concept, *cf.* Ch. Leben, V° « Contre-mesures », *Rep. Dalloz Droit int.*, 1998.

¹¹ P. Dupont, « Lutte contre le terrorisme aérien : la ratification de la Convention et du Protocole de Pékin », *Dalloz Actualité*, 22 novembre 2016.

¹² *Cf.* G. Guillaume, [id.](#), p. 39.

Des évolutions sont à prévoir du fait de la ratification prochaine de la Convention de Beijing et de son Protocole additionnel (cf. le [dossier législatif](#) relatif à la [loi d'autorisation de ratification](#) adoptée en octobre 2016). Enfin, des textes plus généraux sont susceptibles de couvrir des cas de détournement d'aéronef. Au-delà des dispositions incriminant l'homicide ou la mise en danger d'autrui, certains admettent que le détournement d'aéronef peut relever de l'abus de confiance¹³, ce qui nécessite la réunion des exigences très particulières de l'article [Article 314-1](#) du code pénal : il faut que soit réalisé le « fait pour une personne de détourner, au préjudice d'autrui (...) un bien quelconque qui lui (a) été remis et qu'elle a accepté à charge de (...) rendre, de (...) représenter ou d'en faire un usage déterminé ».

2. LE DROIT « PRÉVENTIF »

L'OACI développe les mesures préventives contenues dans l'Annexe 17 (Sûreté) à la convention de Chicago et explicitées dans le *Manuel de sûreté aérienne* ([Document 8973](#)) dont la diffusion est limitée et dont la mise en œuvre est assurée par le *Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI* ([USAP](#)).

Cette activité trouve son fondement dans l'interprétation extensive des compétences de l'OACI, laquelle a soulevé quelques difficultés en la matière, en raison de la référence au concept de « guerre »¹⁴. L'activité de l'OACI a été rattachée au concept de sécurité qui désigne une matière dans laquelle l'OACI peut adopter des règles techniques.

Les problèmes de sûreté, qui ont trait aux faits intentionnels de l'homme et non pas aux accidents, se résolvait plus traditionnellement au moyen de normes répressives pour lesquelles l'activité de l'OACI se limitait, en principe, à coordonner l'action conventionnelle des États. Cela explique la prudence initiale de l'OACI qui, avant l'adoption de l'[Annexe 17](#) le 22 mars 1974, s'était limité aux recommandations adressées par son Assemblée au Conseil, afin qu'il développe des spécifications techniques, et aux États, pour qu'ils agissent selon les exigences de leurs droits nationaux respectifs (cf. les appendices A et B de la résolution A17-10, *Implementation by States of security Specifications and Practices adopted by this Assembly further work by ICAO related to such Specifications and Practices*, adoptée par l'Assemblée en 1970)¹⁵.

Les attentats du 11 septembre auront largement accéléré le développement des compétences de l'OACI qui aura reçu, en la matière, une extension de son mandat¹⁶.

L'efficacité de ces mesures, fondées sur la manipulation de technologies parfois imprécises, et qui ne ciblent jamais qu'un champ limité de faits (filtrage des personnes et des biens, verrouillage du cockpit, etc.), résulte de leur bonne articulation¹⁷.

Ces dispositions doivent également être combinées avec celles relatives à la facilité du transport aérien afin de ne pas trop entraver le développement de l'activité.

Elles-mêmes ne doivent pas emporter de risques supplémentaires. Des procédés non discriminants, relatifs, par exemple, à la dispersion de gaz immobilisant, ont été radicalement écartés. Le droit des États-Unis d'Amérique consacre, enfin, la présence de gardes armés à bord de l'aéronef, cependant que le droit européen laisse chaque État libre de son choix (le [Traité de Prüm](#) ratifié par la France consacre cette possibilité dans la mesure où elle s'exerce conformément au droit dérivé de l'OACI).

¹³ P. Malibert, JCL Lois pénales spéciales, Fasc. Commentaires : Aviation civile. – Aéronefs. Aéroports. Transports aériens. Personnel navigant. 12 juillet 2013.

¹⁴ P. de la Pradelle, « La piraterie aérienne », *ADMA*, 1974, p. 205.

¹⁵ Sur la pratique de l'interprétation déductive des compétences de l'OACI, cf. B. Trigeaud, *Les règles techniques dérivées de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Organisation maritime internationale*, [Thèse](#), Univ. Panthéon-Assas, 2013, pp. 304 et ss.

