

Bibliographie de droit aérien

« **Ethique et Puissance aérienne** » - Lieutenant-colonel Florian Morilhat - *Economica*, novembre 2020¹.

Structuré autour de trois chapitres - 1. De l'éthique de la guerre à l'éthique de la guerre aérienne ; 2. De la pertinence d'une éthique de la puissance aérienne ; 3. Vers une éthique de l'aviateur - cet ouvrage contient une réflexion inédite sur les aspects éthiques liés à l'emploi de la puissance aérienne. Le profil atypique de l'auteur qui appartient au personnel navigant militaire ², explique en grande partie une analyse conduite sous le prisme des sciences humaines rapportée tant à l'analyse de l'emploi de la haute technologie qui caractérise l'aéronautique militaire dans les conflits contemporains qu'aux rapports complexes entre le recours à la force et le débat qu'il suscite, tant d'un point de vue philosophique, que religieux et juridique.

Sur la base d'une citation du philosophe Paul Ricoeur (1913-2005) pour qui « la morale se distingue de l'éthique en amont, la source de la motivation morale, et des éthiques en aval, les éthiques appliquées dans les contextes » (p.7), Florian Morilhat rappelle que le respect du droit international - entendu ici comme le droit international humanitaire et le droit des conflits armés - constitue la première règle de l'éthique de la guerre (p.15) en même temps qu'un rappel de la théorie de la guerre juste issue de la tradition judéo-chrétienne », d'où cette étroite imbrication entre l'éthique et le droit (que l'auteur définit comme étant « la régulation des comportements par la loi »). Ces considérations prennent une résonance particulière dès qu'il s'agit de la guerre aérienne (*Air Power*), dont la létalité est redoutable et l'efficacité stratégique sans cesse démontrée.

L'éthique liée à l'emploi de de l'arme aérienne est d'autant plus essentielle que cette dernière dispose de la faveur des décideurs politiques (p.21) pour qui elle est bien souvent, de par sa rapidité et sa précision qui permettent d'agir ou de réagir quasi instantanément à longue distance, un instrument de combat privilégié. Au niveau de la communauté internationale prise dans son ensemble, l'article 45 de la Charte des Nations Unies qui consacre la notion de forces aériennes mises au service d'une action coercitive internationale, a été utilisé pour légitimer - et non sans lien avec la notion de guerre juste - les campagnes aériennes de la guerre du Golfe ou des Balkans dans les années 1990 ainsi que la lutte contre *Al Qaïda* et le pseudo-Etat islamique en Asie centrale et au Levant. Des interrogations d'ordre à la fois juridique et éthique se posent aujourd'hui avec l'emploi des drones sur le champ de bataille aéro-terrestre depuis le 11 septembre 2001. Licites en droit international, les avions de combat sans équipage à bord (*Unmanned Combat Air Vehicle* ou UCAV) sont considérés comme acceptables d'un point de vue éthique, dès lors que leur usage s'inscrit dans le respect des grands principes du droit international humanitaire (distinction ou discrimination entre civils et combattants, proportionnalité...) et à condition de ne pas constituer un instrument de représailles, notion proscrite par l'éthique comme le droit (p.37). Les aspects éthiques de la puissance aérienne sont également illustrés par les dégâts parfois irréversibles commis contre l'environnement qui prennent une résonance particulière en ce début du 21^{ème} siècle.

De manière très originale, l'auteur abordé ensuite l'éthique de l'aviateur sous l'angle de son métier, qui se caractérise par des fonctions de type « occupationnel », c'est-à-dire un ensemble de tâches spécialisées et compartimentés mis au service d'un même objectif : assurer, sur le territoire national, la défense de l'espace aérien et, à l'extérieur de celui-ci, contribuer aux Alliances de notre pays dans la troisième dimension. Cette éthique renvoie à la place de l'homme dans la guerre dans un environnement

¹ Préface du général d'armée François Lecointre, chef d'état-major des armées

² Pilote d'hélicoptère de l'armée de l'air et de l'espace, le lieutenant-colonel Florian Morilhat est diplômé de l'Institut d'Etudes politiques (IEP) de Paris et enseignant en éthique de la décision à l'Institut National des Langues et Civilisations Orientales (INALCO).