¹⁶ Cf. sur les mesures adoptées lors de la 33^e session de l'Assemblée de l'OACI [<http://www.un.org/french/pubs/chronique/2001/numero4/0104p18.html>], cons. le 12/12/2016.

¹⁷ Ce qui ressort de la réunion « aéroports » de la SFDAS du 18 Novembre 2016.

Les règles de l'Annexe 17 ne sont, force est de le rappeler, pas d'effet direct ; elles constituent plutôt des modèles que les États peuvent reproduire dans leur droit interne, tout en pouvant y déroger conformément à l'article 38 de la convention de Chicago¹⁸. L'usage d'une dérogation n'est toutefois pas sans conséquences puisque les certificats et autres documents de navigation délivrés par l'État pourront n'être plus reconnus par les autres parties. Leur application effective demeure tributaire de leur incorporation dans les droits nationaux des États destinataires, voire dans des règles dérivées de l'[Union européenne](#).

3. LES MESURES OPÉRATIONNELLES

Le détournement d'aéronef entraîne des risques de collision, que l'État responsable des services de navigation aérienne doit prévenir. L'[Annexe 17](#) à la convention de Chicago est, en ce sens, fondée sur l'obligation de l'État de préserver la sûreté et la sécurité de la navigation aérienne. Son chapitre 5 prévoit que l'État responsable doit fournir aux autres États toute information utile et qu'il doit prêter ses services de navigation aérienne à l'aéronef détourné, autoriser son atterrissage et son décollage.

Des mesures de police peuvent être adoptées en cas de danger imminent. L'interception de l'aéronef est ainsi possible¹⁹, comme le prévoit l'article 3 bis de la convention de Chicago, dans la mesure où « la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité des aéronefs » ne sont pas « mis en danger ». L'OACI a également adopté des spécifications en ce domaine, étirant discrètement ses compétences réservées à la navigation civile à ces activités menées par des engins d'États ou militaires, pour la simple raison que l'interception a un impact indiscutable sur la navigation civile.

4. LE PROBLÈME DE L'USAGE DE LA FORCE

L'article 3 bis de la convention de Chicago interdisant le recours à la force contre un aéronef civil a été adopté à la suite de l'affaire de la *Korean Airlines* où un Boeing 747 comportant à son bord plus de 200 passagers avait été abattu après avoir franchi la frontière de l'URSS et survolé des espaces militaires sans répondre aux sommations des autorités soviétiques – la raison exacte de ce détournement n'aurait jamais été éclaircie²⁰. S'il n'a pas été ratifié par certains États tels les États-Unis d'Amérique, le statut coutumier de cette règle et son rattachement à l'interdiction de l'usage de la force contraire aux buts des Nations Unies de l'article 2§4 de la Charte, ont été démontrés²¹. Le fait d'abattre un aéronef civil porterait, au demeurant, atteinte à d'autres dispositions du droit international protégeant, notamment, le droit à la vie de la personne humaine.

La question de l'usage de la force au nom de la « légitime défense » ressurgit toutefois lorsque l'aéronef est détourné en arme²². La qualification en arme de l'engin est susceptible de le faire échapper au champ d'application de l'article 3 bis de la convention de Chicago. Elle ne suffit toutefois pas *ipso jure* à justifier tout usage de la force qui doit demeurer l'exception et se présenter comme un ultime recours, lorsque l'engin est habité. Il va de soi que le problème ne se poserait pas dans les mêmes termes en cas de détournement de drone.

¹⁸ B. Trigeaud, [op. cit.](#).

¹⁹ Cf. sur ces aspects L. Baby, « Interception d'un aéronef civil par un moyen militaire : conséquences en matière de responsabilité », *RFDAS*, 2001, pp. 400 et s.

²⁰ Cf. J. Dutheil de la Rochère, « L'affaire de l'accident du Boeing 747 de Korean Airlines », [AFDI, 1983](#), pp. 749-772.

²¹ Sur tous ces aspects, cf. J.-C. Piris, « L'interdiction du recours à la force contre les aéronefs civils, l'aménagement de 1984 à la Convention de Chicago », [AFDI, 1984](#), pp. 711-732.

²² P. Dupont, « Le terrorisme aérien : de l'évolution de la menace à la riposte du droit à la piraterie aérienne », *op. cit.*, pp. 398 et ss.