- la troisième dimension - où la distance entre l'adversaire sur le champ de bataille et les « servants de la puissance aérienne » est à priori plus importante que dans les autres armées. Si tous les aviateurs ne sont pas pilotes (ou personnel navigant), tous exercent un métier militaire fortement imprégné des emplois les plus qualifiés du monde civil, tout en étant engagés sur les théâtres d'opérations (y compris les équipages au sol de drones pour ce qui concerne l'armée de l'air française). Toutefois, force est de constater que l'individualisation du rapport à l'acte de guerre qui caractérise la collectivité des aviateurs n'est en rien synonyme de déresponsabilisation. Bien au contraire, la chaîne des opérations aériennes s'inscrit dans un processus de décision qui, de l'ordre de l'autorité politique à l'ouverture du feu depuis un aéronef de combat quel qu'il soit, est encadrée par les règles d'engagement (*Rules of Engagement*, ROE). Celles-ci sont définies par le haut commandement qui s'appuie systématiquement sur l'analyse des conseillers juridiques chargés de veiller au respect des grands principes du droit international issue des Conventions de Genève et de La Haye. Quant aux équipages des aéronefs de combat qui constituent le bras armé de la puissance aérienne, ils contribuent au même niveau de responsabilité que les combattants au sol ou en mer à la défense du droit et de l'éthique de la guerre. A la fin de cet ouvrage, Florian Morilhat se livre à une analyse particulièrement brillante de la sociologie de la communauté des aviateurs qui devrait ravir tout un chacun(e).

Droit et criminalité du secteur aérien - Johann Gojkovic-Lette et Grégory Houillon - Editions Cépaduès, juin 2020 (110 p.).

Réputé confidentiel et très technique, le droit aéronautique l'est encore davantage lorsqu'il s'agit des aspects du droit pénal et du droit administratif, voire du droit du travail qui traitent de la sécurité et la sûreté aérienne. C'est pourtant à cet exercice difficile que se sont livrés deux officiers supérieurs de la gendarmerie par ailleurs pilotes privés³ dans cet ouvrage qui débute par des développements consacrés à « l'importance et la complexité de l'ordre public aérien ». Selon Johann Gojkovic-Lette et Grégory Houillon, si le secteur de l'aviation civile tient une place à part dans le modèle économique français, sa complexité induit aussi, mais de façon moins connue, tout un « biotope criminel » propre aux aéroports et au moyen aérien, lui-même intimement lié au développement économique de ce mode de transport.

Le premier chapitre intitulé « Les acteurs de la sûreté aérienne » (pp.11-37) comporte d'utiles rappels sur l'organisation et fonctionnement du secteur aérien, pour ensuite aborder le rôle et les compétences des « intervenants répressifs du secteur » et en particulier - la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC) qui dépend de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) ; - la Gendarmerie des Transports Aériens (GTA) ; - les services de police ; - la douane (ministère du Budget) ; - les militaires (dont l'opération Sentinelle) ; - le Préfet délégué aux aéroports (Roissy, Orly et Le Bourget) ; - le Préfet de département ; - les personnes privées et parapubliques (dont les exploitants d'aéroports/aérodromes ; les entreprises de transport aérien ainsi que les prestataires de sécurité privée. Cette première partie comporte un « focus » consacré à la coordination entre les acteurs en matière de sûreté dans les aéroports internationaux. On regrettera toute fois que le rôle essentiel de l'armée de l'air (et de l'espace) dans la protection de la souveraineté aérienne et les mesures actives de sûreté aérienne (MASA) n'ait pas été mentionné dans cet inventaire.

Après avoir rappelé la distinction majeure entre sûreté et sécurité aérienne, les auteurs abordent ensuite la question des infractions pénales dans l'aéronautique civile qui se subdivisent entre celles qui d'une part, sont issues du droit pénal commun, et transposables à l'aéronautique, de celles qui, d'autre part, lui sont spécifiques. En la matière, il convient de rappeler le principe édicté par l'article 113-4 du Code pénal selon lequel « La loi pénale française est applicable aux infractions commises à bord des aéronefs immatriculés en France, ou à l'encontre de tels aéronefs ou des personnes se trouvant à bord, en quelque lieu qu'ils se trouvent ». Mais on retiendra surtout les développements (pp.67-93) relatifs aux infractions propres au domaine aérien consacrés à ces dernières, et en particulier les conditions de l'applicabilité de

³ Colonel de la Gendarmerie nationale, Saint-cyrien et breveté de l'Ecole de guerre, Johann Gojkovic-Lette a commandé la section de recherches de la Gendarmerie des transports aériens (GTA). Grégory Houillon est Enseignant-chercheur, Maître de conférences des universités en droit public, directeur des études de l'IPAG de Poitiers et commandant de réserve dans la Gendarmerie nationale.

la loi pénale française à tout crime commis hors du territoire de la République (art. 113-6 C.pén) ou aux crimes et délits commis à bord ou à l'encontre des aéronefs non immatriculés en France ou des personnes se trouvant à bord (art. 113-11 C.pén). Le terme aéronef figure dans plusieurs infractions relevant du Code pénal, conférant à celles-ci une spécificité. Tel est le cas avec le détournement d'aéronef (art. 224-6 C.pén) ou du terrorisme aérien (art. 421-1, 1° et 421-2-6 C.pén), surtout depuis les attentats du 11 septembre 2011). La notion de culture juste issue du règlement européen (UE) n° 376/2014 est également prise en compte par le droit pénal (art. 224-8 C.pén.). D'autres dispositions, plus classiques (sécurité et accidents aériens ; immatriculation, navigabilité et certificat de limitation de nuisance ; manifestations aériennes, droit du travail du personnel navigant ; survol illicite des drones) figurent au sein du Code des transports.

Les sanctions administratives et disciplinaires du secteur aérien constituent le troisième volet de cette étude. Le terme aéronef figure dans plusieurs infractions relevant du Code pénal. Ainsi, du livre deuxième - Des crimes et délits contre les personnes - au sein du titre II - des atteintes à la personne humaine - et du chapitre IV - des atteintes aux libertés de la personne – ou encore des dispositions relatives au détournement d'aéronef. A juste titre, les auteurs rappellent l'importance de la distinction entre les sanctions pénales et les sanctions administratives et renvoient à l'existence, en France, de deux ordres de juridiction (administratif et judiciaire) qui exercent un rôle important dans le contentieux et les normes applicables à l'aéronautique civile. Les sanctions administratives doivent également se distinguer des mesures de police administrative qui ont une finalité essentiellement préventive. Le secteur aérien se signale également par l'existence d'une police administrative spéciale exercée notamment par la DSAC au moyen des contraventions de grande voirie liées aux infrastructures aéronautiques. De leur côté, les préfets disposent d'une compétence particulière pour les manquements aux règles de sécurité aéroportuaire et l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (pollutions sonores et atmosphériques) assure un rôle essentiel dans la défense de l'environnement. S'agissant des sanctions disciplinaires applicables aux navigants, elles sont mentionnées dans le Code de l'aviation civile et font l'objet d'une instruction du 9 janvier 2012 (BO n°1, 25 janvier 2012) qui a pour objet de définir les modalités de constatation et de suivi des infractions des personnels navigants professionnels et non professionnels ainsi que celles relatives à l'application des décisions de sanctions. En conclusion, les auteurs s'interrogent (pp.105-106) sur les pistes d'amélioration de l'ordre public aérien. Ils en proposent quatre avec : - le renforcement de la culture juste comme point fort de la réglementation aéronautique, d'une part, et de la prévention (contrôles, police administrative...) qui permet de réduire la répression et renforcer la sûreté ; - le développement d'un rescrit (ou « ruling ») auprès de la DGAC afin de sécuriser les acteurs sur le sens de la règle de droit à appliquer et sur la politique du ministre chargé de l'aviation civile ; - ainsi qu'un traitement pénal adapté aux « incivilités commises en vol par les passagers, bien qu'il existe déjà près de 20 infractions de droit commun susceptibles de s'appliquer aux passagers indisciplinés ou perturbateurs (PAXI).

Pascal M. Dupont